

MEMORIA JUSTIFICATIVA E INFORME DE INSUFICIENCIA DE MEDIOS PARA LA CONTRATACIÓN POR PROCEDIMIENTO ABIERTO DEL SERVICIO DE “APOYO TÉCNICO PARA LA SUPERVISIÓN DE LA EXPLOTACIÓN EN LOS INTERCAMBIADORES DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID”.

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.

Los intercambiadores de transporte son instalaciones que contribuyen a la eficiencia del sistema de transportes de la Comunidad de Madrid, formando parte de una estrategia concebida con el fin de:

- Fomentar el transporte público colectivo frente al transporte privado, haciéndolo más rápido, confortable y seguro, en definitiva, de más calidad.
- Reducir la entrada masiva de vehículos privados a la ciudad, mejorando las condiciones medioambientales.
- Integrar los intercambiadores en el entorno urbano, recuperando suelo para uso público en la ciudad.
- En particular, el objetivo fundamental de todos los intercambiadores de transporte dependientes del CRTM es contribuir a la mejora de la movilidad, facilitando el intercambio modal en unas condiciones óptimas y situando al usuario como centro del sistema de transporte público.

Este objetivo fundamental es desarrollado en los siguientes componentes:

- Asegurar un servicio de calidad a los usuarios, ofreciendo una plataforma que les permita conectar sin rupturas con distintos modos de transporte, en unas condiciones óptimas de información y atención, accesibilidad, comodidad y seguridad.
- Conseguir la máxima puntualidad en todos los servicios de transporte por autobús mediante una eficiente gestión del tráfico, maximizando la disponibilidad y eficacia de uso de las dársenas, asegurando la fluidez y seguridad de los movimientos de autobuses, contribuyendo con ello a proveer un servicio con una frecuencia y capacidad adecuadas.

- Garantizar la seguridad de las personas, de las instalaciones e infraestructura, y del medioambiente.
- Realizar una utilización eficiente de los recursos y un exhaustivo control de las emisiones, contribuyendo a la sostenibilidad de la explotación y el mantenimiento.
- Optimizar la vida útil y costes de explotación de la infraestructura y de las instalaciones del intercambiador, manteniéndolas y conservándolas en perfectas condiciones de servicio, sin renunciar al cumplimiento de altas cotas de servicio, confort y seguridad.
- Incorporar una estrategia de mejora continua mediante el seguimiento y análisis de los resultados de cada actividad, optimizando la gestión del intercambiador.

Los intercambiadores de transporte subterráneos actualmente en funcionamiento en la Comunidad de Madrid son 5: Avenida de América, Moncloa, Plaza Castilla, Príncipe Pío y Plaza Elíptica. Estos primeros intercambiadores subterráneos se construyeron en su momento y se explotan mediante los correspondientes **contratos de concesión** de obra pública para la construcción, conservación y explotación que ha adjudicado el CRTM para cada uno de ellos. En algunos de estos contratos se incluye también la construcción y explotación de un aparcamiento público subterráneo ligado al intercambiador.

La ejecución de estos contratos se realiza a riesgo y ventura del concesionario, en particular todos los riesgos económicos y las responsabilidades de toda índole que se deriven de la explotación del servicio.

Estos contratos de concesión tienen la siguiente duración prevista de acuerdo con las distintas modificaciones efectuadas:

- Intercambiador de Príncipe Pío: 33 años
- Intercambiador de Moncloa: 35 años
- Intercambiador de Plaza Castilla: 33 años
- Intercambiador de Plaza Elíptica: 35 años
- Intercambiador de Avenida de América: 35 años

El CRTM quiere reforzar la supervisión de la explotación de las infraestructuras, así como incrementar el control sobre las actuaciones que se vienen desarrollando en las mismas a lo largo de su vida útil, por lo que se hace necesaria la contratación de una empresa consultora que asesore técnicamente al CRTM en este cometido, de manera que pueda verificar la información que proporcionan las empresas concesionarias de los intercambiadores. En concreto se necesita que se emitan informes suscritos por técnicos competentes, que acrediten que las inversiones de las que informan las empresas concesionarias corresponden a proyectos que cumplen la normativa técnicamente exigible y que se han ejecutado realmente de acuerdo a ese proyecto.

También se deberá comprobar que los precios utilizados se encuentran dentro de los precios de mercado.

