

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD DEL CONTRATO

TÍTULO DEL CONTRATO: TOMA DE DATOS DE LA EXPLOTACIÓN DE LAS DISTINTAS REDES DE TRANSPORTE DE LA COMUNIDAD DE MADRID (2026)”

En la presente memoria justificativa del contrato se analizan las siguientes cuestiones:

1.- Objeto del contrato (art. 99 LCSP); Naturaleza y extensión de las necesidades que pretenden cubrirse mediante el contrato proyectado, así como la idoneidad de su objeto y contenido para satisfacerlas (art. 28.1 LCSP). La necesidad de la Administración a la que se pretende dar satisfacción; relación con el objeto del contrato.

El Consorcio Regional de Transportes, ejerciendo las competencias que le asigna la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del organismo, relativas a la planificación y a la inspección de los servicios de transporte, viene recogiendo datos de la explotación de las redes de todo el sistema.

El servicio de consultoría, que engloba la toma de datos, tratamiento de la información, análisis y elaboración de resultados, objeto de este procedimiento abierto, está vinculada al control de variables que inciden directamente sobre el coste de la prestación de los servicios, así como la gestión de incidencias en un sistema de grandes dimensiones:

A 31 de diciembre de 2023, última fecha disponible, los datos generales de la oferta de las redes de transporte público son:

- Red de Metro: 12 líneas y 1 ramal, 270 kilómetros de líneas, 287 estaciones-línea, 2.062 coches
- Red de autobuses urbanos de Madrid (EMT): 223 líneas, 4.011 kilómetros de líneas, 4.846 paradas, 2.102 autobuses
- Red de autobuses interurbanos y urbanos de otros municipios: 474 líneas, 22.314 kilómetros de líneas, 8.612 paradas, 2.114 autobuses.
- Red de Metro ligero y otras concesiones ferroviarias: 5 líneas, 55 kilómetros de red, 63 estaciones-línea, 241 trenes.
- Red de Cercanías: 11 líneas, 725 kilómetros de líneas, 203 estaciones-línea, 1.046 coches.

Este trabajo se considera básico para el control y seguimiento diario de la oferta y demanda del sistema de transportes, optimizando los costes globales del mismo. En este sentido, las principales tareas a realizar para el correcto cumplimiento de las funciones asignadas al Organismo, serían las siguientes:

- Conocer la demanda transportada fuera de los períodos punta de la mañana y de la tarde para conseguir el correspondiente ajuste de la oferta de servicio a la demanda de viajeros en todas las franjas horarias de servicio en cada una de las redes.
- Disponer de datos obtenidos en ejes y zonas afectadas para poder valorar posibles modificaciones de recorridos de líneas para el siguiente ejercicio: reducciones, ampliaciones, desvíos y/o prolongaciones de itinerarios.
- Disponer de datos detallados para la actualización anual de los coeficientes de distribución de viajeros por líneas en estaciones múltiples de las redes ferroviarias y en intercambiadores de transporte para control de colas y determinación de la demanda en islas para estimación de la tarifa de equilibrio.
- Valoración del impacto de modificaciones de líneas realizadas en 2024 y 2025 en los distintos modos a nivel de parada y seguimiento de eventos masivos o de especial afección a las redes que conforman el sistema de transportes de la Comunidad de Madrid.
- Atención de reclamaciones y sugerencias efectuadas en relación con el funcionamiento de la red y el cumplimiento de la oferta programada durante los meses de mayor demanda de viajeros.
- Seguimiento y control del Convenio Específico CRTM – EMT que regula las aportaciones económicas del CRTM a la EMT, así como la producción de coches-km de la EMT y la calidad (parámetros) que tiene que ofrecer la EMT.
- Caracterización de parámetros de movilidad de la demanda de viajeros a nivel de acceso a paradas/estaciones: origen-destino, etapas de viaje, motivo de viaje, modo de acceso/dispersión, encuestas de preferencias declaradas, etc.

