

MEMORIA JUSTIFICATIVA

INFORME DE DETERMINACIÓN DE LA NATURALEZA Y EXTENSIÓN DE NECESIDADES MEDIANTE EL PROYECTO DE CONTRATO DE SERVICIOS “REDACCIÓN DE LA ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2026-2030”.

De acuerdo con la cláusula 8 de las Instrucciones de contratación de la Agencia Logística de la Comunidad de Madrid, S.A. “Todos los procedimientos se iniciarán con un informe que determine la naturaleza y extensión de las necesidades que se pretenden cubrirse mediante el contrato proyectado, así como la idoneidad de su objeto, el coste aproximado del contrato, la existencia del presupuesto suficiente, el tipo de procedimiento propuesto y la adecuación a cada caso del principio de publicidad” , y añade, “El Consejo de Administración adoptará su decisión sobre el inicio del procedimiento y fijará el presupuesto máximo del contrato para las contrataciones a las que se refiere el apartado II.B de la presente instrucción Octava”.

Con carácter general y en la misma línea, el art. 28 de la LCSP señala que “Las entidades del sector público no podrán celebrar otros contratos que aquellos que sean necesarios para el cumplimiento y realización de sus fines institucionales. A tal efecto, la naturaleza y extensión de las necesidades que pretenden cubrirse mediante el contrato proyectado, así como la idoneidad de su objeto y contenido para satisfacerlas, cuando se adjudique por un procedimiento abierto, restringido o negociado sin publicidad, deben ser determinadas con precisión, dejando constancia de ello en la documentación preparatoria, antes de iniciar el procedimiento encaminado a su adjudicación”.

Por último debe también tenerse en cuenta que según lo establecido en las Instrucciones de contratación, artículo 8,I

Los pliegos que en su caso se aprueben incluirán los derechos y obligaciones de las partes del contrato, debiendo contemplar, al menos, los siguientes aspectos:

- a) Objeto del contrato.
- b) El plazo para la presentación de ofertas ha de ser suficiente de manera que posibilite la presentación de ofertas a todos los posibles interesados sin perjuicio de que se puedan establecer plazos inferiores cuando se den las circunstancias que, según se establezcan en las instrucciones, permitan utilizar procedimientos que no tengan carácter ordinario como es el caso de los procedimientos de

urgencia.

c) Determinación de la forma de adjudicación.

d) Plazo de ejecución del contrato, con la expresión de si existe o no la posibilidad de prórroga.

e) Fijación precisa y previa de los criterios objetivos aplicables para la valoración de las ofertas.

f) Medios que deban emplearse en la ejecución del contrato.

g) Consideraciones técnicas que deba cumplir la obra, suministro o servicio.

h) Condiciones subjetivas de los licitadores.

i) Criterios de solvencia económica, financiera, técnica o profesional que deba reunir el licitador, y la documentación requerida para acreditarlo.

j) Régimen de admisión de las variantes y modalidades de recepción de las ofertas.

k) Criterios de adjudicación.

1. NECESIDADES QUE DEBE SER CUBIERTAS.

La Comunidad de Madrid ha consolidado su posición como un nodo logístico estratégico en el sur de Europa, gracias a su ubicación geográfica privilegiada, infraestructuras avanzadas y un tejido empresarial dinámico. Para potenciar aún más este posicionamiento y responder a los desafíos del sector, se ha creado la Agencia Logística de la Comunidad de Madrid, con el objetivo de coordinar y ejecutar una estrategia logística integral que impulse la competitividad y sostenibilidad del sector.

La Agencia Logística de la Comunidad de Madrid fue constituida formalmente en febrero de 2025, mediante la transformación del Centro de Transportes de Coslada (CTC). Esta entidad, participada por la Comunidad de Madrid, la Cámara de Comercio de Madrid y el Ayuntamiento de Coslada, tiene como misión centralizar la gestión logística regional, optimizar recursos y establecer un modelo homogéneo para los centros logísticos, reduciendo costes y tiempos de operación. Otros cometidos adicionales son promover, construir y gestionar centros de transporte de mercancías y polígonos de actividades logísticas, ejercer actividades logísticas alineadas con las políticas de la Comunidad de Madrid, prestar servicios de consultoría, asistencia técnica y asesoramiento en proyectos logísticos, industriales y terciarios, y proyectar, construir, conservar y comercializar

plataformas logísticas e infraestructuras asociadas, ya sea directamente o en colaboración con terceros.

