



CONSEJERÍA DE VIVIENDA,
TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS



CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA REALIZACION DEL ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PLATAFORMA RESERVADA BUP (AUTOBUS DE USO PRIORITARIO) EN VARIOS MUNICIPIOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

ÁREA DE ESTUDIOS Y PROYECTOS. CRTM

ÍNDICE

1.	OBJETO DEL CONTRATO	1
2.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACION	2
3.	DIVISIÓN POR LOTES	2
4.	DEFINICIÓN DE LOS TRABAJOS DEL ESTUDIO	3
4.1.	Caracterización del Ámbito de Estudio	4
4.2.	Caracterización del sistema de transporte existente y planificado	4
4.3.	Caracterización de la red viaria existente	4
4.4.	Caracterización de los datos de tráfico	4
4.5.	Propuesta y definición de alternativas	4
4.6.	Caracterización de la movilidad actual y futura	5
4.7.	Modelización	5
4.8.	Evaluación y selección de alternativas	6
4.9.	Definición y Estudio de la alternativa óptima	6
4.10.	Ámbito competencial	6
5.	REALIZACION DE LOS TRABAJOS	7
5.1.	Condiciones generales	7
5.2.	Dirección del Estudio	7
5.3.	Equipo Técnico contratado	7
5.4.	Plazo de ejecución del trabajo	8
5.5.	Programa de trabajos	8
5.6.	Presentación de los trabajos	9
5.7.	Supervisión y revisión de los trabajos	10
6.	PRESUPUESTO Y FORMA DE ABONO DEL CONTRATO	10

1. OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del presente documento es establecer las condiciones de carácter técnico que han de regir el contrato de servicios de consultoría para la redacción del “Estudio de implantación de nuevas líneas de transporte público de plataforma reservada BUP en varios municipios de la Comunidad de Madrid”.

El CRTM pretende con este contrato dar cumplimiento a una de las medidas recogidas en la Estrategia de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid (2023-2030), que identificaba como actuaciones de carácter prioritario, dentro del objetivo estratégico de potenciación del transporte público, la creación de nuevos servicios Bus de uso Prioritario (BUP).

En la Estrategia de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid se incluye, dentro de las medidas relacionadas con la ampliación y mejora del sistema de transporte público, en concreto, la creación del BUP entre Las Rozas y Majadahonda, el BUP entre Torrejón de Ardoz y San Fernando de Henares, el BUP entre San Sebastian de los Reyes y Alcobendas y el BUP entre Móstoles y Arroyomolinos.

Estos servicios de autobuses exprés de alta capacidad sobre plataforma o carril segregado y prioridad semafórica, basados en el concepto BRT (“Bus Rapid Transit”) en ejes viarios tanto urbanos como metropolitanos, consisten en servicios diseñados para una velocidad comercial superior a la de un autobús convencional, persiguiendo potenciar el transporte público en dichos ámbitos.

Estas nuevas líneas de transporte público en plataforma reservada persiguen elevar la cuota de participación del autobús metropolitano en el reparto modal del transporte público en la Comunidad de Madrid, a través de la mejora y optimización del tiempo global de viaje, mediante el diseño de nuevos servicios exprés apoyados en carriles exclusivos y sistemas de prioridad semafórica.

Por este motivo, el CRTM requiere estudiar mediante la elaboración de este contrato, las posibles soluciones y alternativas técnicas para implantar estas plataformas reservadas BUP, previstas en los referidos municipios de la Comunidad de Madrid, para dar cumplimiento a una de las medidas a desarrollar para la mejora del transporte público, de conformidad con lo establecido en la Estrategia de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid para el periodo 2023-2030.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACION

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid tiene entre sus funciones básicas, en el marco de las competencias que le atribuye su Ley de Creación, la planificación de las infraestructuras y de los servicios de todos los modos de transporte público regular de viajeros en la Comunidad de Madrid.

