

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD DEL CONTRATO

TÍTULO DEL CONTRATO: TRABAJOS DE CONTROL DE LA OCUPACIÓN DE VIAJEROS EN HORA PUNTA EN DÍA LABORABLE EN LA RED DE EMT 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 5/85 en su artículo 2.2 b) y e) relativas a la planificación y a la inspección de los servicios de transporte en la Comunidad de Madrid, viene recogiendo datos de la explotación de la red de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid.

Para ejercer las competencias citadas, este Consorcio necesita conocer el cumplimiento de los servicios que se programan y las características de funcionamiento y utilización de las diferentes líneas, cuya explotación ha de coordinarse en un plan conjunto de transporte.

Una de las competencias del Consorcio de Transportes es la definición de la programación de la oferta de transportes del servicio prestado por EMT. En este sentido, una correcta formulación de dicha programación exige un conocimiento preciso del grado de ocupación en las diferentes líneas de la red diurna como elemento indicador de adecuación eficiente de la oferta a la evolución de la demanda de viajeros.

Este conocimiento es asimismo esencial para evaluar uno de los factores determinantes de la calidad de servicio como son las condiciones en que se realiza el transporte de viajeros en hora punta, a través de los valores medios y máximos de densidad de viajeros por unidad de superficie en las diferentes líneas y tramos de la red.

En este contexto, se considera necesaria la contratación del servicio de consultoría para los trabajos de control de la ocupación de viajeros en hora punta en día laborable en la red de EMT de Madrid en el último trimestre del año 2026, vinculado a la toma de datos, tratamiento y explotación de la información, para la obtención de las variables que inciden directamente sobre el coste de la prestación de los servicios y la calidad del servicio prestado por EMT, que resultan básicas para cumplir las funciones de control y planificación de la oferta de transporte y del seguimiento de la demanda atribuidas al Organismo.

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 que se incluye en la Memoria Económica del contrato que forma parte del expediente, el valor estimado del mismo asciende a la cantidad de 155.902,17 euros, sin IVA, que incluye los costes laborales directos del equipo de trabajo, los costes indirectos, los gastos generales de la empresa y el beneficio industrial.

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 están 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 el Área de Autobuses Urbanos de Madrid del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

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)

El dimensionamiento de la plantilla de personal de inspección del Consorcio Regional de Transportes para el control de instalaciones y servicios de EMT y del resto de operadores de transporte que prestan servicio en la Comunidad de Madrid, así como la necesidad de comprobar el grado de ocupación y calidad del servicio, en distintos períodos punta del día, fuera de la jornada laboral de dichos Agentes, y con una movilización de medios humanos muy superior a la disponible, hace necesaria la contratación externa de la toma de datos básicos correspondiente, 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. 116.4 a) 131.2, 145.4) LCSP)

En base al valor estimado del contrato y con la pretensión de recibir el mayor número de proposiciones se propone su 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.

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 (2023-2025), equivalente a 1,3 el valor estimado del contrato, 202.672,82 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 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 (seis primeros dígitos del código CPV), que se acreditará mediante la relación de los trabajos efectuados por el interesado en el curso de los tres últimos años (2023-2025), cuyo importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea igual o superior al 70% del valor estimado del contrato, resulta 109.131,52 euros (IVA excluido), conforme al art. 90.2 de la LCSP.

En lo relativo a las empresas de nueva creación, entendiendo por tal aquellas que tengan una antigüedad inferior a cinco años, su solvencia técnica se acreditará según los medios previstos en el art. 90.1 apartado e) de la LCSP, siendo el criterio de selección el siguiente: El responsable de la ejecución del contrato contará con titulación universitaria de grado superior con formación relacionada con el ámbito de los sistemas de transporte de viajeros.

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, de 12 de Octubre.