La necesidad de creación de la Agencia está vinculada a la necesidad de fortalecer el papel de Madrid como nodo logístico clave. La región cuenta con más de 38 millones de metros cuadrados dedicados a actividades logísticas, distribuidos en 23 parques empresariales, y alberga a más de 12.000 empresas del sector. Además, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas gestionó 767.000 toneladas de carga en 2024, y el puerto seco de Coslada operó 150.000 contenedores.

El cumplimiento de todos estos objetivos requieren una previa planificación de la actividad logística definiendo una estrategia comprensiva de todos los aspectos de la misma y que incluya la mejores prácticas y conocimientos del sector.

Adicionalmente la colaboración público-privada se presenta como un elemento clave en la futura estrategia logística de la Comunidad de Madrid, y el mejor conocimiento de las necesidades y capacidades del sector privado y la posible colaboración con el sector público debe obtenerse precisamente de los expertos del sector privado con amplio conocimiento en las mejores prácticas logísticas y las necesidades del sector privado, junto con las capacidades y posibilidades de acción del sector público.

La colaboración público-privada permitirá aprovechar la experiencia y conocimiento del sector privado, fomentar la innovación y digitalización en los procesos logísticos, y atraer inversiones que impulsen el desarrollo de infraestructuras y servicios logísticos sostenibles y eficientes. Además, facilitará la implementación de proyectos innovadores, como el programa piloto "Última Milla", que utiliza la red de Metro de Madrid para el reparto de paquetería, reduciendo la congestión vehicular y las emisiones contaminantes.

De acuerdo con los objetivos anteriores los objetivos que se pretenden lograr por la Agencia Logística de la Comunidad de Madrid a través del presente contrato incluyen los siguientes:

- Un trabajo previo de gabinete en donde se contextualizará el alcance y enfoque del encargo definiendo con precisión los aspectos que debe incluir la estrategia logística de la Comunidad de Madrid para el periodo 2026-2030.
- Un diagnóstico de la situación actual de la logística en la Comunidad de Madrid, en el que se incluirá un proceso participativo con los distintos agentes involucrados en el sector.
- La formulación de la estrategia propiamente dicha, teniendo en cuenta los distintos ámbitos que afectan y son afectados por la logística, mediante un modelo "what if", que incluirá las evaluaciones de impacto de la propuesta.
- La propuesta del modelo institucional y de gobernanza y el plan de acción.

En la actualidad la Agencia Logística de la Comunidad de Madrid carece de los medios materiales y personales para enfrentar dicha tarea de planificación y por ello, necesariamente, debe contar con el conocimiento de consultores especializados que le ayuden en dicha tarea.

- La magnitud del proyecto supera la capacidad de esta sociedad dada la índole técnica y pluralidad de actuaciones que conlleva, por la necesidad de contar con personal técnico y medios especializados para diseñar una estrategia de gran complejidad y dificultad.
- En concreto en la Actualidad la Agencia, junto a su Director General, solo cuenta con 1 Técnico Superior para atender todos los expedientes vinculados al día a día de la Agencia. La dedicación de este escaso personal para el desarrollo de las actuaciones que conlleva la estructuración de este contrato, no es factible dado el perjuicio que ello ocasionaría las actividades que ya tiene encomendadas.
- Por todo ello, no resulta posible acometer los trabajos objeto de este contrato con personal propio de la Agencia, resultando imprescindible acudir a la contratación externa mediante un contrato de servicios que ponga a disposición los medios necesarios para la redacción de la Estrategia Logística de la Comunidad de Madrid.