La Estrategia de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid (2023-2030) identifica como actuaciones de carácter prioritario dentro de sus objetivos estratégicos la potenciación del Transporte Público a nivel regional y entre las medidas que recoge se encuentra la Implantación de servicios Bus de uso Prioritario (BUP).

Estos servicios de autobuses exprés de alta capacidad sobre plataforma o carril segregado y prioridad semafórica, basados en el concepto BRT ("Bus Rapid Transit") en ejes viarios tanto urbanos como metropolitanos, consisten en servicios diseñados para una velocidad comercial superior a la de un autobús convencional, persiguiendo potenciar el transporte público en dichos ámbitos.

Entre las principales actuaciones de implantación de servicios BUP previstas en dicha Estrategia de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid (2023-2030) se encuentra las líneas BUP recogidas en este Estudio.

3. DIVISIÓN POR LOTES

El contrato se fracciona en CUATRO lotes de manera que permitan la contratación de CUATRO Estudios independientes, constituyendo cada uno de ellos una unidad al tratarse de ámbitos claramente delimitados.

A efectos de establecer los lotes del contrato, el Estudio se divide en Cuatro Sistemas BUP, que serían se relacionan a continuación con una identificación de las cabeceras y terminales de línea previstos y una descripción aproximada del itinerario a cubrir que admitirá distintas variables a analizar por el propio estudio. En el anexo I se incluye una imagen con los cuatro itinerarios de referencia.

Los Cuatros Sistemas BUP son los siguientes:

LOTE 1: BUP LAS ROZAS-MAJADAHONDA

Esta plataforma se concibe entre la Estación de Cercanías del Pinar de las Rozas, en el término municipal de Las Rozas de Madrid, y el Hospital Puerta de Hierro, en el municipio de Majadahonda. de Majadahonda.

Su itinerario tendría una longitud aproximada de 14 km, debiendo discurrir entre ambos extremos por El Parque Empresarial de Las Rozas, el polígono Európolis, casco urbano de las Rozas, casco urbano de Majadahonda, El Carralero y Hospital Puerta de Hierro.

LOTE 2: BUP TORREJON DE ARDOZ-SAN FERNANDO DE HENARES/COSLADA

Este carril exclusivo debe conectar el Hospital de Torrejón, en el municipio del mismo nombre, con el Hospital del Henares, en el municipio de Coslada.

Su itinerario tendría una longitud aproximada de 12 km, debiendo discurrir entre ambos extremos por la estación de Cercanías de Soto del Henares, el barrio de La Mancha Amarilla, Polígono Industrial de Torrejón, Parque Industrial Las Monjas, M-206, Casco urbano de San Fernando de Henares y Hospital del Henares.

LOTE 3: BUP SAN SEBASTIAN DE LOS REYES-ALCOBENDAS

Consistiría en una nueva línea circular sobre plataforma reservada que conectaría las estaciones de Cercanías de Alcobendas San Sebastián de los Reyes con la de Valdelasfuentes de la línea C4a con diferentes zonas de ambos municipios como Fuente Lucha, Tempranales, Rosa de Luxemburgo, los Polígonos Industriales Norte y Sur o el Jardín de la Vega. Su itinerario tendría una longitud aproximada de 13,5 km.

LOTE 4: BUP MÓSTOLES-ARROYOMOLINOS

Esta plataforma reservada conectará el municipio de Arroyomolinos con la Estación de Cercanías de Móstoles Central, correspondiente a la línea C5.

Su itinerario tendría una longitud aproximada de 10 km, recorriendo el núcleo urbano de Arroyomolinos y a partir del antiguo trazado de la N-5 conectaría con el centro de Móstoles, pasando on el municipio de Arroyomolinos pasando por el Polígono Industrial Valdefuentes y con parada próxima al Hospital de Móstoles.

Igualmente, en la evaluación de alternativas de este trazado debe contemplarse la conexión de este sistema con el BUP Móstoles-Alcorcón, que cuenta con un estudio de viabilidad y un trazado planificado.