En este contexto, se considera necesario la contratación de los trabajos de toma de datos de explotación de los distintos modos que integran el sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid durante el año 2026, vinculado directamente a las incidencias cotidianas, a la atención de reclamaciones y sugerencias efectuadas, al control y seguimiento de nuevas actuaciones y, en definitiva, al control de las variables que inciden directamente sobre el coste de la prestación de los servicios y sobre las funciones de control y planificación de la oferta de transporte y del seguimiento de la demanda atribuidas al Organismo. En el año 2026 será necesario un mayor seguimiento de la red de transporte puesto que habrá en la Comunidad de Madrid numerosas obras con afección a la movilidad del transporte público, así como la proliferación de grandes eventos. Estos dos aspectos han tenido especial importancia en la estimación de horas de trabajo que ha ascendido hasta las 8.000.

2.- Valor estimado del contrato (IVA no incluido); indicación de los conceptos que lo integran, con inclusión de los costes laborales (art. 101 y 116.4 d) LCSP)

De acuerdo con lo detallado en la Memoria Económica del contrato que forma parte del expediente, el presupuesto base de licitación incluye los costes laborales directos del equipo de trabajo, los medios auxiliares, los gastos generales de la empresa y el beneficio industrial.

Teniendo en cuenta todos los costes directos e indirectos mencionados, así como el beneficio industrial estimado, el precio unitario de la hora-tipo de trabajo asciende a **17,36 euros** (sin IVA).

El número de horas de trabajo a ejecutar está condicionado a las necesidades del organismo contratante, por lo que no existe compromiso de la Administración en el número final de unidades a ejecutar.

En este sentido, el límite máximo de horas de trabajo a ejecutar se obtendrá a partir de dividir el Presupuesto Base de Licitación (sin IVA), entre el precio unitario-tipo ofertado por el adjudicatario. En caso de no ofertar baja, el número máximo de horas a realizar será de 8.000 horas.

Partiendo de todas las premisas mencionadas y del importe del Presupuesto Base de Licitación sin IVA, se ha calculado el valor estimado del contrato, que asciende a la cantidad de 277.760,00 euros, sin IVA.

En el cálculo del mismo a su vez, se han incluido, de acuerdo con lo preceptuado con el artículo 101 LCSP, los costes derivados de las eventuales prórrogas del contrato (que tendrán una duración máxima de 11 meses)

3.- Naturaleza del contrato:

En todo caso, el contrato debe ser considerado como un contrato de servicios porque las prestaciones que en él se desarrollan corresponden a dicha categoría, estando dirigidas a la obtención de un resultado distinto de una obra o suministro (art. 17 LCSP).

4.- Unidad encargada del seguimiento y ejecución ordinaria del contrato (art. 62.1 LCSP)

La unidad encargada del seguimiento y ejecución de este contrato es la Dirección de Planificación Estratégica y Explotación.

5.- Responsable del contrato (art. 62.1.2 LCSP):

El responsable del contrato será la persona que designe el Órgano de contratación, a propuesta de la Dirección de Planificación Estratégica y Explotación.

6.- Informe de insuficiencia de medios en el caso de contratos de servicios (art. 116.4 f) LCSP)

La realización de otras tareas que efectúan los inspectores con los que cuenta el CRTM -control, actualización e inventario de paradas de las redes de EMT y de Interurbanos, inspección de estaciones y material móvil de Metro y de la red de líneas de Interurbanos, etc.-, el hecho de que las mediciones requeridas exigen jornadas completas de aforo y horarios o fechas diferentes a los días diferentes a los correspondientes a la jornada de trabajo en días laborables, y que el volumen de trabajo a realizar que requiere de un volumen muy superior al personal propio disponible dada

la dimensión de las redes que forman el sistema de transportes de la Comunidad de Madrid, hace necesaria la contratación externa de recursos adicionales que permitan la realización sistemática de controles y observaciones en las redes anteriores, especialmente durante los meses de mayor demanda o para cumplir las funciones de control y planificación de la oferta de transporte y del seguimiento de la demanda atribuidas al Organismo.