2. NECESIDAD DE CONTRATACIÓN E INSUFICIENCIA DE MEDIOS

La Agencia Logística de la Comunidad de Madrid, S.A., en cumplimiento de todos estos objetivos requieren una previa planificación de la actividad logística definiendo una estrategia comprensiva de todos los aspectos de la misma y que incluya la mejores prácticas y conocimientos del sector, lo que justifica plenamente la contratación del servicio.

Tal y como dispone el artículo 30.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 “la prestación de servicios se realizará normalmente por la propia Administración por sus propios medios”.

No obstante, cuando carezca de medios suficientes, previa la debida justificación en el expediente, se podrá contratar de conformidad con lo establecido en el Capítulo V del Título II del Libro II de la presente Ley.

En este sentido, la AGENCIA LOGISTICA DE LA COMUNIDAD DE MADRID, S.A. no dispone de los medios materiales, humanos ni la capacidad operativa necesarios para la prestación de los servicios redacción de la estrategia logística de la Comunidad de Madrid 2026-2030 de manera autónoma, lo que hace necesario recurrir a la adjudicación del presente contrato a

un tercero. En consecuencia, se hace imprescindible la externalización de este servicio para garantizar su ejecución de acuerdo con los estándares de calidad exigidos y la adecuada satisfacción de sus necesidades

Ante la imposibilidad de realizar los servicios redacción de la estrategia logística de la Comunidad de Madrid 2026-2030 a través de medios materiales y personales propios, esta Sociedad debe acudir a la contratación de los servicios que resulten necesarios para ello dentro del marco establecido por la citada Ley 9/2017, de 8 de noviembre. Por ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 116.4 f) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, se informa de la necesidad de tramitar el presente contrato.

3. ELECCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE LICITACIÓN (Art. 116.4.a) LCSP).

Se trata de un contrato de servicios de los previstos en el art. 4.3 de las Instrucciones de Contratación de la Agencia y el art. 17 de la LCSP, cuyo procedimiento de licitación, dado su valor estimado, es de ABIERTO de acuerdo con el art. 8,II, B" de las instrucciones de contratación no estando el contrato sujeto a regulación armonizada. Este procedimiento garantiza plenamente los principios de publicidad, libre concurrencia, transparencia, igualdad y trato no discriminatorio.

En atención a las previsiones de la Disposición Adicional Cuadragésima Primera de la LCSP, que reconoce la naturaleza de carácter intelectual de los servicios de arquitectura, ingeniería, consultoría y urbanismo, con los efectos que se derivan de las previsiones contenidas en la Ley, como los apartados 3.g) y 4 del art. 145 que establece que los contratos de servicios de ingeniería y arquitectura, el precio no podrá ser el único factor determinante de la adjudicación, y que los criterios relacionados con la calidad deberán representar al menos el 51% de la puntuación asignable en la valoración de las ofertas, se ha determinado un procedimiento en el que el precio es un criterio cuyo peso es menor del 51% del total de la puntuación.

4. CLASIFICACIÓN EXIGIDA A LOS PARTICIPANTES (Art. 116.4.b) LCSP).

Dado que se trata de un contrato de servicios, la clasificación no es un requisito exigible de conformidad con el art. 77.1.b) LCSP y, por tanto, no se puede requerir con carácter obligatorio para los contratos para los cuáles no esté prevista su exigencia.

5. CRITERIOS DE SOLVENCIA TÉCNICA O PROFESIONAL, Y ECONÓMICA Y FINANCIERA, CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN Y CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN (Art. 116.4.c) LCSP).

CRITERIOS DE SOLVENCIA TÉCNICA O PROFESIONAL Y ECONÓMICA Y FINANCIERA: La solvencia económica y financiera y la solvencia técnica y profesional exigidas están vinculadas al objeto del contrato y deben ser proporcionales al mismo para garantizar la posibilidad de que las ofertas sean evaluadas en condiciones de competencia efectiva. En base al artículo 86 de la LCSP se establece que la solvencia económica y financiera y técnica o profesional para un contrato se acreditará mediante la aportación de los documentos que se determinen por el órgano de contratación de entre los previstos en los artículos 87 a 91 de dicha Ley.