4. DEFINICIÓN DE LOS TRABAJOS DEL ESTUDIO

El contrato incluye la realización de los estudios de demanda y los estudios de viabilidad de los sistemas de transporte público de plataforma reservada BUP a implementar en los municipios descritos anteriormente en cada uno de los Lotes.

En el presente Estudio se definirán a nivel básico las necesidades de infraestructura y adaptación del viario existente que garantice la explotación de líneas de autobús descritas para cada uno de los lotes, con las características y parámetros de un BRT (Bus Rapid Transit).

A su vez, se estimará mediante el uso del modelo de cuatro etapas del CRTM la demanda prevista en cada una de las líneas y su impacto en el conjunto del sistema de transporte de la región.

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

4.1. CARACTERIZACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

Para determinar la infraestructura idónea en cada caso y su viabilidad, resulta necesario el estudio previo de las circunstancias y datos más relevantes de cada ámbito de estudio.

Se tendrán en consideración los aspectos territoriales, demográficos, socioeconómicos, urbanísticos y medioambientales que condicionen la creación de cada nuevo sistema sobre plataforma reservada previsto.

4.2. CARACTERIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EXISTENTE Y PLANIFICADO

Se analizará en detalle el sistema de transportes existente y planificado, tanto en cada zona de estudio como en su área de influencia: redes viarias, ferroviarias, redes de transporte público en superficie, intercambiadores de transporte, aparcamientos de disuasión, redes peatonales y ciclistas.

4.3. CARACTERIZACIÓN DE LA RED VIARIA EXISTENTE

Se definirán las secciones transversales, radios, pendientes, tipología de intersecciones, estructuras y gálibos de los posibles viales afectados de cada uno de los BUP a estudiar en cada Lote.

4.4. CARACTERIZACIÓN DE LOS DATOS DE TRÁFICO

Se incluirán los datos de tráfico disponibles en cada ámbito de estudio.

4.5. PROPUESTA Y DEFINICIÓN DE ALTERNATIVAS

Para la propuesta y definición de alternativas el consultor de cada lote realizará un análisis en relación a los siguientes aspectos:

1.- El trazado de la infraestructura. Se analizarán los siguientes extremos:

- Los diferentes itinerarios para la conexión del servicio BUP con la red de Metro y con las redes supramunicipales de transporte público.
- La posible ubicación de las paradas y terminales.

- La capacidad y características del viario en todo el recorrido para la disposición del carril de uso exclusivo para el autobús, así como del espacio de aceras necesario para la ejecución de las paradas previstas.
- Las intersecciones, los posibles movimientos de giro y la prioridad semafórica.

2.- La caracterización del sistema. Se estudiarán aspectos como la capacidad del servicio, la velocidad, la frecuencia, los tiempos de viaje, el tamaño de los vehículos, la distancia entre paradas o el área diseñada para cada parada.

3.- La funcionalidad del sistema. Se estudiarán las demandas esperadas de cada alternativa, tratando de optimizar su intermodalidad con los diferentes modos de transporte, así como los itinerarios de acceso a las potenciales paradas.

Se plantearán como mínimo 3 alternativas para cada caso, consensuadas con la Dirección del estudio. Cada una de ellas se estudiará de forma integrada al conjunto de la red de transporte público de la Comunidad de Madrid.

El Consultor de cada lote podrá proponer estudiar todas las alternativas que considere de interés relevante, con los criterios establecidos de aprovechar en lo posible la infraestructura viaria existente, minimizar la ejecución de nuevas estructuras, minimizar la reposición de servicios afectados, así como la afección al tráfico.

4.6. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD ACTUAL Y FUTURA

Cada estudio incluirá un análisis de la demanda de viajeros actual y prevista de las alternativas propuestas para cada uno de los nuevos servicios de transporte público, teniendo en cuenta los desarrollos urbanísticos previstos y las nuevas actuaciones e infraestructuras de transporte público planificadas a medio y largo plazo, con apoyo del modelo de transportes del CRTM.