7.- Elección del procedimiento de licitación (art. 131.2 LCSP)

En base al valor estimado del contrato y con la pretensión de recibir el mayor número de proposiciones se propone su tramitación anticipada mediante procedimiento abierto, realizándose la adjudicación utilizando pluralidad de criterios basados en el principio de mejor relación calidad-precio.

8.- Criterios de solvencia. Clasificación del contratista. Adscripción de medios.

Criterios de solvencia: De los criterios que se recogen en la LCSP, se consideran los más apropiados para el presente contrato los que se incluyen en el art 87 .1 a) (solvencia económica y financiera) y en el art 90.1 a) (solvencia técnico profesional).

En el primero de los casos se ha optado por exigir como criterio de selección un volumen de negocios mínimo anual en los últimos tres años disponibles (2022-2024) al menos el equivalente a 1,3 el valor estimado del contrato, esto es 361.000 euros (IVA excluido), cuantía que siendo suficiente para acreditar la solvencia económica financiera del potencial adjudicatario del contrato y cumpliendo los límites legalmente establecidos facilita la concurrencia de las empresas interesadas en participar en la licitación.

En relación con la referencia relativa al volumen de negocios de los tres últimos años disponibles (2022-2024), no se incluye la anualidad de 2025, ya que el depósito de cuentas correspondiente a dicho ejercicio no estará disponible en el Registro Mercantil durante la fase de adjudicación del contrato.

En cuanto a la solvencia técnica profesional se ha optado por exigir como criterio de selección una relación de servicios o trabajos de igual o similar naturaleza (servicios de consultoría en sistemas de transporte), que se acreditará mediante la relación de los trabajos efectuados por el interesado en el curso de los tres últimos años (2022-2024), cuyo importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea igual o superior al 70% de la anualidad media del contrato, es decir, 106.000 euros (IVA excluido), conforme al art. 90.2 de la LCSP.

Clasificación del contratista: No procede, debido a que no hay correspondencia entre el código CPV (71311200- servicios de consultoría en sistemas de transporte) asignado al contrato de acuerdo a su naturaleza y los grupos de clasificación según se recoge en el R.D. 773/2015, de 28 de agosto, por el que se modifican determinados preceptos del reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real decreto 1098/2001, del 12 de Octubre.

Adscripción de medios:

Dada la naturaleza y especificidad de los trabajos objeto de contratación, se requiere la adscripción al contrato de un Jefe de Equipo Técnico, con el siguiente perfil profesional: titulación universitaria de grado superior y un mínimo de 3 años de experiencia en servicios de consultoría en sistemas de transporte.

El número de años que se exige al Jefe de Equipo Técnico, tres años, está justificado por la necesidad de contar con un responsable técnico capaz de resolver, en base a su experiencia, las cuestiones que lógicamente aflorarán en la ejecución del contrato y la exigencia de dicha experiencia en servicios de consultoría de sistemas de transporte, se fundamenta en la necesidad de que Jefe de Equipo adscrito domine todas las cuestiones básicas de este tipo de trabajo, de forma que no sea necesario consumir recursos en la definición de los criterios de metodología de la toma de datos, de tratamiento de la información y de la obtención de indicadores y resultados explicativos.

9.- Criterios de adjudicación. Explicación de su contenido.

En atención a lo dispuesto en el art. 145.4 de la LCSP, se considera que el objeto del contrato no contiene prestaciones de carácter intelectual ya que los productos a entregar son el resultado, más o menos complejo, del tratamiento y explotación de la información obtenida en la toma de datos, según criterios normalizados, para obtener indicadores explicativos o de caracterización de la oferta y la demanda de las redes de transporte público a investigar.