Por lo que respecta a la solvencia técnica y financiera, se requiere el cumplimiento de lo establecido en el art. 87.1.a) y el criterio para su acreditación será el volumen anual de negocios, referido al volumen anual de negocios, referido al año de mayor volumen de negocio de los tres últimos concluidos, que deberá ser al menos el valor estimado del contrato (332.750 euros). En el presente contrato no concurren riesgos especiales vinculados a la naturaleza de los servicios que aconsejen exigir un importe superior al indicado.

Por lo que respecta a la solvencia técnica y profesional exigidas y con base en el art. 90.1 a) se considera adecuado que la referida solvencia se lleve a cabo mediante la presentación de una relación de los servicios efectuados por los licitadores en el curso de los 3 años anteriores a la fecha de finalización del plazo de presentación de proposiciones.

Criterios de selección: El requisito mínimo será que licitador tenga trabajos que se refieran a consultoría en materia de transportes para clientes del sector público o sector privado (Código CPV 71311200-3 Servicios de consultoría en sistemas de transporte) referidos a todos y cada uno de los siguientes modos:

- Modo Aeroportuario.
- Modo Ferroviario.
- Modo Portuario.
- Modo Carreteras (terrestre).

Es decir, el licitador deberá haber realizado trabajos en todos y cada uno de los citados modos.

El importe mínimo de los trabajos aportados deberá ser de 50.000 euros, sin incluir impuestos, y el importe global acumulado de dichos trabajos en los últimos tres años deberá ser igual o superior a 300.000 euros, sin incluir impuestos.

ADSCRIPCIÓN DE MEDIOS:

El artículo 76.2, relativo al compromiso de adscripción, establece que el órgano de contratación tiene la posibilidad de exigir un plus de solvencia a los licitadores, es decir que, además de acreditar la solvencia o, en su caso la clasificación, les podrá exigir que se comprometan a dedicar o adscribir a la ejecución del contrato los medios personales o materiales suficientes para ello, mediante el establecimiento de la obligación de señalar los concretos medios personales.

En definitiva, este compromiso de adscripción de medios se configura, como una obligación adicional de proporcionar unos medios concretos para la ejecución del contrato, siendo indispensable para la ejecución del contrato.

Medios personales.

Esta Agencia considera que, dada la especialización de este tipo de contratos de carácter intelectual, en los que la experiencia del personal que ejecuta el contrato es la base de la contratación, se ha de requerir un plus de experiencia a los licitadores admitidos a licitación y por ello es necesaria esta concreción de solvencia exigida.

El art.76.2 LCSP, relativo al compromiso de adscripción, establece que el órgano de contratación tiene la posibilidad de exigir un plus de solvencia a los licitadores, es decir que, además de acreditar la solvencia o, en su caso la clasificación, les podrá exigir que se comprometan a dedicar o adscribir a la ejecución del contrato los medios personales o materiales suficientes para ello, mediante el establecimiento de la obligación de señalar los concretos medios personales.

En definitiva, este compromiso de adscripción de medios humanos se configura, como una obligación adicional de proporcionar unos medios personales concretos para la correcta ejecución del contrato.

Se propone por ello la siguiente adscripción de medios personales que será una obligación esencial del licitador:

- (i) Un Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, o Licenciado en Administración y Dirección de Empresas, o Licenciado en Economía o título equivalente que habilite para el ejercicio de esta profesión, regulada según establecen las directivas comunitarias, que será el Delegado del Consultor, Director del Estudio y responsable del mismo y la persona interlocutora y coordinadora de las distintas materias que integran el contrato, así como del equipo asignado a la ejecución de este contrato, con experiencia en economía del transporte y la logística, en realización de estrategias logísticas

y de transporte territoriales y en análisis económicos-financieros y coste-beneficio de proyectos de colaboración público privada, desarrollando trabajos de planificación de infraestructuras, logística y/o transporte de mercancías en los 20 años anteriores a la publicación del anuncio de licitación de este contrato.