4.7. MODELIZACIÓN

La red de transporte público en el entorno EMME y el Modelo de cuatro etapas que dispone el CRTM serán la base para analizar y evaluar toda la información sobre el transporte público del Estudio.

El Modelo será operado por el personal del CRTM, tanto en cuanto a la alimentación del sistema como a la simulación y recepción de datos.

El consultor de cada lote deberá preparar toda la información necesaria previa para alimentar el Modelo y calculará todas las variables necesarias de las zonas de estudio, a nivel de zona de transporte, con base en la EDM de 2018.

Por último, cada consultor elaborará toda la información gráfica y analítica requerida en el Estudio e interpretará todos los resultados obtenidos.

4.8. EVALUACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

Las alternativas de cada una de las líneas BUP serán evaluadas mediante un análisis multicriterio, empleando los criterios estratégicos, técnicos, constructivos, de explotación, funcionales, socioeconómicos y medioambientales que se determinen por la Dirección del Estudio.

4.9. DEFINICIÓN Y ESTUDIO DE LA ALTERNATIVA ÓPTIMA

En cada Lote el Estudio desarrollará la alternativa mejor valorada de cada uno de los ámbitos.

El trabajo debe incluir la comprobación de la viabilidad técnica de las alternativas seleccionadas, verificándose el cumplimiento de los parámetros de trazado y la inexistencia de otros posibles condicionantes técnicos.

Se elaborarán los planos de planta a la escala que determine el Director de los trabajos de los diferentes itinerarios. Se analizarán en detalle las intersecciones, definiendo los cruces con otras vías y pasos de peatones, de modo que se garantice la accesibilidad y el cumplimiento de la normativa vigente de cada una de las soluciones

Se realizarán las propuestas de modificación de las secciones transversales de los viarios por los que discurra el trazado de las soluciones escogidas, así como las propuestas de mejora de accesibilidad a las paradas previstas en dichas soluciones. A su vez, se realizará una propuesta de ordenación del tráfico en los viarios afectados en cada alternativa.

Se diseñarán las paradas previstas y ubicación de las posibles terminales en planos de planta y alzado a la escala que determine el Director de los trabajos.

En el Estudio de cada lote se determinará la rentabilidad tanto financiera como socioeconómica de las alternativas propuestas, calculando los costes de inversión, de infraestructuras, instalaciones y material móvil, los costes de mantenimiento y explotación, los posibles impactos medioambientales, la demanda estimada y los beneficios derivados de la puesta en servicio del futuro sistema de transporte público, como ahorros de tiempo, reducción de emisiones de CO₂, reducción del número de accidentes, etc.

4.10. ÁMBITO COMPETENCIAL

Para la alternativa considerada de cada lote, se analizarán los ámbitos competenciales de las diferentes administraciones que puedan resultar implicadas en las diferentes fases de implantación de cada uno de los sistemas, delimitando las competencias de cada administración e identificando los instrumentos de coordinación y colaboración necesarios para el desarrollo del proyecto.

5. REALIZACION DE LOS TRABAJOS

5.1. CONDICIONES GENERALES

El consultor de cada lote deberá realizar los trabajos de acuerdo con las especificaciones del presente Pliego, atendiendo a la normativa técnica, medioambiental o de cualquier otra índole que resulte de aplicación y que se encuentre vigente a la fecha de entrega del estudio.

La Administración facilitará al Consultor de cada lote cuanta información disponga relacionada con el objeto de este Contrato.

5.2. DIRECCIÓN DEL ESTUDIO

La Dirección del estudio se llevará a cabo por parte de personal del CRTM que ejercerá, entre otras, las siguientes funciones:

- Dirigir y supervisar la realización y desarrollo de los trabajos.
- Decidir la aceptación de modificaciones propuestas por el Jefe del Estudio durante el desarrollo de los trabajos.
- Proponer el abono de las partes del contrato realizadas de acuerdo con el programa de trabajos previsto y lo establecido en los Pliegos.