Además de los intercambiadores antes citados, se ha puesto en explotación en 2025 el Intercambiador de Valdebebas. Por otro lado, está en proceso de construcción un nuevo Intercambiador de Transportes en Conde de Casal.

El CRTM requiere del apoyo y asesoramiento de una empresa con especialistas en materia de arquitectura e instalaciones para abordar estas tareas, de forma continuada y ágil, para poder seguir desarrollando sus actividades

El objeto del contrato es el apoyo técnico al CRTM en su labor de supervisión de los intercambiadores de transporte público de la Comunidad de Madrid.

Las principales tareas a realizar serán las siguientes:

- Supervisar que los proyectos de mejora o adaptación de los intercambiadores que se propongan por parte de las empresas concesionarias, cumplen con toda la normativa técnica o legalmente exigible y que sus precios están dentro del mercado.
- Comprobar y certificar que la ejecución de las obras, consecuencia de esos proyectos, cumplen con el proyecto supervisado y que se dispone de toda la documentación que permita la legalización y el funcionamiento correcto de las infraestructuras e instalaciones.
- Revisar periódicamente el inventario de todas las instalaciones y equipos de los intercambiadores, con especial incidencia en las averías que se produzcan y el cálculo de su vida útil.
- Revisar, el estado de la tramitación urbanística de los locales comerciales que se localizan en el interior de los intercambiadores y el cumplimiento de las condiciones aprobadas para estos locales comerciales, especialmente en temas de seguridad y accesibilidad.
- Así como cualquier otra encomendada por el responsable del contrato en el ámbito del objeto del contrato

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)

El valor estimado del contrato se ha calculado según lo precisado en el art. 101 de la LCSP, alcanzando un total de 262.107,00 euros, IVA no incluido, de acuerdo con el siguiente desglose:

- Importe base imponible Presupuesto Base de Licitación: 131.053,50 €
- Importe posibles prórrogas del contrato (10 meses): 131.053,50 €

Para establecer dicho valor estimado se ha partido de la valoración a precios de mercado de los componentes de la prestación, teniendo en particular consideración los costes de personal, los de la ejecución material de los servicios, gastos generales de estructura y el beneficio industrial. En el cálculo de los costes laborales se han tenido en consideración los convenios laborales de referencia.

3.- Naturaleza del contrato (art. 17 LCSP)

El contrato se califica como de Servicios ya que el objeto del mismo está constituido por un conjunto de prestaciones dirigidas a la obtención de un resultado distinto a una obra o suministro.

4.- Unidad encargada del seguimiento y ejecución ordinaria del contrato

La Unidad encargada del seguimiento y ejecución ordinaria del contrato pertenecerá a la Dirección de Planificación Estratégica y Explotación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

5.- Responsable del contrato (art. 62.1 LCSP):

El Responsable del contrato será el técnico de la Dirección de Planificación Estratégica y Explotación que sea designado por el Órgano de Contratación.

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

Los trabajos objeto de licitación requieren de un equipo con alta cualificación técnica y especialización en conservación y mantenimiento de instalaciones de infraestructuras de transporte, así como en la normativa legal aplicable.

Según se refleja en los pliegos que forman parte del expediente del presente contrato dicho equipo técnico debe tener al menos la siguiente composición:

- 1- Jefe de equipo
- 2- Arquitecto técnico
- 3- Ingeniero industrial

Como quiera que resulta de importancia estratégica para el CRTM este trabajo, y no puede ser realizado por los empleados públicos de la plantilla del Consorcio Regional de Transportes por no disponer de personal suficiente ni con la cualificación necesaria para su ejecución, resulta necesaria la contratación de los trabajos a desarrollar con la presente licitación.

7.- Elección del procedimiento de contratación (art. 131.2 y 116.4 a) LCSP)

Con la pretensión de recibir el mayor número de proposiciones se propone su tramitación ordinaria mediante el 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.

8.1. 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 referido al mejor ejercicio de los últimos tres años equivalente al presupuesto base de licitación

Dicha cuantía se considera suficiente para acreditar la solvencia económica financiera del potencial adjudicatario del contrato y cumpliendo los límites legalmente establecidos en el citado precepto facilita la concurrencia de las empresas interesadas en participar en la licitación.

