

MEMORIA JUSTIFICATIVA E INFORME DE INSUFICIENCIA DE MEDIOS PARA LA CONTRATACIÓN POR PROCEDIMIENTO ABIERTO DEL SERVICIO DE: “APOYO TÉCNICO PARA LA SUPERVISIÓN DE LA VIALIDAD DE LOS ITINERARIOS Y LAS PARADAS DE LA RED DE AUTOBUSES 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.

La vialidad es el conjunto de servicios, infraestructuras y normas que permiten el funcionamiento y la seguridad de las vías públicas. Entre sus objetivos están el facilitar un transporte eficiente y seguro, reduciendo riesgos tanto de personas como de vehículos, y mejorar la movilidad.

En el ámbito de transportes colectivos por carretera la vialidad es fundamental porque determina que el servicio sea seguro, puntual, eficiente, sostenible y accesible.

Una buena vialidad reduce accidentes, protege a viajeros, peatones, profesionales y conductores y permite maniobras seguras y eficientes. Los viarios mal diseñados para los autobuses provocan retrasos, perjudican el nivel de servicio y disminuyen la confianza de los usuarios.

Los viarios bien diseñados para el autobús evitan maniobras innecesarias y optimizan el uso del tiempo y el consumo de combustible, así como los costes de mantenimiento con lo que favorece la sostenibilidad del servicio. Una buena vialidad permite una conducción más fluida, disminuyendo emisiones contaminantes, contribuyendo a un transporte más limpio.

Cuando la vialidad es adecuada el viaje es más cómodo y el transporte público se convierte en una opción más atractiva para los ciudadanos. En definitiva, una buena vialidad aporta a los transportes públicos por carretera eficiencia, seguridad y calidad.

De especial interés es la vialidad de las paradas de autobús, ya que además de todo lo anteriormente descrito, una adecuada vialidad garantiza el cumplimiento de la normativa de accesibilidad. En este sentido el cumplimiento del Real Decreto 1544/2007 de 23 de

noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad (BOE 290, 4 de diciembre de 2007), el cumplimiento de Instrucción de Carreteras Norma 3.1-I.C Trazado, en su apartado 8.10 Paradas de vehículos de transporte colectivo y el cumplimiento de las buenas prácticas en el diseño de paradas en ámbitos urbanos constituyen las referencias básicas para una adecuada vialidad de las paradas de autobús

Objetivo prioritario del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) es contribuir a la potenciación del transporte público, mejorando los servicios y elevando su nivel de calidad.

Con este objetivo básico, desde su creación el CRTM viene desarrollando tareas de asesoramiento, diseño y supervisión de la vialidad de itinerarios, maniobras y paradas de autobús en el marco de sus funciones de coordinación con las diferentes administraciones titulares de los sistemas viarios madrileños, tanto locales, como son todos los ayuntamientos de la región de Madrid, como regionales, como es la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, como estatales, como es la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid y con otros organismos como la Dirección General de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid a la que compete la construcción de los Intercambiadores de Transportes.

La red Interurbana de autobuses presenta un total de 7.500 paradas de autobús, ubicadas los 179 municipios de la región, utilizadas por 355 líneas interurbanas y 120 líneas urbanas, operadas por 27 empresas privadas de transportes al amparo de 30 concesiones administrativas. Desde un punto de vista funcional las diferentes tipologías de paradas de autobús: cabecera/terminal, intermedia, mixtas, de regulación, etc...exigen soluciones técnicas adecuadas a cada caso.

El CRTM quiere consolidar y reforzar la labor de coordinación y asesoramiento que presta conjuntamente con diferentes administraciones titulares del viario de la Comunidad de Madrid, en un momento en el que los proyectos desarrollados por las diferentes administraciones y el resto de agentes urbanísticos se vienen incrementando tanto desde el punto de vista cuantitativo como desde el punto de vista cualitativo, con objeto de asegurar una adecuada vialidad en tiempo y forma, por lo que se hace necesaria la contratación de un perfil que cubra esta tarea

La complejidad de los sistemas viarios y de tráfico por la que discurre la red de autobuses, las necesidades específicas de este tipo de vehículos a nivel viario y la conveniencia de analizar, presentar y compartir las soluciones técnicas favorables a la vialidad de las líneas de autobús requieren de perfiles con formación técnica avanzada en obra civil, en ingeniería de tráfico y en el uso de herramientas altamente

especializadas como son el manejo de software AutoCAD y los módulos de simulación de maniobras de autobús en este entorno, como AutoTURN o Autodesk Vehicle Tracking. Durante 2025 en el Área de Transportes Interurbanos se tramitaron 59 expedientes con contenido AutoCad, 32 de ellos con apoyo de AutoTURN.