5.3. EQUIPO TÉCNICO CONTRATADO

La empresa adjudicataria de cada lote adscribirá a la ejecución de los trabajos, como mínimo, a los profesionales que haya presentado en el compromiso de adscripción de medios de su oferta.

La empresa consultora que resulte adjudicataria de cada lote designará un Jefe del Estudio, que deberá ser aceptado por la Dirección del Contrato y será la persona interlocutora, coordinadora y responsable de la ejecución del estudio.

La empresa adjudicataria de cada lote deberá comunicar al Director del Contrato las posibles variaciones del personal adscrito a la ejecución del contrato con el fin de verificar su idoneidad.

El Jefe del Estudio de cada lote ejercerá las siguientes funciones:

- Dirigir, coordinar y organizar la ejecución de los trabajos.
- Ostentar la representación del Equipo Técnico contratado en sus relaciones con la Administración en lo referente a la ejecución de los trabajos.
- Proponer a la Dirección del Estudio las modificaciones en el contenido y realización de los trabajos necesarios para el desarrollo de los mismos.
- Poner en práctica las órdenes de la Dirección del estudio.

- Elaborar el acta de las reuniones que se realicen.

Para un correcto desarrollo de los trabajos exigidos en este pliego, el Equipo Técnico de cada lote debe de cumplir como requisito mínimo la inclusión de:

- Un jefe del equipo técnico con Titulación de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y experiencia mínima de 5 años en trabajos de consultoría y planificación de sistemas de transporte, con una dedicación del 100%.
- Un Experto en infraestructuras viarias con Titulación de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y experiencia mínima de 3 años en la ejecución de estudios, planes, proyectos u obras de infraestructuras viarias, con una dedicación mínima del 50%.
- Un experto en Modelización de sistemas de transporte con Titulación universitaria de ,al menos , primer ciclo EEES (grado o equivalente) con experiencia mínima de 3 años en la elaboración de modelos de sistemas de transporte, responsable de las labores de diseño, modelización y evaluación de las distintas alternativas, con una dedicación mínima del 50%.

5.4. PLAZO DE EJECUCIÓN DEL TRABAJO

El plazo de ejecución de los trabajos de cada lote se iniciará el día siguiente de la formalización de cada contrato y la duración total de cada uno será como máximo de **CINCO (5) meses**.

5.5. PROGRAMA DE TRABAJOS

Los trabajos serán realizados de acuerdo con el calendario del Programa de Trabajo de cada lote proyectado por el Jefe del Estudio y aprobado por el Director de cada Contrato. Dicho programa será objeto de seguimiento y puesta al día por el consultor de cada lote y cualquier modificación en los plazos de entrega parciales o finales deberá ser aprobada por la Dirección del Estudio.

Dentro de los 7 días siguientes a la firma del Contrato de cada Lote, el Jefe del Estudio hará entrega al Director del Contrato del Programa de Trabajos que hubiera sido propuesto en la Oferta.

El Programa de Trabajo contendrá al menos los siguientes elementos:

1. La metodología pormenorizada propuesta por el consultor de cada lote para la ejecución de los trabajos, detallando a nivel operativo las tareas a realizar, acompañado de las justificaciones pertinentes, de acuerdo con el planteamiento metodológico ofertado.
2. El Equipo Técnico del consultor de cada lote, incluyendo la relación y descripción

organizativa del equipo.

3. Los Medios Materiales puestos a disposición por el consultor de cada lote para la ejecución del trabajo.
4. Los Métodos de Control del trabajo a realizar por el Consultor de cada lote.
5. El calendario de trabajos propuesto, de acuerdo con las especificaciones de este Pliego.
6. La previsión del gasto durante el plazo de ejecución de los trabajos, de acuerdo con el presupuesto de adjudicación del contrato.
7. La documentación de partida o la información que el consultor de cada lote pretenda recopilar para la ejecución del contrato.

El programa de trabajo de cada lote se formulará en términos semanales. La presentación del estudio deberá realizarse antes de la fecha límite de finalización del contrato.