Adscripción de medios:

Dada la naturaleza y especificidad de los trabajos objeto de contratación, se requiere que el Equipo Técnico propuesto por el adjudicatario esté dirigido por un profesional de alta cualificación técnica y con amplia experiencia en la materia, por lo que se exige que el Jefe de Equipo Técnico, posea titulación universitaria de grado superior y un mínimo de 3 años de experiencia en servicios de consultoría en sistemas de transporte.

El requerimiento de adscripción del Jefe del Equipo Técnico con el perfil profesional y experiencia mínima indicada, está justificado por la necesidad de contar con un técnico capaz de resolver, en base a su experiencia, las cuestiones que lógicamente se derivarán en la ejecución del contrato y dicha experiencia tiene que haberse desarrollado en el ámbito del sector de servicios de consultoría de sistemas de transporte y está fundamentada en la necesidad de que el Jefe de Equipo adscrito domine todas las cuestiones básicas de este tipo de trabajo como son los coches-cuadro, las horas punta, las intensidades u ocupaciones a bordo, las horas de paso, ... considerando que la experiencia exigida es suficiente para realizar las tareas encomendadas adecuadamente y acorde con la que se viene exigiendo habitualmente en contratos similares y no limita

la concurrencia de los eventuales licitadores, sino que se plantea como un requisito de calidad necesario para la prestación del servicio objeto del contrato.

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

Se considera que el objeto de la prestación es de carácter intelectual debido a que se trata de un trabajo de servicios de ingeniería y consultoría recogidos en la Disposición Adicional 41ª de la LCSP.

En este sentido hay que tener en cuenta que una parte importante de los trabajos a desarrollar requieren de personal con alta cualificación técnica, con conocimientos y experiencia acreditada en el desarrollo de una aplicación informática tal y como se describe en el apartado 2.3.4.2 Memoria de resultados y aplicación informática del Pliego de Prescripciones Técnicas. Esa aplicación informática debe permitir obtener unas fichas en las que se recojan los datos y resultados más significativos tanto a nivel de oferta, como de demanda. Esta tarea de desarrollo de una nueva herramienta informática tiene un importante componente de innovación y creatividad, generándose un producto susceptible de ser amparado por el derecho de propiedad intelectual. También hay que tener en cuenta que, dada la naturaleza de los trabajos mencionados, los cuales requieren de una alta especialización técnica, este Organismo Público no dispone de personal con la cualificación necesaria para su ejecución.

Por esta razón, conforme a lo dispuesto en la LCSP, en relación a los criterios de adjudicación de contratos de servicios que tengan por objeto prestaciones de carácter intelectual, (art.145.4 LCSP) 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 (43%), así como criterios cualitativos evaluables mediante fórmulas (8%) además de los criterios relacionados con los costes (49%), de acuerdo a la siguiente ponderación:

a) Criterios relacionados con los costes:

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 mayor puntuación, hasta un máximo de 49 puntos (CUARENTA Y NUEVE PUNTOS), para la oferta que presente la máxima baja respecto del precio base de licitación, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$Po = Pm * \frac{Oe}{of}$$

Siendo:

- Po= Puntuación Obtenida
- Of = Oferta realizada
- Pm = Puntuación máxima posible (49 puntos)
- Oe = Oferta más económica

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 oferta que no presente baja respecto del presupuesto base de licitación.
- 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.

b) Criterios cualitativos evaluables automáticamente mediante fórmulas:

Oferta de mediciones complementarias

0 a 8 puntos

Se otorgará CERO (0) PUNTOS a la propuesta que sólo oferte la ejecución de 8 mediciones complementarias (mínimo exigido en el apartado 2.3.1 del Pliego de Prescripciones Técnicas).

Se otorgará la máxima puntuación OCHO (8) PUNTOS a las propuestas que oferten la ejecución de 20 o más mediciones adicionales.

Para el resto de propuestas, se calculará la puntuación (P) de cada oferta por interpolación lineal entre 0 puntos y 8 puntos, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$P = 2/3(m - 8)$$

Siendo:

P: Puntuación de la oferta.

m: N° de mediciones complementarias en otros períodos punta ofertadas.

