



**Comunidad
de Madrid**

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

Este documento se ha obtenido directamente del original que contenía la firma auténtica y, para evitar el acceso a datos personales protegidos, se ha ocultado el código que permitiría acceder al original.



REDACCIÓN DEL PROYECTO BÁSICO Y DE EJECUCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTES DE LEGAZPI Y DE LA DOCUMENTACIÓN ASOCIADA PARA SU POSTERIOR LICITACIÓN COMO CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SERVICIO DE EXPLOTACIÓN

INFORME DE VALORACIÓN DE LOS CRITERIOS CUYA CUANTIFICACIÓN DEPENDE DE UN JUICIO DE VALOR

A. OFERTAS RECIBIDAS

El presente informe recoge la valoración de las ofertas recibidas para la contratación de los trabajos del proyecto “REDACCIÓN DEL PROYECTO BÁSICO Y DE EJECUCIÓN DEL INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTES DE LEGAZPI Y DE LA DOCUMENTACIÓN ASOCIADA PARA SU POSTERIOR LICITACIÓN COMO CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SERVICIO DE EXPLOTACIÓN”. (Nº de expediente: ASER-023489-22), conforme al procedimiento de adjudicación por pluralidad de criterios establecido en los Pliegos que rigen dicho contrato.

Las ofertas recibidas y admitidas a trámite son las pertenecientes a las empresas:

1. **ACCIONA INGENIERÍA, S.A.**
2. **META ENGINEERING SA**
3. **KREAN S.COOPERATIVA**
4. **UTE CUBIT-AGON LEGAZPI**

B. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN DEL CONTRATO

Según se establece en los Pliegos de contratación, la adjudicación del contrato se realiza por pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio, conforme al artículo 145.4 de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público, con el siguiente reparto porcentual:

Criterio relacionado con el coste: 49 puntos

Criterio evaluable de forma automática por aplicación de fórmulas:

Descripción del criterio	Ponderación
Se valorará la reducción del plazo de ejecución del contrato. Por cada mes de reducción se dará 1 punto hasta un máximo de dos puntos.	0 a 2 puntos

Criterios cuya cuantificación depende de un juicio de valor:

Descripción del criterio	Ponderación
Se otorgará la máxima puntuación a la oferta que desarrolle de forma completa el apartado correspondiente, asignándose una puntuación proporcional en función del grado de desarrollo y completitud de cada uno de los siguientes apartados de acuerdo con las puntuaciones máximas parciales que se detallan:	
1.- Descripción y desarrollo del planteamiento general de trabajo que mejore la calidad del trabajo	0 a 7 puntos
2.- Propuesta de diseño arquitectónico (valorándose la mejora de las características estéticas y funcionales)	0 a 10 puntos
3.- Propuesta de diseño paisajístico (valorando la propuesta de jardinería)	0 a 10 puntos
4.- Propuesta de sostenibilidad energética y bioclimática (valorándose las medidas a adoptar para la mejora del medio ambiente, la reducción del consumo energético y la utilización de materiales con menor impacto ambiental entre otros)	0 a 10 puntos

5.- Propuesta de integración con el entorno e intermodalidad 0 a 6 puntos
(valorándose la accesibilidad universal, la intermodalidad entre todos los modos de transporte y la integración urbana)

6.- Propuesta de mejora de la explotación y del mantenimiento (valorando 0 a 6 puntos las mejoras sobre lo especificado y de reducción del coste del mantenimiento)

B. VALORACIÓN

Descripción y desarrollo del planteamiento general de trabajo que mejore la calidad del trabajo (0 a 7 puntos)

1. ACCIONA INGENIERÍA, S.A.

Se realiza un análisis muy detallado de las diferentes fases e hitos a realizar para la elaboración de todos los documentos exigidos en el pliego, ofreciendo entre otros, la ejecución de encuestas online para identificar necesidades y expectativas de los usuarios del intercambiador, investigación de la información socioeconómica o la ejecución de un levantamiento topográfico a escala 1/100 y nube de puntos 3D de edificios adyacentes y del arranque del puente de Santa Catalina, para mejorar la calidad de los trabajos.