- (ii) Un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos o título equivalente que habilite para el ejercicio de esta profesión, regulada según establecen las directivas comunitarias, con experiencia en ingeniería del transporte, desarrollando trabajos de planificación de infraestructuras, logística y/o transporte de mercancías en los 15 años anteriores a la publicación del anuncio de licitación de este contrato.
- (iii) Un Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, o Licenciado en Administración y Dirección de Empresas, o Licenciado en Economía o título equivalente que habilite para el ejercicio de esta profesión, regulada según establecen las directivas comunitarias, con experiencia en estudios de mercado, comerciales y sectoriales en el sector del transporte y la logística y en análisis económicos-financieros y coste-beneficio, desarrollando trabajos de estrategia logística y de transporte de mercancías en los 15 años anteriores a la publicación del anuncio de licitación de este contrato.
- (iv) Un Licenciado en Derecho, Titulado de Grado en Derecho Licenciado en Administración y Dirección de Empresas, o Licenciado en Economía o título equivalente que habilite para el ejercicio de esta profesión, regulada según establecen las directivas comunitarias, con experiencia en derecho del transporte, regulación y competencia en los 15 años anteriores a la publicación del anuncio de licitación de este contrato.
- (v) Un Titulado de Grado, Licenciado, Ingeniero, Arquitecto, Diplomado Universitario, Ingeniero Técnico, Arquitecto Técnico o equivalente, con experiencia contrastada en el ámbito de la innovación logística y estrategias de descarbonización del transporte, desarrollando trabajos de planificación de logística y transporte de mercancías en los 5 años anteriores a la publicación del anuncio de licitación de este contrato
- (vi) Dos Titulados de Grado, Licenciado, Ingeniero, Arquitecto, Diplomado Universitario, Ingeniero Técnico, Arquitecto Técnico o equivalente, con experiencia en análisis económico-financiero y de viabilidad en el sector del transporte y la logística, desarrollando trabajos de planificación de logística

y transporte de mercancías en los 3 años anteriores a la publicación del anuncio de licitación de este contrato. Uno de ellos debe contar también con experiencia en el ámbito de ayudas y programas europeos vinculados a la logística

Criterios que se tendrán en consideración para adjudicar el contrato.

En base al apartado 2 del artículo 131 y 145.1 y 3 de la LCSP, la adjudicación se realizará utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación basados en el principio de mejor relación calidad – precio.

El presente contrato tiene por objeto prestaciones de carácter intelectual, tal y como establece la DA 41ª de la LCSP, por lo que procede aplicar más de un criterio de adjudicación, de acuerdo con lo previsto en el art. 145.3.g) LCSP.

La determinación de varios criterios de adjudicación, se *justifica* en el hecho de permitir a todo empresario capacitado la presentación de proposiciones y adjudicar el contrato al licitador que, en su conjunto, efectúe la proposición más ventajosa, sin atender exclusivamente al precio más bajo.

Por lo tanto, el procedimiento abierto y la determinación de varios criterios de adjudicación se justifican en el hecho de permitir a todo empresario capacitado la presentación de proposiciones y adjudicar el contrato al licitador que, en su conjunto, efectúe la proposición más ventajosa, sin atender exclusivamente al precio más bajo.

La pluralidad de criterios se ha realizado en base a la mejor relación calidad-precio conforme al art. 145 de la Ley 9/2017, representando el criterio económico el 35% del total, los criterios cualitativos evaluables de forma automática el 25% y el restante 40% criterios cualitativos evaluables mediante juicio de valor).

La valoración de los criterios cualitativos evaluables de forma automática elegidos permite una clasificación objetiva de los ofertantes conforme al nivel de experiencia profesional lo cual redundará en una mayor calidad en la ejecución del contrato.

La valoración de los criterios cualitativos de forma automática se refiere a la experiencia profesional del personal adscrito al contrato, de acuerdo con el art. 145.2 LCSP. La directiva 2014/24/UE considera ese criterio especialmente adecuado para la adjudicación de los contratos intelectuales ya que supone una clasificación objetiva de los ofertantes conforme al nivel de experiencia profesional.

Los criterios cualitativos evaluables automáticamente están vinculados al objeto del contrato, ya que se refieren a la experiencia profesional del personal que intervendrá en la redacción de la estrategia logística.