5.6. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

Los trabajos para la elaboración del estudio de cada lote se realizarán con los medios propios de cada Consultor.

Antes de la terminación del plazo de ejecución del contrato de cada lote serán entregados **dos (2) ejemplares del Documento Final, impresos a color, debidamente encuadernados en papel, en formato DIN A3 o DIN A4**, según lo indicado por la Dirección del Estudio.

El adjudicatario de cada lote deberá entregar los mismos documentos en **una Unidad de almacenamiento portátil USB**, en doble formato: PDF y Word editable. Esta unidad deberá contener también las tablas, gráficos, planos, etc. contenidos en los documentos y anejos realizados en el contrato.

Todos los archivos fuente utilizarán los siguientes formatos:

- Para todos los textos se utilizará el procesador de textos Microsoft WORD y Acrobat Reader (pdf), para las hojas de cálculo Microsoft EXCEL y para las bases de datos Microsoft ACCESS.
- Los planos se incluirán en ficheros tipo "DXF" o "DWG", incluyendo en los mismos los ficheros de parámetros de impresión.
- Las bases de datos GIS se suministrarán en formato ARC-GIS compatible con los sistemas implementados en el CRTM.

Además, se elaborará una **Resumen Ejecutivo** de cada lote, con un mínimo de 30 y un máximo de 60 páginas.

Los trabajos del S.I.G. desarrollados por la empresa Consultora de cada lote en el marco de este estudio se dejarán instalados y operativos en los equipos del CRTM.

Todos los estudios y documentos elaborados en la ejecución de cada lote serán propiedad del CRTM, el cual podrá reproducirlos, publicarlos y divulgarlos parcial o totalmente, en la medida que crea conveniente, sin que pueda oponerse a ello el adjudicatario realizador de los trabajos alegando derechos de autor.

La empresa adjudicataria de cada lote no podrá utilizar para sí, ni proporcionar a terceros dato alguno de los trabajos contratados, ni publicar, total o parcialmente el contenido de los mismos sin autorización escrita del CRTM. En todo caso, la empresa consultora de cada lote será responsable de los daños y perjuicios que deriven del incumplimiento de estas obligaciones.

5.7. SUPERVISIÓN Y REVISIÓN DE LOS TRABAJOS

La supervisión de los trabajos corresponde a la Dirección del Estudio, la cual determinará:

- Las reuniones de trabajo con el Equipo Técnico contratado de cada lote.
- Los informes a presentar sobre la marcha de los trabajos.
- Los aspectos no previstos expresamente en los documentos contractuales que hubiera que resolver.
- Las órdenes pertinentes para la rectificación o terminación de los documentos en el plazo determinado.
- Los formatos y normas de presentación de las relaciones valoradas justificativas de las certificaciones mediante las cuales se abonarán los trabajos.

Al recibir los documentos finales correspondientes a la entrega total y definitiva de los trabajos de cada lote, la Dirección del Estudio procederá a su examen preliminar y a la redacción del Informe de Recepción, al cual se atenderá el procedimiento de recepción de los trabajos.

6. PRESUPUESTO Y FORMA DE ABONO DEL CONTRATO

El Presupuesto Base de licitación de los trabajos asciende a la cantidad de 212.105,12 € (IVA excluido) con la siguiente distribución por lotes:

LOTE 1: BUP LAS ROZAS-MAJADAHONDA: 53.026,28 euros (IVA excluido).

LOTE 2: BUP TORREJON DE ARDOZ-SAN FERNANDO DE HENARES/COSLADA: 53.026,28 euros (IVA excluido).

LOTE 3: BUP SAN SEBASTIAN DE LOS REYES-ALCOBENDAS: 53.026,28 euros (IVA excluido).

LOTE 4: BUP MÓSTOLES-ARROYOMOLINOS: 53.026,28 euros (IVA excluido).