En resumen, se presenta un planteamiento general del trabajo pormenorizado con fichas descriptivas de cada actividad a realizar para cada uno de los estudios y documentos a elaborar.

Valoración: 6 puntos.

2. META ENGINEERING SA

Esta empresa hace un planteamiento metodológico muy general sin describir, ni desarrollar como se pretenden realizar los diferentes trabajos, como el Estudio de demanda, el Estudio de viabilidad económico financiera de la concesión, el Plan general de explotación y mantenimiento del intercambiador, etc., exigidos en el Pliego.

Valoración: 1 punto.

3. KREAN S. COOPERATIVA

Se presenta una breve metodología de los diferentes trabajos y documentos a elaborar incluidos en el contrato, indicando el grado de desarrollo del proyecto básico y del proyecto de urbanización.

Se valoran en este apartado el análisis del Estudio Económico Financiero, de los Pliegos Técnicos y Administrativos del futuro contrato de concesión para la gestión del Intercambiador y del Plan de Explotación y Mantenimiento, que esta empresa ha incluido en el último apartado de la Memoria Metodológica.

Valoración: 4 puntos.

4. UTE CUBIT-AGON LEGAZPI

Desarrollan los documentos a realizar de forma similar a un pliego de condiciones más que una descripción metodológica de como plantear el trabajo. No se pueden valorar los estudios que se ofrecen realizar por ser con alcance de complementario sin estar incluidos en el precio ofertado, como son, un Estudio Acústico del Intercambiador, Modelizaciones o Microsimulaciones del sistema de transporte o de tráfico.

Valoración: 2 puntos.

Propuesta de diseño arquitectónico (valorándose la mejora de las características estéticas y funcionales) (0 a 10 puntos)

1. ACCIONA INGENIERÍA, S.A.

Se analiza con bastante detalle los principales condicionantes para el diseño y ejecución del intercambiador, como la movilidad viaria y peatonal, las cimentaciones de las edificaciones e infraestructuras en el ámbito de afección o las condiciones geológicas y piezométricas de la zona de ubicación del futuro intercambiador.

Se recogen diferentes aspectos a tener en cuenta en el diseño y en la construcción del intercambiador como los rellenos del túnel de la línea 3, las posibles interferencias entre las pantallas del futuro intercambiador y el túnel de la línea 6, la concentración de cargas sobre la bóveda del túnel, la posible interferencia con la estación de la línea 6, así como la previsión de posibles tratamientos del terreno y de sistemas de instrumentación y auscultación en las estructuras próximas durante las fases constructivas del intercambiador, recogiendo los principales parámetros geotécnicos empleados en las ampliaciones del Metro de Madrid.

Se definen las diferentes estructuras previstas, indicando los posibles métodos constructivos, especificando las distintas fachadas, cerramientos, tipologías de cubiertas, etc

En resumen, se presenta una propuesta arquitectónica muy detallada con unas mejoras de las características estéticas y funcionales del intercambiador muy positivas.

Valoración: 9 puntos.

2. META ENGINEERING SA

En este apartado no se plantea nada relevante al respecto del diseño arquitectónico, apuntándose algunas propuestas en relación con la entrada de la luz natural en los espacios principales de espera y circulación de viajeros, de los elementos en superficie, de la generación de espacios ajardinados o sobre el giro de autobuses en la entrada al intercambiador muy escuetas.

Valoración: 2 puntos.

3. KREAN S. COOPERATIVA

En este apartado se realiza un análisis bastante completo del entorno y de algunos de los condicionantes a tener en cuenta en el diseño del intercambiador, haciendo una definición general de su estructura y una propuesta del proceso constructivo.

En el planteamiento estructural se desarrolla una posible solución para la protección del túnel de línea 6 y la interacción entre dicha estructura y la del intercambiador.