El CRTM requiere del apoyo de un especialista en materia de ingeniería de tráfico y obra civil para abordar esta tarea, de forma continuada y ágil, para poder seguir desarrollando su función de asesoramiento y coordinación.

El objeto del contrato es el apoyo técnico al CRTM en su labor de supervisión de la vialidad de itinerarios, maniobras y paradas de autobús.

Las principales tareas a realizar serán las siguientes:

- supervisar que los proyectos de mejora o adaptación de los viarios permitan una eficaz vialidad de los itinerarios de las líneas de autobús,
- diseñar soluciones técnicas sobre el acondicionamiento de las paradas de autobús que cumplan con la normativa técnica de trazado y normativa de accesibilidad exigible,
- supervisar que los proyectos de mejora o adaptación de los viarios recogen el correcto acondicionamiento de las paradas de autobús cumpliendo con la normativa técnica de trazado y normativa de accesibilidad exigible,
- asistir a reuniones y vistas técnicas relativas a la vialidad de los itinerarios, maniobras y paradas de autobús,
- 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 99.397,70 euros, IVA no incluido, de acuerdo con el siguiente desglose:

- Importe base imponible Presupuesto Base de Licitación: 49.698,85 €
- Importe posibles prórrogas del contrato (12 meses): 49.698,85 €

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.

Por la naturaleza de sus prestaciones, que requieren una actividad predominantemente consultiva, técnica y de diseño especializado en ingeniería de transporte y accesibilidad, este contrato tiene la consideración de servicio de carácter intelectual, conforme a lo establecido en la Disposición Adicional cuadragésima primera de la LCSP.

Esta clasificación implica que la adjudicación debe priorizar de manera efectiva la calidad técnica y el rigor profesional sobre los criterios meramente económicos,

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 ingeniería de tráfico y obra civil, así como con experiencia acreditada en el manejo de herramientas informáticas muy específicas en el ámbito de la modelización del trazado de carreteras y vías urbanas

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 específica 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)

Se opta por el procedimiento abierto simplificado regulado en el artículo 159 de la LCSP, al concurrir los requisitos de cuantía y plazos establecidos en dicho precepto. Este

procedimiento permite conciliar la agilidad administrativa con la concurrencia competitiva, 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 (2023-2025) en el ámbito de la consultoría en ingeniería y construcción (código CPV 71310000-4) , cuyo importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea igual o superior al Presupuesto base de licitación del contrato

En lo relacionado con las empresas de nueva creación se ha optado por aplicar el art. 90.1.b de la LCSP utilizando como criterio de selección que la empresa deberá disponer para la ejecución del contrato de al menos, un técnico con alguna de las siguientes titulaciones: Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos o titulación universitaria equivalente de segundo ciclo / Ingeniería Técnica de Obras Públicas o titulación universitaria equivalente de primer ciclo

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 a continuación:

1 técnico superior o de grado medio

Requisitos:

Requisitos	
Titulación universitaria	Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos o titulación universitaria equivalente de segundo ciclo / Ingeniería Técnica de Obras Públicas o titulación universitaria equivalente de primer ciclo
Experiencia mínima	3 años de experiencia en redacción de proyectos o ejecución de obras de carreteras/vías urbanas 1 año de experiencia en manejo de AUTOCAD 1 año de experiencia en manejo de AutoTURN o Autodesk Vehicle Tracking

La adscripción de medios propuesta es acorde con la composición y la cualificación técnica de la que debe disponer el equipo que vaya a desarrollar los trabajos objeto de contrato: no debe desconocerse de la importancia de todos y cada uno de los elementos que se establecen como mínimos siendo, pues, de adscripción obligatoria.