A efectos de abono, el importe del contrato de cada lote se organizará en cinco certificaciones, con el siguiente contenido:

Nº de CERTIFICACION DE CADA LOTE	% del Presupuesto Por lote	Emisión de Certificaciones de cada lote
1	20 %	Caracterización de los Ámbitos de Estudio
2	10 %	Propuesta y definición de alternativas
3	30 %	Modelización
4	20 %	Evaluación y Definición de la Alternativa Optima de cada Ámbito
5	20 %	Entrega del Documento final y de los trabajos del S.I.G.

A fecha de firma

EL JEFE DEL ÁREA DE ESTUDIOS
Y PROYECTOS

EL DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN
ESTRATÉGICA Y EXPLOTACIÓN

Firmado digitalmente por: MARTIN DUQUE DOMINGO
Fecha: 2024.10.23 09:06

Firmado digitalmente por: GOMEZ LOPEZ FRANCISCO JAVIER
Fecha: 2024.10.24 11:38

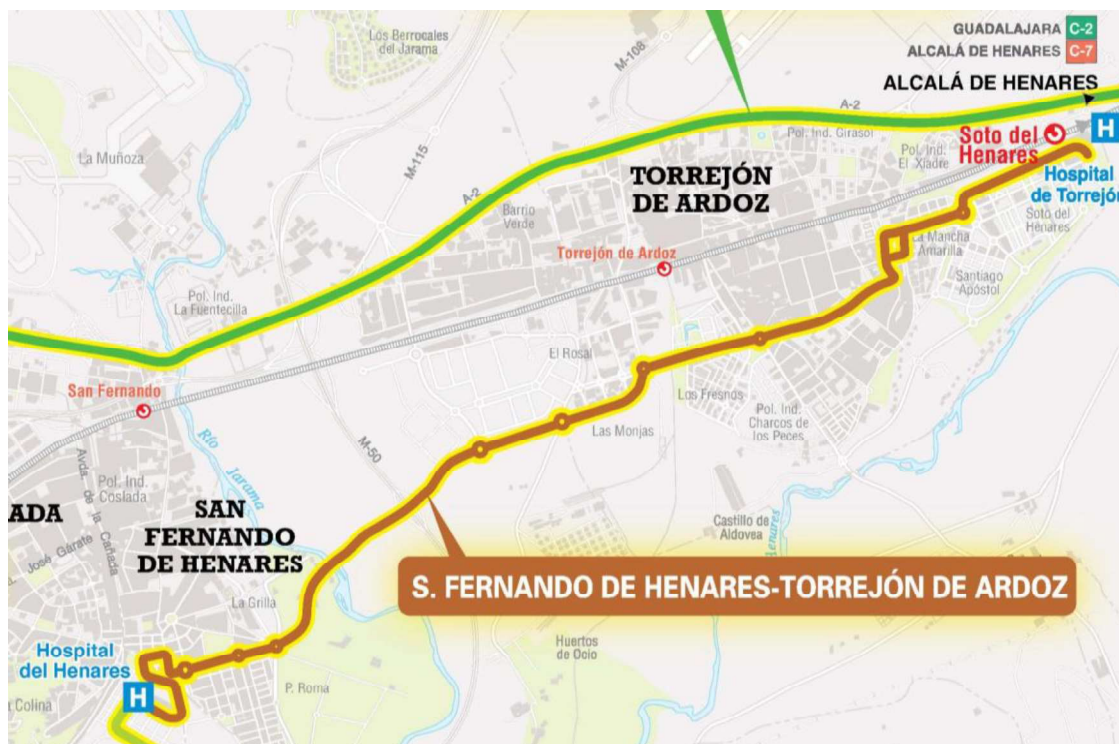
La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación

ANEXO I. PLANOS ITINERARIOS DE REFERENCIA

LOTE 1: BUP LAS ROZAS-MAJADAHONDA



LOTE 2: BUP TORREJON DE ARDOZ-SAN FERNANDO DE HENARES/COSLADA



LOTE 3: BUP SAN SEBASTIAN DE LOS REYES-ALCOBENDAS



LOTE 4: BUP MÓSTOLES-ARROYOMOLINOS