Se plantean algunas propuestas y modificaciones muy positivas del anteproyecto de 2009, sin embargo, la propuesta arquitectónica que incluye la colocación en la plaza del intercambiador de una gran pérgola de 20 metros de altura para la ubicación de paneles solares fotovoltaicos y generar espacios de sombra, se considera bastante invasiva y que resta protagonismo y presencia a Matadero, además de no ajustarse a las especificaciones del Plan Especial aprobado que, únicamente contempla una superficie construida sobre rasante mínima.

Valoración: 7 puntos.

4. UTE CUBIT-AGON LEGAZPI

Se relacionan los condicionantes que marcan el diseño propuesto, indicándose mejoras en escasos aspectos como una posible ampliación del espacio de giro de los autobuses a nivel de dársenas, la potenciación de entrada de luz natural a la isla de viajeros, una solución de

cerramiento para los elementos de acceso de viajeros desde la plaza y salidas de emergencia o sobre la habilitación de nuevos espacios ajardinados en la losa de cubierta.

Valoración: 3 puntos.

Propuesta de diseño paisajístico (valorando la propuesta de jardinería) (0 a 10 puntos)

1. ACCIONA INGENIERÍA, S.A.

Se presenta una solución cuya integración paisajística pone en valor elementos singulares del entorno urbano, existentes en la actualidad, como el depósito elevado de agua del Matadero, los accesos a Madrid Río, a Matadero o al puente de Santa Catalina.

En su propuesta se plantea un pabellón de acceso que acoge todo el movimiento vertical de pasajeros. Junto a este pabellón se incorpora un óculo vertical de luz, comunicando el interior del intercambiador con el exterior, los núcleos verticales de evacuación, además de diversas perforaciones circulares para dotar de luz y ventilación el interior del intercambiador.

Se propone para la integración paisajística la plantación de diferentes especies, clasificadas en diferentes portes, ubicaciones y según sus condicionantes y funciones, así como el ajardinamiento tanto interior como exterior del gran óculo circular y de las jardineras bajo lucernarios. Se contempla el diseño de mobiliario urbano, integrando diferentes usos, haciendo un análisis exhaustivo de la tipología de las plantaciones, del mobiliario exterior y el refuerzo de la iluminación natural.

En resumen, se plantean una combinación de geometrías, plantaciones y texturas que consiguen una propuesta de integración paisajística del intercambiador en la plaza muy positiva, generando una nueva plaza abierta al peatón e incorporando a su vez, zonas de estancia, de paseo, ajardinadas y de juego, mejorando las distribuciones y haciendo los diferentes accesos y flujos de intercambio de modos de transporte más amables, así como la integración de la infraestructura en el entorno existente. Además, se valora muy positivamente la propuesta de jardinería presentada.

Valoración: 9 puntos.

2. META ENGINEERING SA

En este apartado se plantean escasas propuestas como reforzar el arbolado o renovar las zonas verdes e iluminación del entorno, siendo mínimo su desarrollo.

Valoración: 1 punto.

3. KREAN S. COOPERATIVA

La propuesta presentada para la plaza de la explanada del intercambiador se desarrolla como espacio de esparcimiento, estancia y de actividades culturales o de ocio temporales.

Para la integración paisajística del intercambiador se plantea una combinación de dimensiones, colores y texturas, bancos de hormigón prefabricado como jardineras de la plaza, lucernarios, zona de juegos y espacios de usos múltiples.

La propuesta de diseño paisajístico incluye también la definición de plantaciones en el entorno del intercambiador: en el Vado de Santa Catalina, la Glorieta de Legazpi y las calles adyacentes, la mayoría de ellas acertada.

Por el contrario, la gran altura y grandes dimensiones de la pérgola propuesta, con sus correspondientes pilares de acero rellenos de hormigón de medio metro de diámetro, se considera que invade de forma considerable el espacio, haciendo que dicha integración entre la plaza de Legazpi y Madrid Río sea menor, además de restarle presencia a Matadero y no se ajustaría a los condicionantes del Plan Especial del intercambiador.

