

ACLARACIONES EN RESPUESTA A LAS SOLICITUDES DE INFORMACIÓN ADICIONAL RELATIVAS AL CONTRATO CP-1/2026 “IMPLANTACIÓN Y OPERACIÓN DE UN NUEVO CENTRO DE INFORMACIÓN DEL TRANSPORTE DE MADRID (CITRAM)” POR EMPRESAS INTERESADAS.

1. En relación con los criterios de selección del Anexo III, se plantea la siguiente duda:

En relación con el modelo 4 que recoge los criterios 8.4, se solicita aclaración sobre si las herramientas de monitorización mencionadas en el modelo de certificado Tipo F, G y H pueden corresponder a un sistema distinto del de transporte, siempre que estén asociadas a un Servicio al ciudadano, serían admisibles sistemas de esta naturaleza que acrediten métricas, funcionalidades y niveles de servicio equivalentes a los exigidos en dichos criterios.

Sí, es admisible que las referencias aportadas en el Modelo 4 correspondan a sistemas distintos del de transporte, siempre que estén asociados a un Servicio al Ciudadano y cumplan con todas las condiciones exigidas en la cláusula 8, en concreto, las indicadas en los diferentes apartados del criterio 8.4.

2. Se solicita aclaración sobre si el umbral de activos (500 móviles / 1.000 sensores) debe acreditarse como volumen gestionado simultáneamente en operación en un momento dado, o si puede acreditarse mediante el volumen máximo gestionado en tiempo real alcanzado por el sistema durante su operación.

El umbral de activos (500 móviles o 1.000 sensores fijos) establecido en la Condición de capacidad estratégica A de la Cláusula 7.2 debe acreditarse como el volumen de activos gestionado de forma efectiva y recurrente por el sistema durante su fase de operación real. No se refiere a una capacidad teórica máxima ni a un pico histórico puntual, sino a la dimensión que de manera conjunta y simultánea se requiere en la operativa habitual del proyecto de referencia.

3. En relación con el criterio 8.1, se solicita aclaración sobre si el concepto de “vehículos de transporte público gestionados en tiempo real” se refiere estrictamente a la tipología del servicio (transporte de pasajeros) o si puede considerarse cumplido mediante sistemas de gestión en tiempo real de flotas de naturaleza distinta (logística, distribución, flotas industriales), siempre que presenten características operativas equivalentes en términos de volumen, criticidad, operación en tiempo real y complejidad del sistema.

El concepto de “vehículos de transporte público gestionados en tiempo real”, tal y como especifica el primer apartado del Criterio 8.1, se refiere estrictamente a la tipología de transporte público. Por tanto, no se considera cumplido mediante sistemas de gestión de flotas de naturaleza distinta (logística, distribución o industriales), independientemente de su complejidad técnica.

- 4. En relación con la solvencia técnica (Cláusula 7), ¿deben identificarse o describirse en la documentación de Fase I los proyectos que acreditan las condiciones de capacidad estratégica, o basta con su acreditación únicamente cuando sean requeridos por el órgano de contratación? En caso de que deban identificarse en Fase I, ¿en qué documento o apartado concreto deben incluirse?**

De acuerdo a lo establecido en la cláusula 12.1.1 de las bases, la documentación referente a los proyectos que acreditan las condiciones de capacidad estratégica en relación a la solvencia técnica indicadas en la cláusula 7 no deben incluirse ni en el Sobre A ni en el sobre B.

De acuerdo a lo establecido en la cláusula 13.1 de las bases, esta documentación acreditativa de las condiciones de solvencia se presentará previo requerimiento al efecto por parte del órgano de contratación. No obstante, aunque no se entreguen inicialmente, y de acuerdo a la legislación sobre contratos, el licitador tiene la obligación de disponer de dichos certificados (firmados y en el formato que permita identificar las capacidades estratégicas A-D) desde el mismo momento en que presenta su oferta.