En cuanto a la solvencia técnica profesional se opta por exigir una relación de servicios o trabajos efectuados en los tres últimos años de igual o similar naturaleza al que corresponde el objeto del contrato, cuyo importe anual en el año de mayor ejecución sea igual o superior al 70% del Presupuesto base de licitación

Para determinar que un trabajo o servicio es de similar naturaleza se atenderá a los 4 primeros dígitos del código CPV asignado al contrato

8.2. Clasificación del contratista:

No procede, debido a que no hay correspondencia entre los códigos CPV asignados 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, de 12 de octubre.

8.3 Adscripción de medios.

Adicionalmente a la solvencia exigida, todos los licitadores deberán adquirir el compromiso de adscribir a la ejecución del contrato el Equipo Técnico con las características que se describen más adelante.

Un intercambiador de transportes constituye una infraestructura pública de elevada complejidad técnica y funcional, caracterizada por:

- Uso intensivo y continuado por un elevado número de usuarios.
- Presencia de múltiples instalaciones técnicas (eléctricas, climatización, protección contra incendios, ventilación, sistemas de información, etc.).
- Necesidad de garantizar de forma permanente condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad, salubridad y continuidad del servicio.
- Gestión simultánea de mantenimiento preventivo, correctivo y actuaciones urgentes sin afectar a la explotación de la infraestructura.

La correcta ejecución del contrato exige, por tanto, un alto grado de experiencia práctica, criterio técnico consolidado y capacidad para anticipar incidencias y coordinar actuaciones en entornos complejos y en funcionamiento continuo, cualidades que solo pueden acreditarse mediante una trayectoria profesional prolongada y contrastada en el ámbito del mantenimiento infraestructuras públicas de transporte de viajeros.

En consecuencia, se ha optado por establecer los siguientes requisitos a exigir al equipo técnico a adscribir al contrato:

Perfil	Requisitos	
Jefe de equipo	Titulación universitaria	Ingeniería industrial o Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos o titulación universitaria de segundo ciclo equivalente
	Experiencia	Más de 15 años de experiencia en proyectos, obras o mantenimiento y conservación de infraestructuras de transporte de viajeros.

Perfil	Requisitos	
Arquitecto técnico	Titulación universitaria	Arquitectura Técnica o titulación universitaria de primer ciclo equivalente
	Experiencia	Más de 6 años de experiencia en proyectos, obras o mantenimiento y conservación de infraestructuras en el ámbito del transporte de viajeros Más de 3 años de experiencia en la verificación de cumplimiento del CTE

Perfil	Requisitos	
Ingeniero industrial	Titulación universitaria	Ingeniería industrial o titulación universitaria de segundo ciclo equivalente
	Experiencia	Más de 8 años de experiencia en ejecución, mantenimiento o supervisión de instalaciones asociadas a infraestructuras de transporte de viajeros tales como: eléctricas, de ventilación, climatización, protección contra incendios, etc.

Los requisitos exigidos se consideran proporcionados y directamente vinculados al objeto del contrato, en la medida en que permiten garantizar que el equipo adscrito dispone de:

- Conocimiento profundo de sistemas constructivos e instalaciones.
- Experiencia en la gestión de incidencias críticas en entornos de uso público.
- Capacidad para adoptar decisiones técnicas con criterio y autonomía.
- Familiaridad con la normativa técnica y de seguridad aplicable a infraestructuras de transporte.

En todo caso, los medios exigidos (medios humanos), en cuanto a su perfil, han sido diseñados teniendo en cuenta que las titulaciones exigidas son abiertas, y la experiencia exigida es acorde con la disponible actualmente en los sectores de actividad vinculados al objeto del contrato.

El compromiso adquirido por la empresa en relación con los medios personales (Equipo Técnico) adscrito a la ejecución del contrato, tiene carácter de obligación esencial a los efectos previstos en el artículo 211.1 de la LCSP

9.- Criterios de adjudicación.

La adjudicación del contrato se realizará utilizando una pluralidad de criterios, en base a la mejor relación calidad-precio, que se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos.

Se considera que el objeto del contrato es de CARÁCTER INTELECTUAL ya que las prestaciones que en él se contemplan son de consultoría y por tanto incluidas en la Disposición Adicional 41 de la LCSP. Por esta razón los criterios relacionados con la calidad deben representar al menos el 51% de la puntuación total en la valoración de las ofertas.