Para acreditar este criterio, habrá de presentarse debidamente cumplimentado el Anexo I.1 del presente PCAP.

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

Memoria Metodológica

0 a 43 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, la explicación y justificación de los indicadores empleados para la caracterización de la oferta y la demanda en hora punta, y la versatilidad y contenidos de las herramientas de tratamiento de la información y generación de informes.

1- Programa de trabajo de campo

0 a 8 puntos

Se valorarán la correcta adecuación del plan de toma de datos a los condicionantes requeridos de programación del trabajo de campo: programa de mediciones, días efectivos de trabajo, incidencias, dimensionamiento de recursos, metodologías de aforo, control de la toma de datos y recogida de la información.

2- Tratamiento de la información

0 a 20 puntos

Se valorará en este apartado, por una parte, los aspectos relacionados con la identificación, definición, obtención y justificación de datos e indicadores a analizar de oferta y de demanda de cada una de las líneas (datos previos, datos directos y parámetros indirectos), y por otro, los aspectos relacionados con la propuesta de aplicación informática de consulta a desarrollar: definición informática de la herramienta, versatilidad, datos a obtener y forma de presentación de resultados.

3- Informes y presentación de resultados.

0 a 15 puntos

Se valorará la propuesta de informes de resultados con estructura, formato y contenido adecuado a la correcta de los indicadores y variables a analizar, el estudio de evolución, y la información complementaria que se estime conveniente presentar para mejorar la aportación de resultados.

La experiencia acumulada en contratos similares celebrados en años anteriores ha aconsejado otorgar el mayor peso relativo de la puntuación al criterio correspondiente a “Tratamiento de la información” respecto al resto de criterios ya que la citada tarea implica el desarrollo de una herramienta de descripción y análisis de las variables explicativas de funcionamiento y utilización de las líneas de EMT en el período punta del día, para la toma de decisiones sobre la oferta actual de la red, con el fin de adecuar la oferta a la demanda de viajeros y mejorar la calidad del servicio prestado por EMT.

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.

El otro criterio evaluable mediante fórmulas (mediciones complementarias), está valorando una mejora en la calidad de la oferta, y cuenta con umbral de saturación.

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, al tener que estudiarse la red diurna de EMT de forma conjunta en el mismo período de análisis, no siendo posible su división en lotes ya que no serían susceptibles de utilización o aprovechamiento por separado.

La correcta ejecución del contrato, por su propia naturaleza, 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 aplicación de medidas que fomenten la igualdad entre mujeres y hombres en el trabajo, mediante acciones formativas y de sensibilización sobre la materia para el personal encargado de realizar la prestación relativas al objeto del contrato.

Dicho requisito resulta compatible con el derecho comunitario y responde a una de las líneas de actuación de la Estrategia de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres que está desarrollando el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

12.-Penalidades

Se han establecido un conjunto de penalidades de acuerdo con las posibilidades que otorga la LCSP y en las que se pretende abarcar todos los posibles defectos e

incumplimientos en el desarrollo de los trabajos objeto del contrato, así como las posibles sanciones que acompañen a tales incumplimientos.

13.- Subcontratación

Debido a su naturaleza, las tareas de coordinación y dirección de los trabajos y las tareas de gabinete, que engloban el tratamiento, proceso informático, explotación de resultados y obtención de informes, están íntimamente relacionadas entre sí y siendo todas ellas críticas para la obtención de resultados, por lo que deben ser ejecutadas por el contratista principal. En este sentido, serán susceptibles de subcontratación las tareas de realización del trabajo de campo, el control y la inspección, y la impresión de documentos.

Madrid, a fecha de la firma

Firmado electrónicamente por Alejandro Chico González, Responsable del área de Autobuses Urbanos de Madrid del CRTM.

Firmado digitalmente por: CHICO GONZALEZ ALEJANDRO
Fecha: 2026.05.05 12:30

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

Firmado digitalmente por: GOMEZ LOPEZ FRANCISCO JAVIER
Fecha: 2026.05.06 12:15