En concreto se propone en el pliego adjunto que se valore:

1. Para el Delegado del Consultor y Director del Estudio, que deberá tener una experiencia profesional mínima de 20 años (máximo 15 puntos)

- Si posee experiencia en la dirección de la redacción de Planes Logísticos para cualquier ente de planificación territorial, Agencia o Ente Público o Administración Pública Territorial de cualquier orden, por cada uno de ellos realizado en los últimos 5 años, 2 puntos adicionales.

- Si posee experiencia como miembro de los órganos de administración de empresas públicas que hayan desarrollado en el ámbito de su actividad: planificación o gestión de servicios conexos con actividades vinculadas al transporte, desarrollo o gestión de infraestructuras públicas o planificación de servicios, por cada experiencia, 2 puntos adicionales.

2. La adscripción de personal adicional al mínimo requerido como solvencia en los puntos (v) y (vi) "adscripción de medios personales", cumpliendo con la experiencia mínima prevista en dichos perfiles (máximo 10 puntos)

- Por cada perfil adicional ofertado, 1 punto.

En el presente contrato resulta necesario además incorporar criterios cualitativos evaluables mediante juicio de valor para evaluar la calidad técnica de la oferta, ya que es necesario para conseguir un proyecto adecuado, valorar el conjunto de los contenidos incluidos en la propuesta del licitador, desde el punto de vista de su coherencia, calidad y particularización de la consultoría y esto no es posible mediante una valoración automática.

En resumen, los criterios de valoración de la oferta que se proponen son los siguientes:

- Criterios económico o precio: 35% del total

- Criterios cualitativos evaluables automáticamente mediante fórmulas respecto de otros criterios distintos del precio: 25% del total

(total criterios objetivos evaluables automáticamente 60%)

- Criterios cualitativos cuya cuantificación dependa de un juicio de valor: 40 % del total

APARTADOS A VALORAR RESPECTO DE LA CALIDAD TÉCNICA DE LA OFERTA MEDIANTE JUICIO DE VALOR SON LOS SIGUIENTES:

	Puntuación Máxima
Memoria Técnica del Servicio	25
Planificación del Proyecto	10
Plan de Calidad	5

En el pliego que se adjunta a esta propuesta se desglosa la puntuación de cada uno de estos apartados, describiendo los subapartados o contenido a incluir y los aspectos concretos a valorar.

Fórmula para la valoración del criterio económico.

La fórmula indicada para la valoración del criterio económico (Precio más ventajoso) se ha elegido porque permite una clasificación objetiva de las distintas ofertas en función de los importes de la mismas.

Ofertas anormalmente bajas.

Se ha tenido en cuenta como único criterio para apreciar la anormalidad, el precio, de acuerdo con la interpretación dada al art. 149.2. B de la LCSP, siguiendo la interpretación del informe de la Junta Consultiva de Contratación del Estado 119/2018.

En el presente expediente de contratación, de todos los criterios de adjudicación previstos, se entiende que el único parámetro objetivo que permite identificar que una oferta pueda considerarse anormal, es el bajo importe del precio ofertado. Dicho de otro modo, la máxima puntuación posible en el presente contrato derivada de los criterios de adjudicación distintos del precio no sería susceptible de suponer que la oferta pudiera resultar inviable por resultar anormalmente baja.

Dado que el órgano de contratación, en base a la normativa de aplicación, dispone de un margen de discrecionalidad para configurar los parámetros objetivos útiles para determinar cuándo una oferta es anormalmente baja y, que tales parámetros han de hacer referencia a uno o varios de los criterios económicos y cualitativos que se utilicen como criterios de adjudicación, se ha seleccionado el que se considera más apropiado a estos efectos, no siendo necesario que sean todos, pues el resto de criterios de selección, son irrelevantes a estos efectos porque ninguno impacta en la anormalidad de la oferta.