En consecuencia se ha optado por establecer los siguientes criterios de valoración :

1.- Criterios relacionados con los costes:

1.1 Precio

0 a 49 puntos

Se otorgará CERO (0) PUNTOS a la oferta que no presente baja respecto del presupuesto base de licitación.

Para el resto de ofertas, se calculará la puntuación económica (PE) de cada oferta por interpolación entre 0 puntos para una oferta igual a la oferta tipo y la máxima puntuación (hasta 49 puntos) para la oferta que presente la máxima baja respecto del Presupuesto Base de Licitación, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$PE = M \times \sqrt{1 - \frac{(B - B_m)^2}{B_m^2}}$$

Siendo:

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

M = Máxima puntuación (49 puntos)

B = Baja de la oferta (%).

B_m:

- B_m = Baja de la oferta más económica (de entre las admitidas) si ésta es superior a 10 unidades porcentuales (10 %).
- B_m = 10 en el caso de que la baja de la oferta más económica (de entre las admitidas) sea inferior o igual a 10 unidades porcentuales (10 %).

Justificación de la fórmula:

- 1.- Se otorga la puntuación máxima a la oferta más económica (de entre las que no hayan sido excluidas).
- 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.- La puntuación del resto de las ofertas se obtiene por referencia a la disminución del precio 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

2.Criterios relacionados con la calidad evaluables de forma automática

- 2.1.- Formación especializada en seguridad contra incendios (0 a 18 puntos)
- 2.2.- Formación especializada en atmosferas explosivas (ATEX) (0 a 18 puntos)
- 2.3.- Experiencia en manejo del modelo BIM: (0 a 15 puntos)

Se ha considerado incluir como criterios de adjudicación evaluables mediante fórmulas aquellos referidos a la cualificación técnica del personal adscrito al contrato, concretamente la posesión de titulación específica en materia de seguridad contra incendios y en atmósferas explosivas y el acreditado dominio de la herramienta de modelización BIM

La inclusión de estos criterios responde a razones objetivas y directamente vinculadas al objeto del contrato, en la medida en que las funciones a desarrollar incluyen, entre otras, el seguimiento del estado de las instalaciones, la supervisión del cumplimiento de la normativa técnica aplicable, la interpretación de documentación gráfica, la elaboración de propuestas de mejora y la asistencia técnica continuada a la dirección del mantenimiento de las infraestructuras

Se aporta a continuación justificación de los criterios de valoración adoptados:

Formación especializada en seguridad contra incendios

El mantenimiento de infraestructuras como las que son objeto del contrato exige una atención prioritaria a las condiciones de seguridad de las personas, siendo la protección contra incendios un elemento esencial que afecta tanto al diseño como a la explotación y conservación del inmueble y de sus instalaciones.

La posesión, por parte del personal adscrito al contrato, de una titulación específica en seguridad contra incendios garantiza un conocimiento especializado de la normativa vigente, de los sistemas de detección y extinción, de los planes de autoprotección y de las medidas preventivas necesarias para minimizar riesgos, lo cual redunda directamente en una mejor calidad del servicio prestado, una mayor capacidad de anticipación ante incidencias y una correcta toma de decisiones técnicas durante la ejecución del contrato.

Formación especializada en atmósferas explosivas (ATEX)

Las infraestructuras objeto del contrato, por su configuración, uso o naturaleza, pueden dar lugar a la presencia de atmósferas potencialmente explosivas derivadas, fundamentalmente de la circulación de autobuses propulsados por GNC o H₂ en entornos cerrados de carácter subterráneo.

La correcta identificación, evaluación y gestión de los riesgos asociados a atmósferas explosivas resulta esencial para garantizar condiciones adecuadas de seguridad de las personas, protección de los bienes públicos y continuidad del servicio, siendo imprescindible un conocimiento especializado de la normativa técnica aplicable, de las medidas preventivas y de las soluciones técnicas adecuadas a este tipo de entornos.

La posesión de formación específica en ATEX por parte del personal adscrito al contrato garantiza una mayor capacidad técnica para:

- Identificar y evaluar zonas con riesgo de atmósfera explosiva.
- Supervisar el cumplimiento de la normativa de seguridad aplicable.
- Proponer medidas correctoras y preventivas adecuadas.
- Asistir técnicamente a la dirección del mantenimiento en la toma de decisiones relacionadas con instalaciones sensibles.