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. Descripción y justificación

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 relacionados con la calidad

Al tratarse de un contrato de carácter intelectual en un procedimiento abierto simplificado los criterios de valoración relacionados con la calidad deben representar como mínimo el 51% de la puntuación total

En consecuencia, se han utilizado los siguientes criterios de valoración:

1. - Criterios económicos en base al precio (Ponderación 49%)
2. - Criterios relacionados con la calidad (Ponderación 51%)
 - Criterios objetivos evaluables mediante fórmulas :
 - Experiencia adicional sobre el mínimo exigido en los Pliegos en redacción de proyectos o ejecución de obras (Hasta 6 puntos)
 - Experiencia adicional sobre el mínimo exigido en los Pliegos en manejo de AutoCAD (Hasta 15 puntos)
 - Experiencia adicional en manejo de AutoTURN (Hasta 30 puntos)

Descripción :

9.1 Criterios relacionados con los costes:

9.1.1. 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:

Siendo:

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

M = Máxima puntuación (49 puntos)

B = Baja de la oferta (%).

Bm:

- Bm = Baja de la oferta más económica (de entre las admitidas) si ésta es superior a 10 unidades porcentuales (10 %).
- Bm = 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.

9.2.1 Criterios automáticos evaluables mediante la aplicación de fórmulas

9.2.1.1 Experiencia en redacción de proyectos o ejecución de obras de carreteras/vías urbanas (0 a 6 puntos)

Se otorgará 1 punto por cada año completo de experiencia acreditada que exceda del mínimo exigido en el punto 7.3.2.(3 años), hasta un máximo de 6 puntos

9.2.1.2 Experiencia en manejo de AutoCAD (0 a 15 puntos)

Se otorgarán 0,25 puntos por cada mes completo de experiencia acreditada que exceda del mínimo exigido en el punto 7.3.2 (1 año) hasta un máximo de 15 puntos .

9.2.1.2 Experiencia en manejo de AutoTURN o Autodesk Vehicle Tracking (0 a 30 puntos)

Se otorgará 1 punto por cada mes completo de experiencia acreditada que exceda el mínimo exigido (1 año) en la solvencia hasta un máximo de 30 puntos

Los periodos de experiencia adicional inferiores a un año/mes , según el caso, no se tomarán en consideración a los efectos de puntuación.

Los plazos de experiencia adicional se computarán hasta la fecha de publicación del anuncio de licitación

La puntuación total del licitador, que podrá alcanzar hasta un máximo de 100 puntos, será la suma de la puntuación de la totalidad de los criterios descritos anteriormente

Justificación :

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 145 de la LCSP, se proponen como criterios de adjudicación diversos los parámetros relacionados con la experiencia adicional del equipo técnico adscrito al contrato citados anteriormente. Se justifica su evaluación mediante fórmulas automáticas al tratarse de aspectos objetivos que inciden directamente en la calidad estratégica y técnica de los trabajos de supervisión.

1. Experiencia adicional sobre el mínimo exigido en los Pliegos en redacción de proyectos o ejecución de obras

La calidad de la prestación en este contrato está intrínsecamente ligada al conocimiento empírico derivado de la redacción de proyectos y la dirección de obras de carreteras y vías públicas. La valoración de la experiencia adicional sobre el mínimo de solvencia se justifica por:

Acumulación de casuística técnica: La redacción de proyectos de ingeniería no es una tarea mecánica; cada vial presenta retos singulares (geometría, servicios afectados, drenaje). Un profesional con una trayectoria más extensa ha resuelto un mayor número de conflictos técnicos, lo que le otorga una capacidad de diagnóstico superior y más rápida. A mayor número de proyectos redactados, mayor es la solvencia para proponer soluciones técnicas óptimas y no solo las mínimas reglamentarias.

Visión constructiva real: La experiencia en ejecución de obras aporta el conocimiento de "lo que funciona" sobre el terreno. Un técnico que ha dirigido múltiples obras de vías públicas comprende las desviaciones que surgen entre el papel y la realidad. Esta experiencia acumulada garantiza que las soluciones técnicas que se validen sean realistas y ejecutables, evitando diseños teóricos que luego resulten imposibles de construir o que generen sobrecostos por errores de planificación.

Madurez en la aplicación normativa: La normativa de carreteras y vías urbanas es compleja y a menudo presenta zonas grises. Un mayor historial profesional en la redacción de estos proyectos permite una interpretación de la norma mucho más

segura y consolidada, garantizando que el diseño de la vía y sus elementos (como las paradas) sea robusto, seguro y duradero.