Se considerarán en principio, desproporcionadas o temerarias las ofertas que se encuentren en los siguientes supuestos:

- Cuando, concurriendo un solo licitador, el precio ofertado sea inferior al presupuesto base de licitación en más de 20 unidades porcentuales.
- Cuando concurren dos licitadores, el precio ofertado que sea inferior en más de 15 unidades porcentuales al otro precio ofertado.
- Cuando concurren tres licitadores, los precios ofertados que sean inferiores en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de los precios ofertados.
- Cuando concurren cuatro o más licitadores admitidos, los precios ofertados que sean inferiores en más de 2,5 unidades porcentuales a la media aritmética de los precios ofertados.

6. PRESUPUESTO DEL CONTRATO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO (Art. 116.4.d) LCSP).

El VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO, se ha calculado teniendo en cuenta los aspectos contemplados en el artículo 101 de la LCSP.

El presupuesto y el valor estimado del contrato con indicación de todos los conceptos que lo integran, incluyendo los costes laborales.

La Agencia Logística de la Comunidad de Madrid ha calculado el presupuesto del contrato como se detalla a continuación:

- Se justifica a continuación el presupuesto y el valor estimado del contrato con indicación de todos los conceptos que lo integran, incluyendo los costes laborales.
- Se ha calculado primero el presupuesto base de licitación teniendo en cuenta los costes directos e indirectos, de acuerdo con el artículo 100.2 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público (LCSP).
- Dentro de los costes directos se han considerado los costes laborales de los profesionales necesarios utilizados en funciones similares por otras administraciones como es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de Ingeniería y Economía del Transporte (Ineco). Los precios aplicados se han obtenido de la Resolución del Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por la que se aprueban las tarifas de aplicación a la Administración General del Estado para la realización de encomiendas de gestión a la Sociedad Mercantil Estatal Ingeniería y Economía del Transporte, S.M.E.P.A, S.A. (INECO), publicada el 23 de marzo de 2023.

- Las tablas salariales de la citada Resolución son las siguientes:

		Oficina (€/h)
Titulado Superior	> 15 años	64,33
	10 a 15 años	52,33
	5 a 10 años	45,82
	2 a 5 años	41,43
	< 2 años	38,92
Titulado Medio	> 15 años	54,96
	10 a 15 años	46,31
	5 a 10 años	41,44
	2 a 5 años	36,04
	< 2 años	33,02
Técnico	> 10 años	37,39
	5 a 10 años	29,34
	< 5 años	26,76
Delineante	> 10 años	35,54
	< 10 años	29,14
Administrativo	> 10 años	27,55
	< 10 años	24,63

- Se ha tenido en cuenta el vigente XX Convenio colectivo del sector de empresas de ingeniería y oficinas de estudios técnicos y consultoría, que establece un horario de 1.792 horas anuales.

- Como costes indirectos se ha estimado un 6% de los costes directos según es habitual en las bases de precios (véase Orden Circular 3/2021 sobre actualización de la base de precios de referencia de la dirección general de carreteras, ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana). Este 6% se entiende que también es un coste ajustado y razonable en el sector de la consultoría en general y en la consultoría de transporte terrestre en particular. Aunque pudiera valorarse que en consultoría de negocio los costes directos son mayores al ser un negocio con más requerimientos en equipos informáticos, centralidad de oficinas, personal de apoyo, etc, dada la alta cualificación de todos los profesionales requeridos, se ha estimado razonable utilizar esta referencia que, en una empresa con costes ajustados parece asimismo razonable aunque pertenezca al sector de la consultoría.

- Finalmente, para obtener el Presupuesto Base de Licitación, a la suma del importe de costes directos e indirectos, se le suma la parte proporcional de Gastos Generales de la empresa (13%) y el Beneficio Industrial (6%). Dentro de los gastos generales se han considerado todos aquellos gastos de empresa que no son costes directos de producción asociados a este contrato, pero que son necesarios para el funcionamiento de la empresa, como gastos financieros, amortizaciones, personal directivo, etc. Las anteriores cifras, aunque previstas en el reglamento general de contratos de las administraciones públicas para los contratos de obras, se han entendido razonables para el presente contrato en atención a la experiencia previa del órgano de contratación. Estos márgenes de costes directos e indirectos son también los observados en otros contratos licitados para consultorías similares a la licitada con lo que deben considerarse márgenes adecuados de mercado.