Experiencia en manejo del modelo BIM (building information modeling)

La gestión del mantenimiento de edificios públicos exige, cada vez en mayor medida, la utilización de herramientas digitales avanzadas que permitan una gestión integral, coordinada y actualizada de la información técnica del inmueble, incluyendo geometría, instalaciones, mantenimiento, ciclos de vida de los elementos y trazabilidad de las actuaciones realizadas.

La metodología BIM constituye un estándar ampliamente implantado en el sector de la edificación y la gestión de activos, proporcionando importantes ventajas en términos de:

- Precisión y coherencia de la información técnica.
- Coordinación entre disciplinas e instalaciones.
- Mejora en la planificación y control del mantenimiento.
- Reducción de errores y de costes derivados de una información desactualizada o inconexa.
- Facilidades para la toma de decisiones técnicas basadas en modelos digitales del edificio.

La experiencia acreditada en el uso de la herramienta BIM por parte del personal propuesto permite garantizar una mayor calidad técnica en la prestación del servicio, facilitando la interpretación y actualización de modelos de la infraestructura, la correcta gestión de la documentación asociada y una integración más eficiente de las actuaciones de mantenimiento en un entorno digital común.

La inclusión de estos criterios como criterios de adjudicación evaluables mediante fórmula, y no como requisito de solvencia o condición de acceso, permite premiar objetivamente un mayor nivel de especialización técnica, incentivando la calidad del servicio sin restringir indebidamente la concurrencia, y asegurando la aplicación de los principios de igualdad de trato, transparencia y proporcionalidad.

Estos criterios se encuentran directamente vinculados al objeto del contrato, en la medida en que inciden de forma determinante en la calidad, y eficiencia de la prestación del servicio.

Criterios de anormalidad de ofertas

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. El resto de los criterios, por su naturaleza, no son susceptibles de ser tenidos en consideración a los presentes efectos.

Por tanto, solo será tenido en cuenta a estos efectos el criterio "Precio", en los términos descritos en el apartado 9.1.1.

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"

En consecuencia, se considerarán como desproporcionadas o temerarias las ofertas económicas (precio) que sean inferiores en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas.

Si se presentase una única oferta, se estimará que es baja desproporcionada o temeraria cuando sea inferior al presupuesto base de licitación en más de 20 unidades porcentuales. En ambos casos se estará a lo dispuesto en el art 149 de la LCSP.

10.- Justificación de la no división en lotes

Como se ha citado anteriormente, el fin último del contrato es la prestación al Consorcio Regional de Transportes de un servicio de Apoyo Técnico para contar con una empresa consultora especializada que asesore técnicamente al CRTM en la supervisión de la explotación de los intercambiadores de transporte público de la Comunidad de Madrid.

De acuerdo con el artículo 99.3 de la LCSP, se considera que la división en lotes del contrato de supervisión de la explotación de las diferentes infraestructuras de transporte dificultaría la correcta ejecución técnica, al implicar la necesidad de una coordinación constante entre las distintas prestaciones, lo que se vería comprometido por la intervención de varios contratistas. Asimismo, la naturaleza del servicio exige una unidad funcional y operativa, garantizando homogeneidad en los criterios de supervisión, seguridad y calidad. Por ello, se justifica la no división en lotes para asegurar la eficiencia, la coherencia técnica y la responsabilidad única en la ejecución del contrato.

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 presente contrato se ha optado por incluir como condición especial de ejecución la obligación de organizar por parte del adjudicatario acciones de formación relacionadas con el objeto del contrato destinadas al personal encargado de la ejecución de la prestación que mejoren sus capacidades y cualificación profesional. Las acciones formativas tendrán, en su conjunto, una duración de, al menos, 4 horas/miembro del equipo técnico.

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.

La totalidad de las tareas objeto del contrato, todas ellas vinculadas a la seguridad y continuidad del servicio, se consideran críticas e indivisibles por lo que no se considera viable la subcontratación de ninguna de ellas. Por otra parte, la ejecución directa por el adjudicatario garantiza la responsabilidad única, la trazabilidad de las decisiones y el cumplimiento estricto de las obligaciones contractuales

Madrid, a fecha de firma

EL DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN

ESTRATEGICA Y EXPLOTACIÓN

Firmado digitalmente por: GOMEZ LOPEZ FRANCISCO JAVIER
Fecha: 2026.04.14 08:22