En resumen, se puntúa la experiencia adicional porque en la ingeniería civil la curva de aprendizaje es constante: cuantas más obras se han ejecutado y más proyectos se han redactado, menor es el riesgo de error técnico y mayor es la calidad y fiabilidad de la solución técnica aportada.

2.- Experiencia adicional sobre el mínimo exigido en los Pliegos en manejo de AutoCAD o Autodesk Vehicle Tracking

El uso de AutoCAD es la base técnica para la supervisión y validación de la geometría de los proyectos viarios. Otorgar puntuación por una experiencia superior al mínimo exigido garantiza que el personal técnico posea una agilidad y precisión superior en la interpretación y edición de planos complejos. Esto permite una detección más rápida de errores en los proyectos supervisados y una mayor calidad en la generación de soluciones técnicas para la red de transporte, optimizando los plazos de respuesta.

3. Experiencia adicional en manejo de AutoTURN

Dada la naturaleza del contrato, la verificación del radio de giro y la maniobrabilidad de los autobuses es crítica. AutoTURN es la herramienta estándar para simular estos movimientos. Una mayor experiencia en este software especializado asegura que el adjudicatario pueda realizar análisis de viabilidad más complejos y rigurosos. Esto minimiza el riesgo de que se aprueben diseños viarios que, una vez ejecutados, presenten problemas operativos para la flota, garantizando así la seguridad operativa y la fluidez del servicio de forma matemática y objetiva.

Conclusión sobre la ponderación y objetividad

La asignación de un total de 51 puntos sobre 100 a estos criterios (15+30+6) responde a la necesidad de priorizar la solvencia técnica específica del equipo de trabajo frente al mero criterio económico. Al evaluarse mediante fórmulas, se garantiza la total transparencia e igualdad de trato entre los licitadores, vinculando la mayor puntuación a una mejora cualitativa directa en la prestación del servicio de supervisión.

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 poseer umbrales de saturación, 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

La naturaleza de las prestaciones que constituyen el objeto del contrato aconseja su ejecución unitaria, al existir una indisolubilidad técnica entre la supervisión de los itinerarios viarios y el diseño de las paradas de autobús. La división en lotes se desestima en base a los siguientes argumentos:

Unidad Operativa y Funcional: El itinerario y la parada no son elementos independientes, sino que forman un sistema único de transporte. Una parada técnicamente perfecta no es funcional si el itinerario de acceso no permite la maniobrabilidad del autobús, y viceversa. La ejecución por un único adjudicatario garantiza que la solución técnica adoptada sea coherente en todo el recorrido de la línea.

Eficiencia en la Supervisión de Proyectos: Dado que el contrato implica supervisar proyectos de mejora viaria externos, la división en lotes obligaría a la Administración a coordinar a distintos equipos para un mismo proyecto de obra. Esto generaría un riesgo de solapamientos o decisiones contradictorias (por ejemplo, entre quien valida el trazado de la calle y quien diseña la parada en ese mismo tramo), comprometiendo la viabilidad final de la infraestructura.

Responsabilidad Técnica Única: La integridad de la red de transporte exige una responsabilidad global. Un único equipo consultor asegura que el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en las paradas esté perfectamente integrado con las condiciones de trazado de la vía, evitando que la fragmentación del contrato reste eficacia a la supervisión y, por ende, ponga en riesgo la continuidad y calidad del servicio público.

En resumen, la división en lotes dificultaría la correcta ejecución del contrato desde un punto de vista técnico, ya que la interdependencia entre el viario y la infraestructura de parada exige una visión estratégica integral para garantizar la operatividad de las líneas de autobús.

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

LA JEFA DEL AREA DE TRANSPORTES INTERURBANOS

Firmado digitalmente por: ANDÚJAR MARTÍNEZ MARÍA MONTSERRAT
Fecha: 2026.05.28 13:14

Vº Bº

EL DIRECTOR

DE PLANIFICACIÓN ESTRATEGICA Y EXPLOTACIÓN

Firmado digitalmente por: GOMEZ LOPEZ FRANCISCO JAVIER
Fecha: 2026.06.01 08:31