Valoración: 6 puntos.

4. UTE CUBIT-AGON LEGAZPI

Se propone la prolongación de espacios ajardinados desde Madrid Río con líneas sinusoidales que alberguen zonas de césped y espacios para elementos arbóreos pero el desarrollo de dicha propuesta es muy reducido y generalista.

Valoración: 3 puntos.

Propuesta de sostenibilidad energética y bioclimática (valorándose las medidas a adoptar para la mejora del medio ambiente, la reducción del consumo energético y la utilización de materiales con menor impacto ambiental entre otros) (0 a 10 puntos)

1. ACCIONA INGENIERÍA, S.A.

Se incluye la propuesta de medidas de sostenibilidad de las diferentes categorías que se evalúan en la certificación BREEAM, analizando cada una de las categorías y proponiendo actuaciones generales en cada una de ellas.

Valoración: 5 puntos.

2. META ENGINEERING SA

Se presenta una propuesta muy generalista, sin apenas desarrollo y sin detallar como llevar a cabo ninguna solución energética.

Valoración: 2 puntos.

3. KREAN S.COOPERATIVA

Se identifican todos los aspectos medioambientales que pueden influir en el ciclo de vida del intercambiador, analizando de forma pormenorizada todos los elementos que pueden intervenir en la mejora medioambiental y reducción del consumo energético y se desarrolla una propuesta que alcanzaría una puntuación previa del 91,75%, equivalente a un nivel Excepcional de la certificación ambiental BREEAM.

Valoración: 9 puntos.

4. UTE CUBIT-AGON LEGAZPI

Proponen la implementación del estándar Passivhaus junto con la aplicación de un certificado BREEAM, LEED, o VERDE, indicando medidas bioclimáticas generales más enfocadas a un edificio construido sobre rasante.

Valoración: 3 puntos.

Propuesta de integración con el entorno e intermodalidad (valorándose la accesibilidad universal, la intermodalidad entre todos los modos de transporte y la integración urbana) (0 a 6 puntos)

1. ACCIONA INGENIERÍA, S.A.

Se analizan los elementos que pueden influir y mejorar la intermodalidad con el resto de modos de transporte, así como los accesos peatonales con Matadero, con el Vado de Santa Catalina y con la plaza de Legazpi, incorporando un nuevo acceso del parque Madrid Río hacia la plaza del intercambiador.

Se tienen en consideración los accesos a las dársenas, la conexión con metro y la distribución de los diferentes usos dentro del intercambiador, así como las circulaciones del personal restringido.

Se definen zonas para diferentes tipos de aparcamientos y áreas de paradas momentáneas: públicos, patinetes, alquiler de motocicletas, bicicletas, taxis, acceso vehículos de

emergencias o zonas de cargas y descarga. Así como una estación de BiciMAD y una zona de consigna para bicicletas pero sin estudiar en detalle aspectos como la accesibilidad universal o las propuestas de mejora en el entorno del intercambiador.

Valoración: 4 puntos.

2. META ENGINEERING SA

Proponen una serie de medidas muy generales de integración con el entorno, describiendo la estación de Metro existente y haciendo alguna propuesta sobre su conexión con el Intercambiador.

Valoración: 2 puntos.

3. KREAN S.COOPERATIVA

Se presenta una propuesta de integración con el entorno e intermodalidad muy completa, estudiando la accesibilidad universal de forma detallada en cada uno de los niveles del intercambiador.

Se amplían las propuestas de mejora al entorno del intercambiador, incluidas en el Estudio previo de mejora de la accesibilidad y la intermodalidad en el entorno de la plaza de Legazpi del CRTM de 2019, planteando la prolongación del carril bici del paseo de la Chopera a todo el perímetro de la plaza y hacia Madrid Río por la explanada de Matadero o la creación de una plaza estancial, en parte ajardinada, frente al acceso al Mercado de Frutas y Verduras, previo traslado de las dársenas existentes y se incluye un parking en el nivel -1 para 360 bicicletas.