En este sentido, en los trabajos de gabinete necesarios para obtener la información no se aprecia creación eminentemente intelectual ni carácter de servicio original, sin perjuicio de que los trabajos a desarrollar descritos en el PPT requieren conocimientos sobre aspectos básicos asociados con la consultoría en sistemas de transporte como son: intensidad de carga, coches – cuadro, dotación de líneas y pasos de bus por paradas, ...; así como de tratamiento y explotación de los datos para la presentación de resultados.

En línea con lo anterior, se considera que las valoraciones en las que sólo se valora el precio como elemento de adjudicación, minusvaloran la especificidad de los trabajos de campo al no poderse apreciar los conocimientos de las empresas que se presentan a las licitaciones, así como tampoco las soluciones posibles a los planteamientos de los diferentes trabajos que se pueden presentar.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 145 de la LCSP, en relación a los criterios de adjudicación y, de acuerdo a la naturaleza del contrato (servicios de consultoría de sistemas de transporte), se considera adecuado que la valoración de las ofertas que se presenten incluyan criterios técnicos cuya cuantificación dependa de un juicio de valor del grado de completitud, validez y coherencia de los procedimientos metodológicos para la realización de los distintos trabajos a realizar, que puedan mejorar la selección de la empresa y, por ende, mejorar también los diferentes trabajos a realizar por la misma.

Y ello, a la vista de que la administración pública en el presente expediente tiene como objetivo conseguir un número mayor de horas de toma de datos mediante la baja de precio unitario que eventualmente presente el licitador adjudicatario, pero enjuiciándose asimismo la calidad de la oferta mediante el mencionado criterio evaluable mediante juicio de valor.

En consecuencia, los criterios se ponderarán en la proporción descrita:

a) Criterios relacionados con los costes:

a.1) Precio

0 a 70 puntos

Se otorgará CERO (0) PUNTOS a la oferta que no presente baja respecto del precio unitario-tipo de la hora de trabajo fijado en los Pliegos, que asciende a 17,36 €/hora.

Para el resto de ofertas, se calculará la puntuación económica (PE) de cada oferta por interpolación entre 0 puntos para una oferta igual al precio unitario tipo de la hora de trabajo (17,36 €/hora), y la mayor puntuación, hasta un máximo de 70 puntos (SETENTA PUNTOS), para la oferta que presente la máxima baja respecto del precio unitario-tipo de la hora de trabajo fijado en los Pliegos, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$PE = M \times \frac{(100 - B_m)}{(100 - B)}$$

Siendo:

PE: Puntuación económica de la oferta, redondeada al segundo decimal.

M: Máxima puntuación (70 puntos).

B: Baja de la oferta (%).

Bm: Baja de la oferta más económica (%), de entre las admitidas.

Justificación de la fórmula:

1.- Se otorga la puntuación máxima a la oferta más económica (de entre las que no hayan sido excluidas). Dicha oferta económica que perciba mayor puntuación será la que contenga el menor precio unitario por hora de trabajo de las ofertas recibidas y admitidas, circunstancia que implica que, manteniéndose el presupuesto de licitación, la mejor oferta económica será la correspondiente a la empresa que vaya a realizar un mayor número de horas respecto del número mínimo de horas fijado en los Pliegos, dado que el precio/hora es la ratio a valorar.

2.- Se otorga cero puntos a la proposición que oferta el presupuesto unitario de la hora de trabajo que se ajuste de forma estricta al presupuesto base de licitación y al número mínimo de horas fijado en los Pliegos.

3.- Se dará la máxima puntuación a la oferta económica más baja, de entre las admitidas. La puntuación del resto de las ofertas se obtiene por referencia a la

disminución del precio/hora realizado por la más económica, asignando en todo caso a una baja mayor una puntuación mayor.

4.- Con la fórmula propuesta, ante pequeñas variaciones en las ofertas económicas de los diferentes licitadores se obtienen mínimas variaciones en las puntuaciones a otorgar, evitándose el efecto que se puede producir de aplicar fórmulas de tipo lineal, en las que pequeñas diferencias en las proposiciones económicas pueden dar como resultado diferencias desproporcionadas en la puntuación obtenida.

b) Criterios cualitativos cuya cuantificación depende de un juicio de valor.

b.1) Memoria Metodológica

0 a 30 puntos

Se valorará particularmente en cada uno de los apartados siguientes: el buen conocimiento del objeto del contrato y de los productos a entregar, la coherencia, claridad en su exposición, grado suficiente de detalle y adecuaciones al pliego de prescripciones técnicas de la metodología propuesta, correcto dimensionamiento de recursos, y explicación y justificación de los indicadores directos e indirectos que se obtengan, para cada uno de los diferentes tipos de trabajo descritos en el apartado 2.1. del Pliego de Prescripciones Técnicas:

○ Mediciones de oferta y demanda en paradas de autobús

0 a 5 puntos

Se valorarán los siguientes aspectos del trabajo a desarrollar: organización y turnos de los aforadores y de los jefes de campo, información a recoger, metodología para la recogida y explotación de la información y los datos, directos e indirectos, que se pueden obtener de este trabajo como pueden ser los asociados a la demanda y a la oferta de la línea (dotación, regularidad y frecuencia de paso), y la información que se pueda completar con encuestas (origen-destino, motivo de viaje, etc.).

○ Controles de ocupación en líneas de autobús

0 a 10 puntos

Se valorarán los siguientes aspectos del trabajo a desarrollar: organización y turnos de los aforadores y de los jefes de campo, puntos de ubicación de aforadores, información a recoger, metodología para la recogida y explotación de la información según período, tipo de material móvil y las características de explotación de la línea a medir (convencionales, circulares, con tramos neutralizados, etc.), y los datos, directos e indirectos, que se pueden obtener de este trabajo como pueden ser los asociados a la demanda, a la oferta y a las variables que relacionan la oferta y la demanda.

○ Mediciones de velocidad de explotación

0 a 5 puntos

Se valorarán los siguientes aspectos del trabajo a desarrollar: organización y turnos de los aforadores y de los jefes de campo, información a recoger, metodología para la recogida y explotación de la información y los datos, directos e indirectos, que se pueden obtener de este trabajo (velocidades medias, mínimas y máximas, distribución por horas y por sentidos, etc.).

○ Mediciones de demanda en estaciones ferroviarias

0 a 10 puntos

Se valorarán los siguientes aspectos del trabajo a desarrollar: organización y turnos de los aforadores y de los jefes de campo, puntos de ubicación de aforadores, información

a recoger, metodología para la recogida y explotación de la información y los datos, directos e indirectos, que se pueden obtener de este trabajo como pueden ser los asociados a la demanda y a la oferta de la línea, flujos de transbordo en estaciones múltiples, etc...

La experiencia acumulada en contratos similares celebrados en años anteriores ha aconsejado otorgar el mayor peso relativo de la puntuación a los criterios correspondiente a “Controles de ocupación en hora punta en líneas de autobús” y “Mediciones de demanda en estaciones ferroviarias” respecto al resto de criterios utilizado en licitaciones anteriores ya que la citada tarea es mucho más compleja y requiere de conocimientos mucho más específicos en materia de transporte que el resto de las que se contemplan en el PPT en cuanto a la metodología a seguir tanto para la ejecución de los trabajos de campo (dimensionamiento , organización y despliegue del equipo de trabajo para la toma de datos) como para la elaboración de los trabajos de gabinete para la obtención de las conclusiones correspondientes.

Criterio de anormalidad de ofertas:

Una vez acreditada la solvencia técnica y económica, así como el compromiso de adscripción de los medios personales exigidos en el PCAP, se considera que el único factor determinante que impediría una buena ejecución del contrato (y por tanto se debería considerar como oferta anormal o desproporcionada), sería una baja excesiva sobre el presupuesto base de licitación, el cual se ha calculado teniendo en cuenta todos los costes reales que la ejecución de los trabajos conlleva.

Estos argumentos han llevado a entender que, en el contrato de referencia, el criterio precio es el único relevante para determinar la viabilidad de la oferta en su conjunto

10.- Justificación No división en Lotes.

Las prestaciones objeto de contrato, por su propia naturaleza, constituyen una unidad funcional, ya que la totalidad de las tareas a desarrollar para la consecución de sus objetivos se encuentran íntimamente relacionadas y, por tanto, no son susceptibles de ser ejecutadas de forma independiente por contratistas diferentes.

Así, la no división en lotes del objeto del contrato viene dada por razones de eficiencia operativa y coherencia técnica, dado el carácter integrado del sistema de transporte público colectivo en la Comunidad de Madrid. La existencia de paradas de uso común entre servicios urbanos e interurbanos, intercambiadores gestionados por el CRTM donde confluyen varios modos de transporte, y situaciones excepcionales como obras, eventos masivos o refuerzos de servicio, requieren una toma de datos conjunta y coordinada. Asimismo, la medición de la demanda a nivel de parada/estación, incluyendo origen-destino, etapas de viaje y encuestas de preferencias, exige una ejecución unitaria para garantizar la fiabilidad y homogeneidad metodológica de los resultados.

En consecuencia, la correcta ejecución del contrato, implica la necesidad de coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones o tareas, cuestión que podría verse

imposibilitada por su división en lotes y consecuente ejecución por empresas adjudicatarias diferentes.

11.- Condiciones especiales de ejecución.

En el art. 202.1 de la LCSP se establece la obligación de imponer en la ejecución del contrato, al menos una de las condiciones especiales, ya sean de carácter económico, relacionadas con la innovación, de tipo medioambiental o de tipo social.

Así, en el contrato en cuestión, y dada su naturaleza, se ha optado por incluir en el Pliego de Prescripciones Administrativas Particulares, apartado 19, una condición de carácter social relacionada con favorecer la formación en el lugar de trabajo, mediante acciones formativas para el personal encargado de realizar la prestación relativas al objeto del contrato, con el fin de mejorar sus capacidades y su cualificación profesional.

Dicho requisito está vinculado directamente al objeto del contrato, no se considera discriminatorio directa ni indirectamente y resulta compatible con el derecho comunitario.

12.- Subcontratación

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 215.2.b) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, se establece que las tareas de coordinación, dirección de los trabajos y labores de gabinete, no podrán ser objeto de subcontratación, con el fin de preservar la integridad del objeto contractual, debiendo ser ejecutadas directamente por el contratista principal.

Esta limitación se fundamenta en la naturaleza crítica y estratégica de dichas funciones, que son esenciales para garantizar la correcta ejecución del contrato.

En efecto, la ejecución de dichas funciones por parte del contratista principal garantiza:

- La coherencia técnica en la interpretación y análisis de los datos.
- La validez y utilidad de los resultados obtenidos, mediante criterios homogéneos y dirección técnica unificada.
- La interlocución directa con la administración contratante, facilitando la supervisión, el seguimiento técnico y la toma de decisiones.

La subcontratación de estas funciones podría comprometer la calidad de los resultados y la responsabilidad técnica del adjudicatario, generar errores de interpretación y desvirtuar el propósito del contrato, que se centra en la prestación de servicios de consultoría técnica, no en la mera intermediación.

La presente cláusula se incorpora como medida de garantía de calidad, control y responsabilidad directa del adjudicatario en la ejecución del contrato.



Madrid, a la fecha de la firma

Firmado digitalmente por: LOPEZ MARTINEZ-PEÑA VICTOR
Fecha: 2025.08.11 11:47

Firmado electrónicamente por Víctor López Martínez-Peña, Técnico del área de Autobuses Urbanos de Madrid del CRTM.

Firmado digitalmente por: GOMEZ LOPEZ FRANCISCO JAVIER
Fecha: 2025.08.12 00:34

VºBº firmado electrónicamente por Francisco Javier Gómez López, Director de Planificación Estratégica y Explotación del CRTM.