- 5. En relación con los subapartados dentro de un mismo criterio (por ejemplo, criterio 8.2), se solicita aclaración sobre si cada subapartado debe acreditarse necesariamente mediante una única referencia/proyecto, o si es posible indicar varias referencias alternativas, siempre que cada una de ellas cumpla de forma íntegra las condiciones exigidas para dicho subapartado.**

Es decir, ¿es viable indicar varios proyectos en el mismo punto del mismo criterio en la tabla de autobarefacción? Por ejemplo, en el criterio 8.2 ¿se pueden presentar varios proyectos para acreditar el punto de procesos automáticos de data quality?

De acuerdo a lo ya indicado en aclaraciones publicadas con fechas 1 de abril y 14 de abril:

"Cada criterio (entendiéndose como criterios los nombrados como 8.1, 8.2 ... a 8.6) consta de varios apartados (guionizados mediante puntos). La posibilidad de uso de una única o varias referencias para puntuar cada uno de los criterios seguirá las siguientes reglas:

- De forma general, en relación a los apartados de los que consta un mismo criterio, cada uno de ellos podrán acreditarse por medio de referencias distintas. (A modo de ejemplo, en relación al criterio 8.2, se podrán obtener 2 puntos por la integración de 5 fuentes heterogéneas sin que la misma referencia deba acreditar implementación de procesos automáticos de validación y aseguramiento de la calidad del dato o la operación como bus de datos o capa de servicios desacoplada.)
- Sin embargo, las condiciones establecidas en relación a cada uno de los apartados individuales (guionizados mediante puntos en cada uno de los criterios) SÍ deberán formar parte y acreditarse a través de un mismo sistema/referencia. (A modo de ejemplo, en relación al criterio 8.2, para obtener los 2 puntos por la integración de 5 fuentes heterogéneas, la integración de las 5 fuentes deberá referirse al mismo proyecto/ referencia/ plataforma/ aplicación)."

Teniendo en cuenta estas reglas, aunque SÍ es posible indicar varias referencias para un mismo apartado, y todas ellas serán tenidas en cuenta, sólo se valorará la puntuación de una de ellas

(aquella que, cumpliendo con las condiciones establecidas en el criterio/apartado, suponga, en su caso la mayor puntuación para el concursante). Por ello, se recomienda seleccionar y consignar la referencia más sólida o de mayor escala para cada apartado.

6. En relación con el criterio 8.5 – Ciberseguridad, Innovación y Movilidad Sostenible, y concretamente con la obtención de los puntos correspondientes a la acreditación de la implantación y operación de un sistema certificado bajo normativas de seguridad, se solicita confirmación de la siguiente interpretación:

¿Es suficiente, para la obtención de la puntuación prevista en este criterio, acreditar disponer de uno de los siguientes certificados, sin necesidad de presentar ambos?

- **Certificado ISO/IEC 27001, o**
- **Certificado de conformidad con el Esquema Nacional de Seguridad (ENS) en nivel Medio, entendiéndose igualmente válido un certificado ENS en nivel Alto**

Sí, es suficiente con acreditar que el sistema de referencia dispone de uno de los dos certificados indicados (ISO/IEC 27001 o ENS nivel Medio/Alto) para obtener la puntuación correspondiente en este subapartado. No es necesario presentar ambos simultáneamente.

En el marco del Esquema Nacional de Seguridad (ENS), se entiende que una certificación en Nivel Alto cumple y supera todos los requisitos exigidos para el Nivel Medio. Siguiendo el principio de que los documentos aportados deben permitir "comprobar el cumplimiento de los criterios", un certificado ENS Nivel Alto es plenamente válido para puntuar en este apartado.

En conclusión: Se puede optar por presentar la certificación ISO 27001 o la certificación ENS (en nivel Medio o Alto), obteniendo en cualquiera de los casos el reconocimiento de los puntos asociados a la implantación de normativas de seguridad en sus proyectos de referencia.



Tu ritmo, tu transporte

**Consorcio Regional de Transportes
de Madrid**

Avenida de Asturias, 4, 28029 Madrid
crtm.es