- Tal y como indica el art. 101 de la LCSP, para el cálculo del valor estimado del presente contrato de servicios se ha tenido en cuenta lo siguiente: se calcula el importe total de los trabajos, sin incluir el importe del valor añadido. Además de los costes laborales derivados de la aplicación de las normativas laborales vigentes en cuanto a la aplicación de los convenios colectivos sectoriales de aplicación para el

cálculo de los costes laborales, se han tenido en cuenta otros costes que deriven de la ejecución material de los servicios, los gastos generales de estructura y el beneficio industrial.

-No se ha estimado necesaria la desagregación de los costes por sexos dado que en el convenio laboral de referencia no se contemplan diferencias salariales por género. Adicionalmente en este momento es imposible para la Agencia la determinación del género de los equipos que prestarán el servicio.

Para el cálculo de la estimación de la ejecución material de los servicios se han tenido en cuenta los precios actuales y habituales del mercado según las tablas Ineco Citadas anteriormente.

PERSONAL	NÚMERO	CATEGORÍA EQUIVALENTE INECO	DEDICACIÓN MEDIA CONTRATO	DEDICACIÓN TOTAL HORAS	COSTE HORARIO	COSTE SALARIAL
Delegado del Consultor	1	Titulado Superior más de 15 años de experiencia	25%	298,67	64,33	19.213,23
Especialista en Ingeniería Transporte	1	Titulado superior más de 15 años de experiencia	25%	298,67	64,33	19.213,23
Especialista en estudios de Mercado	1	Titulado Superior más de 15 años de experiencia	20%	238,93	64,33	15.370,58
Experto jurídico	1	Titulado Superior más de 15 años de experiencia	20%	238,93	64,33	15.370,58
Otros profesionales de apoyo en el área de estudios de mercado y análisis económico-financiero	6	Titulado Superior de 2 a 5 años de experiencia	50%	3.584,00	41,43	148.485,12
TOTAL COSTES DIRECTOS SALARIALES					217.652,74	
TOTAL COSTES INDIRECTOS (6% costes directos)					13.059,16	
PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL (PEM)					230.711,90	
GASTOS GENERALES (13% PEM)					29.992,55	
BENEFICIO INDUSTRIAL (6% PEM)					13.842,71	
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN SIN IVA					274.547,16	
IVAL (21%)					57.654,90	

7. JUSTIFICACIÓN DE LA NO DIVISIÓN EN LOTES (Art. 114.4.g) LCSP).

Del análisis de los trabajos a desarrollar descritos en el pliego de prescripciones técnicas particulares, y la necesaria planificación y coordinación en el desarrollo de los mismos se desprende la necesidad de no dividir el objeto del contrato en lotes (artículo 99.3 LCSP).

Para este tipo de contrato la planificación de las tareas y la coordinación entre los diferentes profesionales es fundamental para el funcionamiento del equipo. Por otro lado, la concordancia y coherencia de los documentos redactados es más fácil de conseguir con la única empresa o Unión temporal de empresas.

Se tiene mayor garantía de obtener unos documentos bien enlazados entre sí, y con soluciones más homogéneas, cuando los trabajos objeto del contrato son desempeñados por una empresa o Unión Temporal de Empresas, minimizándose los riesgos de incongruencias entre los documentos

La realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato, dificultaría la correcta ejecución del mismo dado que se perdería la optimización del control de la ejecución global del contrato, se dificultaría la coordinación de la ejecución de las prestaciones, se incrementarían los costes de la ejecución por la existencia de una pluralidad de contratistas diferentes y, por otro lado, la incorporación de diferentes empresas a la ejecución del contrato principal podría dar lugar a que se aportasen soluciones dispares o incluso contradictorias lo cual supondría desvirtuar el propio objeto del contrato

En base a todo lo expuesto esta Agencia no considera adecuado la división en lotes del contrato de servicios.

En Coslada a, 23 de septiembre de 2025. El Director General, Eduardo San Román Montero