Valoración: 5 puntos.

4. UTE CUBIT-AGON LEGAZPI

En relación con la integración con el entorno se presentan consideraciones muy generalistas y respecto a la intermodalidad no se pueden valorar las propuestas de realizar simulaciones de funcionamiento de la explotación en distintos escenarios o microsimulaciones de tráfico, ya que se indica no estarían incluidos en el precio ofertado.

Valoración: 1 punto.

Propuesta de mejora de la explotación y del mantenimiento (valorando las mejoras sobre lo especificado y de reducción del coste del mantenimiento) (0 a 6 puntos)

1. ACCIONA INGENIERÍA, S.A.

En este apartado se incluyen posibles mejoras para la reducción de los costes de operación del intercambiador respecto a la iluminación y ventilación natural, a las cubiertas y fachadas, gestión de residuos, digitalización o el uso de especies vegetales de bajo consumo hídrico, así como otras medidas de reducción de los costes de reposición relacionados con la elección de materiales, el empleo de arquitectura modular o el análisis del coste del ciclo de vida del intercambiador, proponiendo a su vez, el estudio de otros posibles usos asociados permitidos en el Plan Especial del intercambiador de Legazpi, que puedan mejorar la financiación de la explotación.

Valoración: 4 puntos.

2. META ENGINEERING SA

Proponen una serie de medidas de escasa relevancia para la explotación y el mantenimiento del Intercambiador.

Valoración: 1 punto.

3. KREAN S. COOPERATIVA

En este apartado se analiza en profundidad la elaboración del Plan General de Explotación y Mantenimiento del Intercambiador, desarrollando los diferentes Planes a contener como el Plan de Servicios a los usuarios, el Plan de Servicios a los operadores, el Plan de Seguridad, el Plan Mantenimiento, Conservación y Limpieza, el Plan de Calidad o el de Autoprotección.

Se incluye además diferentes propuestas de mejora de la explotación y reducción de costes de mantenimiento, valorados en este apartado según en el Pliego.

Se ofrece analizar los pliegos de los contratos de concesión de otros intercambiadores, que permitan incluir mejoras o aportar ideas; el control ambiental sobre el 100% de las actividades que se puedan desarrollar; incluir las condiciones que deben reunir los vehículos que accedan a la infraestructura; el establecimiento de sistemas de control obligatorio de los consumos de agua y energía o la elaboración de un protocolo de seguridad y pruebas.

Valoración: 5 puntos.

4. UTE CUBIT-AGON LEGAZPI

Proponen la metodología PDCA para la optimización de la explotación del intercambiador y proponen escasas medidas relacionadas con la seguridad, limpieza, energía, firmes o mantenimiento del intercambiador sin detallar al respecto de cada una de ellas.

Valoración: 2 puntos.

Valoración global de los criterios cuya cuantificación depende de un juicio de valor

De acuerdo con las puntuaciones parciales asignadas en cada apartado, la valoración de conjunto de todas las propuestas técnicas presentadas es la siguiente:

RESUMEN VALORACIÓN	MAX	1. ACCIONA	2. META ENG.	3. KREAN S.COOP	4. UTE CUBIT- AGON LEGAZPI
Planteamiento general	7	6	1	4	2
Diseño arquitectónico	10	9	2	7	3
Diseño paisajístico	10	9	1	6	3
Sostenibilidad	10	5	2	9	3
Intermodalidad e integración	6	4	2	5	1
Explotación	6	4	1	5	2
VALORACIÓN TOTAL	49	37	9	36	14

En Madrid a fecha de firma
LA JEFA DEL ÁREA DE
PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

Documento firmado digitalmente por: GUTIERREZ MARINAS NURIA
Fecha: 2023.02.06 12:07
Verificación y validez por CSV: [REDACTED]
La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv