

Exp.: A/SER-019261/2026.

Ref: 06/442368.9/26

MEMORIA JUSTIFICATIVA Y ECONÓMICA DEL CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA PRESTACIÓN DE ASISTENCIA TÉCNICA EN LA ELABORACIÓN Y REDACCIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

Mediante la presente memoria se justifican los aspectos establecidos en el artículo 116.4 de la Ley 9/17, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, así como el presupuesto y las anualidades del contrato. El artículo 116.4 de la Ley 9/17, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público establece que:

“4. En el expediente se justificará adecuadamente:

- a) La elección del procedimiento de licitación.*
- b) La clasificación que se exija a los participantes.*
- c) Los criterios de solvencia técnica o profesional, y económica y financiera, y los criterios que se tendrán en consideración para adjudicar el contrato, así como las condiciones especiales de ejecución del mismo.*
- d) El valor estimado del contrato con una indicación de todos los conceptos que lo integran, incluyendo siempre los costes laborales si existiesen.*
- e) La necesidad de la Administración a la que se pretende dar satisfacción mediante la contratación de las prestaciones correspondientes; y su relación con el objeto del contrato, que deberá ser directa, clara y proporcional.*
- f) En los contratos de servicios, el informe de insuficiencia de medios.*
- g) La decisión de no dividir en lotes el objeto del contrato, en su caso”.*

1. Procedimiento de licitación (Art. 116.4.a LCSP)

La presente contratación pretende acometer la necesidad de esta Dirección General de elaborar un Plan Estratégico de movilidad con la finalidad de implantar un sistema de movilidad equilibrado y eficiente en la región de Madrid.

El PEM tiene por finalidad formular unas acciones comunes en materia de movilidad y transporte que permita avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible, segura, accesible, inclusiva, eficiente y descarbonizada, garantizando la cohesión social y territorial, la competitividad económica de la región y la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía.

Para ello es preciso contar con una asistencia técnica que coadyuve a la elaboración del instrumento de planificación estratégica autonómico, partiendo de los datos y normativa ya existente al respecto, mediante la tramitación de este expediente de contratación de servicios externos, mediante un procedimiento abierto ordinario, atendida la insuficiencia de medios existente en la Dirección para acometer las labores de elaboración técnica, estratégica y documental del Plan.

Se propone la adjudicación del contrato mediante **procedimiento abierto ordinario, con tramitación urgente** y pluralidad de criterios de adjudicación, de conformidad con los artículos 156 a 158 de la LCSP. La elección de este procedimiento resulta adecuada al objeto, cuantía, naturaleza intelectual de la prestación y necesidad de garantizar la máxima concurrencia, transparencia, igualdad de trato y selección de la oferta con mejor relación calidad-precio.

Este procedimiento garantiza que la contratación del servicio se ajuste a los principios de libertad de acceso a la licitación, publicidad, transparencia, no discriminación e igualdad de trato a los licitadores.

La prestación objeto del contrato se configura como un contrato de servicios, conforme al artículo 17 LCSP, y presenta carácter intelectual por requerir análisis experto, metodología propia, integración de información técnica, territorial, jurídica y económica, diseño estratégico, redacción de documentos de planificación y formulación de propuestas de implantación y seguimiento. El resultado del contrato consiste en la elaboración de un instrumento estratégico singular para la Comunidad de Madrid.

El valor estimado asciende a **214.138,93 €**, sin IVA. En consecuencia, el contrato no queda sujeto a regulación armonizada al mantenerse por debajo del umbral aplicable a los contratos de servicios adjudicados por entidades del sector público distintas de la Administración General del Estado, de sus organismos autónomos o de las entidades gestoras y servicios comunes de la Seguridad Social, actualmente fijado en 216.000 euros para el artículo 22.1.b) LCSP.

La tramitación urgente se justifica por la necesidad de disponer del Plan Estratégico de Movilidad en un plazo considerablemente reducido en aplicación de la normativa estatal aprobada mediante Real Decreto-Ley 7/2026 que fue convalidado y publicado en el BOE el 26 de marzo de 2026, por la que se reduce de 24 meses a 12 el plazo para la aprobación del correspondiente Plan de movilidad por parte de la Comunidad de Madrid, venciendo la obligatoriedad de la aprobación en fecha 5 de diciembre de 2026. La urgencia no altera los principios de publicidad, concurrencia e igualdad, sino que permite reducir plazos de tramitación para atender una necesidad pública cualificada y temporalmente definida.

Se descarta acudir a procedimientos restringidos, negociados, de diálogo competitivo o asociación para la innovación, al no concurrir presupuestos habilitantes que justifiquen su utilización: no existe exclusividad técnica, no se identifican derechos especiales que limiten la concurrencia, no se trata de una prestación que exija negociación individualizada de soluciones ni concurre una situación de imperiosa urgencia imprevisible que permita prescindir del procedimiento abierto.

Asimismo, es de aplicación lo dispuesto en la Disposición Adicional Cuadragésima Primera de la LCSP, que reconoce la naturaleza de carácter intelectual a 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 artículo 145, que establece que en los contratos de servicios que tengan por objeto prestaciones de carácter intelectual, como los 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.

2. Clasificación (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 artículo 77.1.b) LCSP y, por tanto, no se puede requerir con carácter obligatorio para contratos para los cuales no esté prevista su exigencia. Además, el objeto de este contrato no está incluido en el Anexo II del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Al no exigirse una clasificación, todos los licitadores deberán acreditar el cumplimiento de los requisitos mínimos de solvencia establecidos en el Pliego.

3. Criterios de solvencia económica o financiera y técnica o profesional (Art. 116.4.c LCSP)

Los requisitos de solvencia se configuran de acuerdo con los principios de vinculación al objeto del contrato, proporcionalidad, suficiencia y libre concurrencia.

Se han establecido criterios de solvencia económica-financiera y de solvencia técnica-profesional proporcionados al objeto del contrato, con fundamento en los artículos 87 y 90 de la LCSP, respectivamente.

3.1 Solvencia económica y financiera

Por lo que respecta a la solvencia económica y financiera, se requiere el cumplimiento de lo establecido en el artículo 87.1.a) y el criterio para su acreditación será el volumen anual de negocios, referido al año de mayor volumen de negocio de los tres últimos concluidos, que deberá ser al menos **321.208,40 € IVA excluido** (una vez y media el valor estimado del contrato). En el presente contrato no concurren riesgos especiales vinculados a la naturaleza de los servicios que aconsejen exigir un importe superior al equivalente a una vez y media el valor estimado del contrato.

3.2 Solvencia técnica o profesional

El artículo 90.1.a) de la LCSP establece que, para determinar que un trabajo o servicio es de igual o similar naturaleza al que constituye el objeto del contrato, el Pliego de cláusulas administrativas particulares podrá acudir además de al CPV, a otros sistemas de clasificación, y que en defecto de previsión en el pliego se atenderá a los tres primeros dígitos de los respectivos códigos CPV.

En el presente expediente, se ha establecido que se atenderá a todos los dígitos de alguno de los CPV señalados a continuación, por resultar necesario para garantizar la similar naturaleza de los trabajos, dada la multiplicidad de trabajos no similares que resultarían si se atendiese únicamente a los tres primeros dígitos del CPV, lo que permite delimitar con mayor precisión el ámbito de experiencia exigible, evitando una interpretación excesivamente amplia que pudiera admitir trabajos sin conexión suficiente con la movilidad, el transporte, el análisis de datos, la evaluación o el asesoramiento jurídico-sectorial que integran el objeto del contrato y en relación con el objeto específico de consultoría estratégica, movilidad, análisis de datos, evaluación o asesoramiento jurídico-sectorial.

Se entenderá que un trabajo es de igual o similar naturaleza al que constituye el objeto del contrato cuando dicho trabajo se corresponda con alguno de los CPV que se enumeran a continuación:

CPV	Denominación
79411000-8	Servicios generales de consultoría en gestión
71311200-3	Servicios de consultoría en sistemas de transporte
72316000-3	Servicios de análisis de datos
79419000-4	Servicios de consultoría en evaluación
79111000-5	Servicios de asesoramiento jurídico

El valor mínimo exigido para la solvencia técnica se fija en un importe anual acumulado, sin incluir impuestos, igual o superior al **70%** del valor estimado del contrato en el año de mayor ejecución, esto es, **149.897,25 €**. Estos umbrales se consideran proporcionados al presente contrato y aseguran que el adjudicatario cuente con experiencia suficiente en proyectos comparables.

Por lo que respecta a las empresas de nueva creación, de antigüedad inferior a 5 años no se les exigirá la solvencia indicada del apartado a) del artículo 90, sino que, de conformidad con lo establecido en el apartado g) del mismo precepto: Estas empresas deberán hacer una declaración suscrita por el representante de la empresa sobre la plantilla media anual de la empresa y del número de directivos durante los tres últimos años (que habrá de ser al menos de 6 trabajadores y dos directivos). Estas empresas deberán cumplir con el resto de los requisitos de solvencia técnica exigidos con carácter general. El hecho de que cuente con la plantilla media anual en los últimos 3 años exigida, es indicativo de la existencia de una estructura y organización empresarial que garantiza la correcta realización de los trabajos.

3.4 Compromiso de adscripción de medios personales

Adicionalmente, atendiendo a la complejidad técnica, jurídica, económica, territorial, ambiental, participativa y documental de la prestación, al carácter intelectual de la prestación, y a la necesidad de asegurar un equipo multidisciplinar estable durante los seis meses de ejecución, con dedicación suficiente para generar los entregables previstos en el PPT y garantizar la coherencia técnica y jurídica del Plan, se considera necesario exigir el compromiso de adscripción de los siguientes medios personales:

- **1 Director de Proyecto** –. Dedicación 100%. Titulación universitaria: Ingeniería de caminos, canales y puertos o Ingeniería en industriales con experiencia ≥ 15 años en proyectos del ámbito del transporte/movilidad. Será el responsable principal, interlocutor con la Administración.
- **1 Coordinador del equipo** –. Dedicación 100%. Titulación universitaria: Ingeniería de caminos, canales y puertos o Ingeniería en industriales o Ingeniería en Telecomunicaciones, con experiencia ≥ 10 años en trabajos de consultoría de ingeniería, en el ámbito del transporte/movilidad.
- **1 Especialista Jurídico senior** –. Dedicación 100%. Titulación universitaria: Grado o licenciatura en Derecho, con experiencia ≥ 15 años en trabajos de consultoría legal o similares en el ámbito del transporte/movilidad.
- **4 Técnicos en movilidad**–. Dedicación 100%. Titulación universitaria: Ingeniería de caminos, canales y puertos; Ingeniería en industriales o Ingeniería en Telecomunicaciones; Grado en Derecho o en Empresariales/ADE, con experiencia ≥ 3 años en proyectos relacionados con el ámbito del transporte/movilidad.
- **2 Técnicos documentales** (apoyo en participación/consulta) –. Dedicación 100%. Titulación de Diplomado en Biblioteconomía y Documentación o Grado en Información y Documentación, experiencia ≥ 2 años en trabajos de recopilación documental, organización de de gestión documental.
- **1 Especialista en comunicación** (tareas de participación y divulgación documental)–. Dedicación 70%. Titulación universitaria: Grado en periodismo/comunicación o equivalente, experiencia ≥ 3 años en trabajos de recopilación documental, organización de eventos o soportes de participación pública.

Este perfil es preciso para implementar las distintas fases de participación pública del expediente, información pública tras la aprobación inicial del plan y confección de la herramienta informática para su seguimiento y difusión.

(Nota: Estos perfiles son mínimos; las empresas pueden ofrecer un equipo con más experiencia y/o formación adicional, lo que será valorado en los criterios de adjudicación, a excepción de los técnicos de movilidad, de los técnicos documentales y del especialista en documentación que no se les valorará experiencia o formación adicional por encima de la requerida.)

4. Criterios que se tendrán en consideración para adjudicar el contrato. Fórmula de valoración (Art. 116.4.c LCSP)

La adjudicación se realizará conforme a una pluralidad de criterios vinculados al objeto del contrato, orientados a determinar la oferta con mejor relación calidad-precio, conforme al artículo 145 LCSP. La prestación presenta carácter intelectual, por lo que la calidad técnica, metodológica y organizativa debe tener una presencia relevante en la valoración, sin desplazar la necesaria objetividad y transparencia de la comparación entre ofertas.

Se adopta como criterios de adjudicación, la valoración de pluralidad de criterios, buscando la mejor relación calidad-precio (art. 145.1 LCSP). En aplicación de la Disposición Adicional 41ª de la LCSP (servicios de ingeniería, consultoría y similares), se ha otorgado un peso predominante a la calidad técnica, representando los criterios cualitativos el 51% de la puntuación total, mientras que el criterio precio supone el 49%. De este modo se garantiza una ponderación superior al precio, garantizando que la evaluación priorice el valor técnico de las ofertas.

Así mismo, al tratarse de un procedimiento abierto ordinario pero cuyo objeto es la prestación de un servicio de carácter intelectual como se ha referido, de ingeniería y consultoría, la ponderación de los criterios de juicio de valor asciende a 20 puntos (por debajo del límite de los 45 puntos permitidos), que permite elegir al adjudicatario que acredite una cualificación tanto en el ámbito técnico de la ingeniería referida al sector de la movilidad (tanto de transporte como peatonal), precisa para dar contenido técnico al instrumento de planificación estratégica, en concreto el Plan Estratégico de Movilidad de la Región de Madrid, así como jurídica, referida al marco jurídico normativo igualmente de la movilidad.

La motivación de la valoración de los criterios sujetos a juicio de valor con la puntuación referida de 20 puntos, se encuentra íntimamente vinculada al objeto del contrato y a su carácter eminentemente intelectual. Por ello, se han establecido criterios cualitativos evaluables mediante juicio de valor en función de las actividades a desarrollar por la oficina técnica, en los cuales, se ha solicitado la redacción de una memoria técnica descriptiva de la metodología, que justifique cómo se van a desarrollar estas actividades. Así mismo, se ha solicitado una memoria descriptiva de la descomposición de las distintas fases del trabajo. Ambas Memorias contendrán un documento final de PEM con las diferentes propuestas a acometer, identificando el ámbito de las mismas así como su alcance.

Se incluyen, para su valoración, diferentes aspectos a definir, atendiendo a los cuales, deberán redactar de forma clara y concreta cómo se van a llevar a cabo esas actuaciones. Si además de definirse y ajustarse a lo pedido, supusieran una ampliación de lo mismo, o propusieran métodos más adecuados para acometer las tareas, así como un desglose detallado del alcance de estas (temporal, económico, de impacto medioambiental, social...) se valorará con más puntuación que los que simplemente definan de manera clara y apropiada.

Criterios de adjudicación establecidos:

Se han establecido una pluralidad de criterios, en base a la mejor relación calidad-precio conforme al artículo 145.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y Disposición Adicional 41ª de la LCSP (servicios de ingeniería y/o consultoría).

Criterios sujetos a juicio de valor: 20%; Criterios automáticos: 80%.

- **Criterios cualitativos evaluables mediante juicio de valor:** Varios criterios (20%).
- **Criterios cualitativos evaluables automáticamente:** Varios criterios (31%).
- **Criterios relacionados con los costes:** el precio (49%).

La puntuación total del licitador será la suma de la puntuación obtenida por los criterios de valoración automática, económica y cualitativa y la puntuación obtenida por los criterios de valoración que implican un juicio de valor.

4.1 Justificación específica de los criterios cualitativos evaluables mediante juicio de valor: 20 puntos

La utilización de criterios sometidos a juicio de valor se justifica por la naturaleza intelectual del contrato y por la necesidad de valorar elementos metodológicos que no pueden apreciarse mediante fórmulas matemáticas sin pérdida de calidad: enfoque del diagnóstico, coherencia entre diagnóstico y estrategia, diseño del proceso participativo, organización del equipo y descomposición de actividades por fases.

La puntuación se reduce a 20 puntos para limitar el margen de apreciación técnica y reforzar la objetividad del procedimiento, manteniendo al mismo tiempo una valoración suficiente de la calidad metodológica.

Los criterios se vinculan directamente con el PPT, que estructura los trabajos en seis fases: Fase 1. Estado de la movilidad y entorno; Fase 2. Estrategia de movilidad y concreción del plan estratégico de movilidad de la Comunidad de Madrid; fase 3. proceso participativo; fase 4. redacción del proyecto del plan estratégico de movilidad

de la Comunidad de Madrid; fase 5. redacción final del plan estratégico de movilidad de la Comunidad de Madrid; fase 6. Cuadro de seguimiento.

A. Criterios cualitativos evaluables mediante juicio de valor (20 puntos máximo)

MEMORIA DESCRIPTIVA: Comprenderá un documento que integre tanto la Memoria descriptiva con la metodología a utilizar como la Memoria descriptiva de las distintas fases de trabajo. Dicha Memoria a presentar por los licitadores comprenderá un máximo de 25 páginas (entendiendo por página la cara de una hoja), excluidos índices y portadas, letra Arial 11, interlineado sencillo. La Memoria atenderá al siguiente desglose:

1) Memoria descriptiva de la metodología (máximo 16 puntos), en la que se expondrá la metodología general a seguir por el licitador en la confección del Plan Estratégico de movilidad, atendiendo a la siguiente descomposición:

- Análisis y metodología del resultado/diagnóstico de la fase de estado de la movilidad y su entorno (fase 1 del PPT), que contendrá como mínimo los siguientes puntos: demanda de movilidad y patrones de desplazamiento, tráfico y circulación, transporte público, movilidad activa: peatón y bicicleta y VMP (vehículo de movilidad personal), transporte de mercancías, tecnologías aplicadas a la movilidad, medioambiente, seguridad vial, accesibilidad y tendencias de la movilidad).

Se valorará según su grado de detalle con las siguientes puntuaciones:

Escaso grado de detalle en la exposición del análisis y metodología del diagnóstico de la fase del estado de la movilidad y su entorno	Medio grado de detalle en la exposición del análisis y metodología del diagnóstico de la fase del estado de la movilidad y su entorno	Alto y minucioso grado de detalle en la exposición del análisis y metodología del diagnóstico de la fase del estado de la movilidad y su entorno
0 puntos	2,5 puntos	5 puntos

- Análisis y metodología y detalle del resultado de la fase de estrategia de movilidad y concreción del PEM (fase 2 del PPT). Partiendo del diagnóstico elaborado en la fase anterior, en esta fase se deben definir las líneas estratégicas en materia de movilidad que se quieren impulsar y se van a aterrizar en proyectos y acciones concretas, atendiendo al siguiente desglose:

Escaso grado de detalle en la exposición del análisis y	Medio grado de detalle en la exposición del análisis y	Alto y minucioso grado de detalle en la exposición del
---	--	--

metodología de estrategia y concreción del Plan	metodología de estrategia y concreción del Plan	análisis y metodología de estrategia y concreción del Plan
0 puntos	2,5 puntos	5 puntos

- Análisis y metodología para la definición del proceso participativo (fase 3 del PPT). Se deberá preparar una ficha específica para que la ciudadanía pueda exponer de forma clara y ordenada sus propuestas. Deberá recopilar todas las iniciativas recibidas y proponer una metodología para estructurarlas y evaluarlas, e incorporarlas si fuese el caso en el propio documento o desestimarlas. Se valorará según el grado de detalle atendiendo al siguiente desglose:

Escaso grado de detalle en el análisis y metodología propuestos del nivel de participación	Medio grado de detalle en el análisis y metodología propuestos del nivel de participación	Alto y minucioso grado de detalle en el análisis y metodología propuestos del nivel de participación
0 puntos	0,75 puntos	1,5 puntos

- Análisis y metodología para la definición del contenido del Plan estratégico de movilidad presentado, así como de las acciones definidas para su seguimiento (fases 4, 5 y 6 del PPT), en relación con las distintas fases de desarrollo del contrato de asistencia técnica (máximo 4,5 puntos), atendiendo al siguiente desglose:

Escaso grado de detalle en el análisis y metodología propuestos para la redacción del plan y sus actuaciones de seguimiento	Medio grado de detalle en el análisis y metodología propuestos para la redacción del plan y sus actuaciones de seguimiento	Alto y minucioso grado de detalle en el análisis y metodología propuestos para la redacción del plan y sus actuaciones de seguimiento
0 puntos	2,25 puntos	4,5 puntos

- 2) Memoria descriptiva de la descomposición en actividades de las distintas fases del trabajo,** comprenderá un máximo de 5 páginas, excluidos índices y portadas, letra Arial 11, sin interlineado, en la que se expondrá la descomposición de las distintas actividades propuestas por el licitador identificándolas con las distintas fases de trabajo en la confección del Plan Estratégico de movilidad, atendiendo a la siguiente descomposición:

Escaso grado de detalle en la propuesta de las distintas fases del organigrama	Medio grado de detalle en la propuesta de las distintas fases del organigrama	Alto y minucioso grado de detalle en la propuesta de las distintas fases del organigrama
--	---	--

0 puntos	2 puntos	4 puntos
----------	----------	----------

- Para la determinación de los diferentes **grados de detalle de los puntos 1 y 2** (Memoria descriptiva de la metodología y Memoria descriptiva de la descomposición en actividades de las distintas fases del trabajo, respectivamente) del presente apartado, se tendrán en consideración los siguientes aspectos:
 - Se considerará **ESCASO** cuando no determine claramente los aspectos definidos en el contenido de cada apartado, de acuerdo con los criterios de valoración.
 - Se considerará **MEDIO** cuando determine los aspectos definidos en el contenido de cada apartado, de acuerdo con los criterios de valoración.
 - Se considerará **ALTO** cuando además de recoger los aspectos definidos en el contenido de cada apartado, de acuerdo con los criterios de valoración, proponga mejora técnica.

4.2 Justificación de los criterios cualitativos evaluables automáticamente: 31 puntos

Los criterios automáticos se configuran como elementos objetivos, verificables y vinculados al objeto del contrato. Su finalidad es reforzar la calidad de la ejecución sin incrementar el margen de discrecionalidad, valorando experiencia adicional, formación especializada, compromisos verificables de aseguramiento de calidad y reducción de plazo compatible con el alcance del servicio.

La motivación de la valoración tanto de la experiencia adicional como de la formación específica diferente a la exigida como mínima, se encuentra en que la misma incide directamente en la prestación del objeto del contrato debido a la complejidad de la elaboración de un instrumento estratégico de planificación, como es el Plan Estratégico de Movilidad de la Comunidad de Madrid sobre una materia de reciente regulación, como es la movilidad estratégica, lo que exige que el equipo técnico disponga de un alto grado de conocimiento y experiencia que requiere la redacción de la norma.

En tales términos se pronuncia el TACRC que sí consideró válido el criterio de la experiencia en su Resolución 494/2019, de 9 de mayo de 2019 (recurso 313/2019), en la que declaró que la experiencia del personal sí incide en la prestación del objeto del contrato debido a «la complejidad de la obra, que deviene en la necesidad de que el equipo técnico disponga de un alto grado de conocimiento y experiencia que requiere

la ejecución del proyecto, lo que afecta de modo determinante a la calidad de la ejecución del contrato».

La complejidad, así como la especialización en una materia de relativa imposición regulatoria como es el ámbito de la movilidad estratégica que constituyen el objeto del contrato también ha servido para justificar la validez de un criterio de valoración basado en la experiencia del personal del contratista, en los pliegos de un contrato de servicios de asistencia jurídica, en la Resolución 1396/2020 del TACRC, de 30 de diciembre de 2020 (recursos 620 y 630/2020).

Por último, en términos análogos al que nos ocupa, la sentencia de Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 18 de noviembre de 2020 (recurso 57/2020, ES:AN:2020:3482) declara conforme a derecho un criterio de adjudicación que valoraba la experiencia del técnico del contratista encargado de la redacción un instrumento de planeamiento (objeto del contrato) porque la experiencia de dicho perfil profesional «aporta la experiencia adicional que constituye un plus de calidad que afecta directamente a la calidad profesional de la prestación y, por lo tanto, al objeto del contrato».

La reducción del plazo ofertada por los licitadores permite mejorar la calidad del cumplimiento de la redacción del Plan con plenas garantías en todas sus fases, en la medida en que permite anticipar la ejecución de la redacción del proyecto, lo cual es imprescindible para tener redactado cuanto antes el Plan Estratégico de movilidad de la Comunidad de Madrid y dar cumplimiento con ello a los plazos establecidos en la normativa estatal aprobada al efecto.

1) Criterios cualitativos relacionados con la cualificación profesional acreditada superior al mínimo exigido (máximo 31 puntos):

- A.** Incremento de la experiencia del personal especialista exigido con el carácter de mínimo (Director de proyecto; Coordinador del equipo y especialista jurídico senior) en el área del transporte y la movilidad por encima de la mínima exigida: hasta 18 puntos.

Mínimos exigidos: Director de Proyecto experiencia mínima de 15 años; 1 Coordinador del equipo experiencia mínima de 10 años y 1 Especialista jurídico senior con experiencia mínima de 15 años.

Se otorgará según los mínimos exigidos (15, 10 y 15 años respectivamente) para cada perfil profesional la puntuación, de acuerdo a las siguientes opciones:

- a. 0 años adicionales: 0 puntos
- b. 1 año adicional: 2 puntos
- c. 2 años adicionales: 3 puntos
- d. 3 años adicionales o más: 6 puntos

Se tendrá en cuenta la experiencia desarrollada en años naturales, en caso de realizarse varios trabajos en el mismo periodo de tiempo, sólo se computará el periodo de tiempo en el que se han realizado uno o más trabajos

- B.** Acreditación de formación especializada del personal especialista por encima del exigido con carácter de mínimo (Director de proyecto; Coordinador del equipo y especialista jurídico senior): hasta 8 puntos.

Mínimos exigidos: Director de Proyecto. Titulación requerida: Ingeniero superior de caminos o industrial con 15 años de experiencia acreditada en proyectos de transporte público o movilidad; 1 Coordinador del equipo. Titulación requerida: Ingeniero superior de caminos o industrial o telecomunicaciones con 10 años de experiencia acreditada en proyectos de transporte o movilidad y 1 Especialista jurídico senior. Titulación requerida: Grado o Licenciatura en derecho.

Se otorgará según los mínimos exigidos de formación respectivamente para cada perfil profesional la puntuación, de acuerdo a las siguientes opciones:

- Director del Proyecto: Si acredita disponer de un título de MBA (máster en Administración de empresas): 3 puntos
- Coordinador del equipo: si acredita disponer de las siguientes certificaciones o equivalentes relacionadas con el ámbito del transporte y la movilidad objeto del contrato, las siguientes puntuaciones:
 - I. certificación PMP (Certificación de Profesional en Dirección de Proyectos): 1,5 puntos.
 - II. certificación Scrum (validan conocimientos en marcos de trabajo ágiles): 1 punto
 - III. certificación Agile o Prince 2 (gestionar proyectos en entornos inciertos que requieren rapidez): 1 punto.
- Especialista jurídico senior: Si acredita disponer de una titulación académica, distinta a la de derecho, de nivel master del área de derecho de la empresa o de derecho tecnológico y digital, ambos de carácter oficial, o bien doctorado, 0,5 puntos por cada título hasta un máximo de 1,5 puntos.

2) Criterios relacionados con la reducción de plazo (máximo 5 puntos):

En caso de que el licitador propusiera en la oferta acometer la redacción del PEM en un plazo inferior al inicialmente previsto de 6 meses, se le otorgará la siguiente puntuación, entendiéndose que, en ningún caso el plazo podrá ser inferior a 3 meses por imposibilidad de acometer el mismo dado el alcance del objeto del servicio:

- Por reducción del plazo en 15 días, se le otorgarán 0,5 puntos
- Por reducción del plazo de 30 días, se le otorgará 1 punto
- Por reducción del plazo de 45 días, se le otorgará 2 puntos
- Por reducción del plazo en 60 días, se le otorgarán 3 puntos
- Por reducción del plazo en 75 días, se le otorgarán 4 puntos
- Por reducción del plazo en 90 días, se le otorgarán 5 puntos

4.3 Criterio precio y fórmula de valoración económica

Se valorará con 49 puntos a la oferta que ofrezca la baja mayor respecto del presupuesto de licitación, valorándose las restantes ofertas en proporción a sus respectivas bajas, asignándose 0 puntos a aquellas ofertas que no presten baja.

Para la valoración de las ofertas se aplicará la fórmula siguiente:

$$\text{Puntuación} = 49 \times \frac{\text{Baja de licitación de la oferta que se valora}}{\text{Baja de licitación de la oferta más baja}}$$

Baja = Presupuesto de licitación – Oferta económica de cada licitador (Bajas de licitación, IVA excluido).

La fórmula de valoración del criterio económico se elige conforme al modelo proporcional directo, otorgando 49 puntos a la mayor baja y puntuando las demás en proporción estricta a su rebaja relativa. Esta fórmula garantiza un comportamiento lineal y matemáticamente neutro que elimina manipulaciones en la clasificación, sin umbrales arbitrarios ni ponderaciones subjetiva.

VALORACIÓN GLOBAL DE LAS OFERTAS: la puntuación total del licitador será la suma de la puntuación obtenida en los criterios cualitativos evaluables mediante juicio de valor, en los criterios cualitativos evaluables automáticamente y en el criterio precio.

Se deja constancia de que todos los criterios de adjudicación están vinculados al objeto del contrato (art. 145.6 LCSP), pues inciden en aspectos que afectarán directamente a la ejecución del servicio: el tamaño y capacidad del equipo, la cualificación mediante experiencia y la disponibilidad horaria para tareas adicionales. No se incluyen criterios ajenos o desproporcionados.

La ponderación propuesta (51% calidad, 49% precio) respeta la normativa y se considera equilibrada para un contrato de consultoría. El peso relativo del 51% a la calidad cumple con la LCSP (art. 145.4) para este tipo de contrato. La configuración concreta de criterios busca una valoración objetiva de elementos que reflejan la capacidad del licitador para llevar a buen término la prestación.

La elección de ponderaciones está motivada: asegura la preponderancia de la calidad técnica conforme a la LCSP, y permite una comparación objetiva de las ofertas en aspectos esenciales ligados al objeto contractual.

4.4 Ofertas con valores anormales o desproporcionados

En el presente expediente el criterio del precio es el único susceptible de tomar en consideración para considerar si la oferta puede resultar o no anormalmente baja.

Debe partirse del concepto de temeridad, que se circunscribe a los términos de la oferta que pueden llevar a considerarla como anormalmente baja.

En la presente propuesta, ninguno de los elementos de la oferta distintos del precio puede dar lugar a que la oferta resulte anormalmente baja. 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 llevar a considerar que la oferta pudiera resultar inviable por resultar anormalmente baja.

Respecto a la interpretación del apartado 149.2.b) de la LCSP se ha tomado en consideración el Informe 119/2018 de la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado, que analiza pormenorizadamente este tema.

En dicho informe, entre otros extremos, se señala respecto al artículo 149.2 de la LCSP que: “No exige que en la fijación de los parámetros objetivos para apreciar la temeridad –por obvia referencia al precio y al resto de los costes de la oferta- hayan de tenerse en cuenta todos los criterios de adjudicación utilizados en el procedimiento, sino que alude únicamente a la oferta considerada en su conjunto. Por tanto, parece razonable entender que el órgano de contratación debe seleccionar aquellos criterios de

adjudicación sobre los cuales sea posible apreciar la temeridad de la proposición del licitador y establecer parámetros objetivos propios de cada uno de ellos, sin que necesariamente deba incluir parámetros sobre otros criterios que carezcan de trascendencia a los efectos de valorar la anormalidad de la oferta.”

En el presente expediente los criterios de adjudicación cualitativos se refieren a la calidad técnica de la oferta, en los distintos apartados de la Memoria descriptiva con la metodología a utilizar y de la Memoria descriptiva de las distintas fases de trabajo, así como a la experiencia profesional y formación especializada de los principales profesionales del contrato. Una puntuación óptima de cualquiera de estos criterios (o de todos ellos) no es un dato susceptible de implicar que la oferta pudiera resultar inviable por resultar anormalmente baja.

Por todo lo expuesto se concluye que, en el presente contrato, de todos los criterios de adjudicación previstos, el único parámetro objetivo que permite identificar que una oferta pueda considerarse anormal, es el bajo importe del precio ofertado, puesto que una puntuación óptima de cualquiera de los criterios de calidad técnica de la oferta y experiencia y formación especializada de los profesionales más relevantes para el presente contrato no genera dudas razonables sobre la viabilidad de la oferta.

5. Condiciones especiales de ejecución (Art. 116.4.c LCSP)

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 202.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, se establece como condición especial en relación con la ejecución del contrato que el contratista deberá, siempre que sea posible, emplear para la ejecución del contrato, en los supuestos de nuevas contrataciones, bajas y sustituciones, a personas en situación legal de desempleo, según lo establecido en el artículo 267 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.

A efectos de su comprobación el contratista deberá presentar una relación del personal de la empresa, y el tipo de contrato y comunicar cualquier cambio que se produzca al respecto, acompañando el documento TC-1 de los nuevos trabajadores. En el supuesto de no haber resultado posible la contratación de una persona desempleada deberá justificarse mediante la certificación, por parte del Servicio Público de Empleo competente, de la insuficiencia de demandantes de empleo adecuados y disponibles.

Esta obligación tendrá la consideración de obligación esencial, y su incumplimiento constituirá causa de resolución del contrato, conforme a lo dispuesto en el artículo 211.1.f) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre.

Asimismo, se establece como condición especial de ejecución del presente contrato la obligación de la empresa adjudicataria de cumplir durante su vigencia la normativa nacional y de la Unión Europea en materia de protección de datos vigente en cada momento. Dicha normativa está constituida fundamentalmente por las siguientes disposiciones:

- Reglamento (UE) nº 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento General de Protección de Datos).
- Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Esta obligación tiene la consideración de obligación contractual esencial a efectos de lo dispuesto en el artículo 211.1.f) de la LCSP, por lo que su incumplimiento constituirá causa de resolución del contrato.

6. Valor estimado del contrato con una indicación de todos los conceptos que lo integran, incluyendo siempre los costes laborales si existiesen (Art. 116.4.d) de la LCSP).

El valor estimado del contrato se determina conforme al artículo 101 LCSP y coincide con la base imponible del presupuesto base de licitación, al no preverse prórrogas, modificaciones, opciones eventuales ni otros conceptos que deban adicionarse al cálculo. La base imponible asciende a **214.138,93 €** y el presupuesto base de licitación, IVA incluido, asciende a **259.108,11 €**.

El cálculo se basa en los costes salariales del equipo mínimo adscrito, tomando como referencia el XIX Convenio colectivo estatal de empresas de consultoría, tecnologías de la información y estudios de mercado y de la opinión pública, con consideración de la ejecución prevista entre 2026 y 2027 y de las tablas salariales aplicables a dichos ejercicios. Sobre los costes laborales se incorporan los costes de Seguridad Social a cargo de la empresa y, posteriormente, los porcentajes moderados de gastos generales de estructura y beneficio industrial.

A efectos de correcta identificación de costes, el presupuesto diferencia costes laborales directos, otros costes directos funcionales, gastos generales de estructura, beneficio industrial e IVA. El concepto de otros costes directos funcionales se limita a gastos menores directamente vinculados a la ejecución material de los trabajos - soportes documentales, reuniones, herramientas de coordinación no reutilizables y materiales de trabajo-, sin incluir costes que deban considerarse gastos generales de empresa.

El PBL se ha desglosado atendiendo a costes directos (salarios del equipo de trabajo, costes de materiales y otros gastos) y costes indirectos (gastos generales de empresa) y beneficio industrial.

A continuación, se detallan dichos componentes.

6.1 Cálculo y desglose del Presupuesto Base de Licitación.

En concreto los Salarios están calculados para los ejercicios 2026 y 2027, en base a las tablas salariales correspondientes del XIX Convenio colectivo estatal de empresas de consultoría, tecnologías de la información y estudios de mercado y de la opinión pública aprobado por Resolución de 4 de abril de 2025 de la Dirección General de Trabajo, en concreto las relativas al área 4 Consultoría, con inclusión de la Seguridad Social empresarial y demás conceptos necesarios para la determinación del presupuesto conforme al artículo 100 LCSP.

ANEXO I Tablas salariales

Área 4.	A 1	27.656,57	2.461,14	30.117,71	28.486,27	2.534,97	31.021,24	29.340,86	2.611,02	31.951,88
	B 1	26.958,95	2.995,44	29.954,39	27.767,72	3.085,30	30.853,02	28.600,75	3.177,86	31.778,61
	B 2	26.169,75	2.907,76	29.077,51	26.954,84	2.994,99	29.949,83	27.763,49	3.084,84	30.848,33
	C 1	25.314,45	2.812,71	28.127,16	26.073,88	2.897,09	28.970,97	26.856,10	2.984,00	29.840,10
	C 2	23.859,47	2.628,82	26.288,29	24.389,25	2.707,68	27.076,93	25.100,33	2.788,91	27.889,24
	C 3	21.328,53	2.369,84	23.698,37	21.968,39	2.440,94	24.409,33	22.627,44	2.514,17	25.141,61
	D 1	18.075,68	2.008,42	20.084,10	18.617,95	2.068,67	20.686,62	19.176,49	2.130,73	21.307,22
	D 2	17.020,87	1.891,21	18.912,08	17.531,50	1.947,95	19.479,45	18.057,45	2.006,39	20.063,84
	D 3	16.541,00	1.837,89	18.378,89	17.037,23	1.893,03	18.930,26	17.548,35	1.949,82	19.498,17
	E 1	16.111,79	1.759,46	17.871,25	16.595,14	1.812,24	18.407,38	17.092,99	1.866,61	18.959,60
	E 2	15.912,00	1.768,00	17.680,00	16.389,36	1.821,04	18.210,40	16.881,04	1.875,67	18.756,71

La estimación de costes salariales se formula de manera neutra desde la perspectiva de género, al no establecer el convenio colectivo diferencias retributivas por razón de sexo.

Por ello, la desagregación por género se refleja como no diferenciada, sin perjuicio de que el contratista deba cumplir durante la ejecución todas las obligaciones laborales, salariales y de igualdad que resulten aplicables.

COSTES 2026

Perfil	Área/Grupo/Nivel	Coste anual [€]	Coste hora [€/h]	Nº de personas	Nº de horas [h]	Coste unitario por perfil [€]	Coste total incluido costes Sociales	Gastos generales (4%)	Beneficio industrial (5,5%)	Total
Director de proyecto	Área 4 / Grupo A / Nivel 1	31.021,24 €	17,23 €	1	450,00	7.753,50 €	10.188,10 €	407,52 €	560,35 €	11.155,97 €
Coordinador del equipo	Área 4 / Grupo B / Nivel 1	30.853,02 €	17,14 €	1	450,00	7.713,00 €	10.134,88 €	405,40 €	557,42 €	11.097,70 €
Especialista jurídico senior	Área 4 / Grupo A / Nivel 1	31.021,24 €	17,23 €	1	450,00	7.753,50 €	10.188,10 €	407,52 €	560,35 €	11.155,97 €
Técnico en movilidad	Área 4 / Grupo B / Nivel 1	30.853,02 €	17,14 €	4	450,00	30.852,00 €	40.539,53 €	1.621,58 €	2.229,67 €	44.390,78 €
Especialista en comunicación	Área 4 / Grupo B / Nivel 2	29.949,83 €	16,64 €	1	315,00	5.241,80 €	6.887,46 €	275,50 €	378,61 €	7.541,77 €
Técnicos en documentación	Área 4 / Grupo C / Nivel 2	27.076,93 €	15,04 €	2	450,00	13.536,00 €	17.786,30 €	711,45 €	978,25 €	19.476,00 €
Otros costes funcionales							825,00 €	25,00 €	34,38 €	694,38 €
							72.849,50 €	3.853,97 €	5.299,23 €	105.502,57 €
							TOTAL	3.853,97 €	5.299,23 €	105.502,57 €
							TOTAL CON IVA	4.063,30 €	6.412,07 €	127.658,11 €

Duración	3	meses
----------	---	-------

Total 2026		
Grupo	Nivel	Coste
A	1	€ 31.021,24
B	1	€ 30.853,02
B	2	€ 29.949,83
C	2	€ 27.076,93

COSTES 2027

Perfil	Área/Grupo/Nivel	Coste anual [€]	Coste hora [€/h]	Nº de personas	Nº de horas [h]	Coste unitario por perfil [€]	Coste total incluido costes Sociales	Gastos generales (4%)	Beneficio industrial (5,5%)	Total
Director de proyecto	Área 4 / Grupo A / Nivel 1	31.951,88 €	17,7500 €	1	450,00	7.987,50 €	10.495,58 €	419,82 €	577,26 €	11.492,66 €
Coordinador del equipo	Área 4 / Grupo B / Nivel 1	31.778,61 €	17,6500 €	1	450,00	7.942,50 €	10.436,45 €	417,46 €	574,00 €	11.427,91 €
Especialista jurídico senior	Área 4 / Grupo A / Nivel 1	31.951,88 €	17,7500 €	1	450,00	7.987,50 €	10.495,58 €	419,82 €	577,26 €	11.492,66 €
Técnico en movilidad	Área 4 / Grupo B / Nivel 1	31.778,61 €	17,6500 €	4	450,00	31.770,00 €	41.745,78 €	1.669,83 €	2.296,02 €	45.711,63 €
Especialista en comunicación	Área 4 / Grupo B / Nivel 2	30.848,33 €	17,1400 €	1	315,00	5.399,10 €	7.094,42 €	283,78 €	390,19 €	7.768,39 €
Técnicos en documentación	Área 4 / Grupo C / Nivel 2	27.889,24 €	15,4900 €	2	450,00	13.941,00 €	18.318,47 €	732,74 €	1.007,52 €	20.086,73 €
Otros costes funcionales							825,00 €	25,00 €	34,38 €	694,38 €
							75.027,60 €	3.968,45 €	5.456,63 €	108.636,36 €
							TOTAL	3.968,45 €	5.456,63 €	108.636,36 €
							TOTAL CON IVA	4.801,82 €	6.602,52 €	131.450,00 €

Duración	3	meses
----------	---	-------

Total 2027		
Grupo	Nivel	Coste
A	1	€ 31.951,88
B	1	€ 31.778,61
B	2	€ 30.848,33
C	2	€ 27.889,24

De la aplicación de las referidas tablas, resultan los siguientes costes directos: costes salariales, así como seguridad social, costes funcionales vinculados a la ejecución (recursos dedicados exclusivamente a la producción de los entregables, como el desarrollo de la APP informática, el análisis de campo y el diseño técnico), y costes indirectos: gastos generales (oficinas, licencias de software de simulación de tráfico, administración) y beneficio industrial:

Concepto	Dedicación / %	Ejercicio 2026 (3M)	Ejercicio 2027 (3M)	Total contrato
Director/a de proyecto	100%	10.188,10 €	10.495,58 €	20.683,68 €
Coordinador/a del equipo	100%	10.134,88 €	10.436,45 €	20.571,33 €
Especialista jurídico senior	100%	10.188,10 €	10.495,58 €	20.683,68 €
Cuatro técnicos/as de movilidad	100%	40.539,53 €	41.745,78 €	82.285,31 €
Dos técnicos/as documentales	100%	17.786,30 €	18.318,47 €	36.104,77 €
Especialista en comunicación y participación	70%	6.887,46 €	7.094,42 €	13.981,88 €
Subtotal costes laborales directos, incluida Seguridad Social a cargo de la empresa	-	95.724,37 €	98.586,28 €	194.310,65 €
Otros costes directos funcionales vinculados a la ejecución	-	625,00 €	625,00 €	1.250,00 €
Subtotal costes directos	-	96.349,37 €	99.211,28 €	195.560,65 €
Gastos generales de estructura	4%	3.853,97 €	3.968,45 €	7.822,42 €
Beneficio industrial	5,50%	5.299,23 €	5.456,63 €	10.755,86 €
Base imponible / Valor estimado del contrato	-	105.502,57 €	108.636,36 €	214.138,93 €
IVA	21%	22.155,54 €	22.813,64 €	44.969,18 €
Presupuesto base de licitación	IVA incluido	127.658,11 €	131.450,00 €	259.108,11 €

Los porcentajes de gastos generales y beneficio industrial se fijan en niveles prudentes y compatibles con la naturaleza de la prestación, evitando duplicidades con costes directos ya identificados y manteniendo el valor estimado por debajo del umbral de regulación armonizada.

6.2 Adecuación del presupuesto a precios de mercado

La adecuación del presupuesto a precios de mercado se justifica por referencia a tres elementos: los costes laborales derivados del convenio sectorial aplicable, la dedicación intensiva exigida a un equipo multidisciplinar durante seis meses y la complejidad técnica de los entregables. No se trata de una asistencia administrativa ordinaria, sino de un servicio intelectual que exige dirección de proyecto, coordinación, análisis de movilidad, análisis jurídico, participación, documentación, indicadores y redacción final de un instrumento estratégico regional.

La cifra resultante del cálculo ha sido contrastada con referencias del mercado para verificar su idoneidad. Se han consultado datos de contratos similares recientes, tarifas orientativas y estudios de coste en el ámbito de la consultoría estratégica, técnica y de movilidad:

- Por un lado, se consideró la tarifa media de consultoría por perfil profesional. Los importes unitarios resultantes están en línea con los estándares del sector en 2026, según publicaciones especializadas y encuestas salariales.

- Por otro lado, se estimó el coste que tendría encargar separadamente cada componente (estudios jurídicos, económicos, participación) a diferentes consultores o empresas. La agregación en un único contrato con un equipo integrado demuestra economías de escala y evita duplicidades, resultando más eficiente en precio que contratar varias asistencias parciales por separado.
- Asimismo, se tuvo en cuenta el presupuesto disponible y autorizado para este proyecto de planificación estratégica, el importe se adecúa al crédito asignado en 2026 para este fin, sin comprometer otras partidas.

Con todo ello, se concluye que el presupuesto calculado es razonable y acorde al mercado. No se han detectado indicios de sobrevaloración ni de infravaloración que pudieran poner en riesgo la licitación o la ejecución.

6.3 Impuestos y costes laborales (Art. 100.2 LCSP)

En cumplimiento del artículo 100.2 LCSP, el presupuesto base de licitación se desglosa indicando costes directos, costes indirectos, otros gastos calculados para su determinación e impuestos aplicables. El IVA se aplica al tipo general del 21%, resultando una cuota de **44.969,18 €** y un presupuesto total de **259.108,11 €**.

Los costes laborales se han desglosado por perfiles, dedicación y periodo de ejecución, incorporando la Seguridad Social a cargo de la empresa.

De esta forma, queda acreditado que el presupuesto cumple con lo dispuesto en el art. 100.2 LCSP: refleja todos los costes directos e indirectos de la prestación, incluyendo impuestos y salarios, de manera que la ejecución del contrato será viable económicamente y no inducirá a incumplir condiciones laborales.

Los gastos generales y el beneficio industrial se han fijado respectivamente en un 4% y un 5,5% del presupuesto base de licitación, que se encuentran dentro de los límites que para este tipo de contratos se repercuten por tales conceptos.

Así mismo, se ha previsto una cuantía fija de **1.250 euros** como costes directos vinculados a la ejecución funcional del contrato (recursos dedicados exclusivamente a la producción de los entregables, el análisis de campo y el diseño técnico).

Los criterios cualitativos y la condición especial de ejecución no incorporan prestaciones adicionales ajenas al objeto contractual ni determinan por sí mismos un incremento independiente del presupuesto. Su finalidad es ordenar y valorar la calidad de la

metodología, la experiencia, la organización del equipo y los compromisos de ejecución directamente vinculados al PEM, dentro del precio global calculado para el contrato.

En consecuencia, no se identifica un coste autónomo adicional derivado de la condición especial de ejecución de carácter laboral ni de los criterios cualitativos previstos, sin perjuicio de que el presupuesto base de licitación ya contempla los costes laborales y empresariales necesarios para la correcta ejecución del servicio.

6.5 Comparativa con contratos similares

Se ha estudiado la existencia de contratos previos de objeto similar cuyo presupuesto pudiera compararse para validar la adecuación del presente PBL. Tras la búsqueda efectuada, no consta en esta Dirección General un contrato anterior análogo con idéntico objeto, alcance y estructura de prestaciones.

La comparativa con contratos similares se utiliza únicamente como elemento complementario de contraste, la diversidad de contratos de consultoría, movilidad, planificación, normativa y evaluación impide extraer una referencia homogénea sin atender a la duración, equipo, entregables, participación, análisis de datos y exigencias de calidad.

El presente contrato presenta un alcance singular: diagnóstico integral de movilidad regional, análisis de entorno, definición estratégica, concreción de medidas y proyectos, proceso participativo, redacción final del Plan, resumen ejecutivo, cuadro de seguimiento e indicadores de impacto. Por ello, su presupuesto debe compararse con contratos de similar complejidad y no con asistencias parciales de menor alcance o duración.

7. Justificación de la necesidad a la que se pretende dar satisfacción y su relación con el objeto del contrato (y 116.4.e LCSP).

Mediante el presente apartado se da cumplimiento a lo establecido en los artículos 28.1 y 116.4, apartado e) de la Ley 9/17, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

El artículo 28.1 de la Ley 9/2017 establece 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”*.

El artículo 116.4, apartado e), de la Ley 9/17, que establece que:

“4. En el expediente se justificará adecuadamente:

e) La necesidad de la Administración a la que se pretende dar satisfacción mediante la contratación de las prestaciones correspondientes; y su relación con el objeto del contrato, que deberá ser directa, clara y proporcional.

- Naturaleza y extensión de las necesidades que pretenden cubrirse mediante el contrato. (Artículo 28 Y 116.4.e) LCSP).

La necesidad administrativa que se pretende satisfacer es disponer de un Plan Estratégico de Movilidad de la Comunidad de Madrid que sirva como instrumento de planificación integral, transversal y operativo para orientar las políticas públicas de movilidad durante un horizonte temporal de cinco años desde su aprobación. La movilidad constituye una materia central para la cohesión territorial, la competitividad económica, la sostenibilidad ambiental, la seguridad vial, la accesibilidad universal, la inclusión social y la calidad de vida de la ciudadanía.

La Comunidad de Madrid presenta una elevada complejidad funcional y territorial: áreas metropolitanas densamente interconectadas, municipios con perfiles de movilidad diferenciados, corredores de acceso a la capital, transporte público intermodal, movilidad activa, logística urbana e interurbana, estacionamiento, innovación tecnológica, digitalización, movilidad compartida, transición energética y nuevas necesidades de gobernanza. Este contexto exige un instrumento estratégico capaz de integrar diagnósticos, objetivos, medidas, proyectos, indicadores y seguimiento.

El objeto del contrato se adecúa de forma directa a dicha necesidad: la asistencia técnica permitirá elaborar el diagnóstico de la situación actual, analizar el entorno, definir la visión y los objetivos estratégicos, concretar ejes y líneas de actuación, formular medidas y proyectos, diseñar el proceso participativo, incorporar aportaciones y redactar el documento final del PEM con sus anexos y herramientas de seguimiento.

- Idoneidad del objeto y contenido del contrato para satisfacerlas

La idoneidad del contrato se basa en la especialización requerida. El Plan exige conocimientos de movilidad y transporte, análisis territorial, explotación de datos, planificación estratégica, evaluación económica, sostenibilidad, participación pública, comunicación institucional y seguridad jurídica. La configuración del contrato como

servicio de consultoría y asistencia técnica es el medio idóneo para obtener dichos trabajos bajo la dirección, supervisión y validación de la Administración.

La necesidad responde al fin público que se pretende satisfacer y a la adecuación del objeto contractual para alcanzarlo; la insuficiencia de medios, tratada en el apartado siguiente, justifica por qué la Administración no puede ejecutar por sí sola todas las prestaciones necesarias en el plazo requerido.

La eficiencia se justifica, por la adecuada definición de la necesidad, la proporcionalidad del objeto, la correcta estimación del presupuesto y la selección de un procedimiento abierto que maximiza concurrencia y calidad.

Adecuación del contrato propuesto: El objeto del contrato es la asistencia técnica para la elaboración y redacción de la propuesta del Plan Estratégico de Movilidad, lo cual se relaciona de forma directa, clara y proporcional con la necesidad descrita, así como con la planificación autonómica de la movilidad y con la futura normativa sectorial que resulte aplicable. Dicha asistencia técnica constituye el medio idóneo para que la Administración pueda dotarse del instrumento de planificación dentro de los plazos y con la calidad requeridos. Se argumenta a continuación:

- El contrato aportará personal experto (jurídicos e ingenieros con experiencia en los ámbitos del transporte y la movilidad, economistas especializados, etc.) que complementará al personal funcionario, asegurando una calidad técnica de la estructura y objetivos establecidos en el Plan de movilidad. Esto es esencial, ya que un Plan de movilidad requiere solvencia tanto técnica como jurídica para evitar vicios de inconstitucionalidad o invasión competencial, así como rigor económico para evaluar impactos presupuestarios y socioeconómicos. La asistencia técnica proporcionará esa solvencia multidisciplinar.
- Conforme al artículo 308.2 LCSP: “En ningún caso la entidad contratante podrá instrumentar la contratación de personal a través del contrato de servicios, incluidos los que por razón de la cuantía se tramiten como contratos menores. A la extinción de los contratos de servicios, no podrá producirse en ningún caso la consolidación de las personas que hayan realizado los trabajos objeto del contrato como personal de la entidad contratante. A tal fin, los empleados o responsables de la Administración deben abstenerse de realizar actos que impliquen el ejercicio de facultades que, como parte de la relación jurídico laboral, le corresponden a la empresa contratista”.

- Así mismo, conforme al artículo 17, segundo párrafo, de la LCSP, “no podrán ser objeto de estos contratos los servicios que impliquen ejercicio de la autoridad inherente a los poderes públicos”.
- Finalmente, el contrato comprende la redacción del documento final del Proyecto de Plan Estratégico de Movilidad listo para su aprobación por el órgano competente. Es decir, la asistencia entregará la versión terminada del documento normativo, revisada técnicamente y en estilo técnico y jurídico adecuados. Esto es esencial para difundir los avances y mantener informados a ciudadanos y partes interesadas, cumpliendo con los principios de Gobierno Abierto.

De todo lo anterior se desprende que el contrato de asistencia técnica es **imprescindible** para satisfacer la necesidad de elaborar el Plan Estratégico de Movilidad. Su objeto se adecúa perfectamente a dicha necesidad: sin el contrato, la Administración difícilmente podría disponer de la ley en el corto plazo y con la calidad requerida. Con el contrato, en cambio, se asegura disponer de recursos humanos expertos y dedicados exclusivamente a esta tarea, bajo dirección de la DGTM, obteniendo así un resultado óptimo en tiempo y forma.

La relación entre la necesidad y el objeto es **directa, clara, y proporcional**. En términos del art. 28.1 LCSP, se ha definido con precisión la naturaleza y extensión de las necesidades a cubrir y se ha comprobado la idoneidad del objeto del contrato para satisfacerlas.

En conclusión, la contratación del servicio de asistencia técnica es necesaria y está justificada para que la Administración satisfaga su necesidad de disponer de un plan estratégico de movilidad coherente con la futura normativa autonómica de movilidad y con la planificación sectorial aplicable.

El objeto del contrato está directamente vinculado a esa finalidad y es el medio adecuado para lograrla en condiciones de eficiencia y calidad. Se cumple así con lo exigido por el art. 116.4.e).

8. Insuficiencia de medios propios (Art. 116.4.f LCSP)

De acuerdo con el artículo 116.4.f) de la LCSP, tratándose de un contrato de servicios, consta en el expediente el Informe de Insuficiencia de Medios de la propia Administración para realizar por sí las prestaciones objeto del contrato.

Dicho informe, emitido por la Dirección General de Transportes y Movilidad, concluye lo siguiente:

“La Dirección General de Transportes y Movilidad no cuenta con medios personales ni materiales suficientes, ni en volumen ni en especialización, para llevar a cabo las tareas objeto del contrato con sus propios recursos.”

Esta afirmación se fundamenta en los siguientes hechos:

- La elaboración de un Plan de movilidad de estas características exige un equipo multidisciplinar trabajando de forma intensiva durante varios meses. La DGTM carece de unidades específicas de normativa con esa dotación. En la plantilla de la DGTM, el área jurídica tiene un número limitado de técnicos jurídicos, dedicados principalmente a asesoramiento ordinario y tramitación de expedientes administrativos. Estos juristas internos no disponen de la dedicación plena que requeriría redactar un Plan de movilidad, simultaneando con sus tareas diarias.
- Igualmente, la DGTM no dispone internamente de especialistas en análisis económicos de medidas regulatorias de movilidad, ni tampoco de ingenieros del ámbito de la movilidad y el planeamiento tanto para la evaluación del impacto económico y financiero como el de carácter urbanístico, de transporte y medioambiental. En consecuencia, es necesario acudir a asistencia externa que aporte ese conocimiento.
- En cuanto a la gestión de la participación y coordinación, la Consejería no cuenta con personal administrativo adicional o de reserva para llevar a efecto la parte de participación social, la respuesta a las mismas y su seguimiento. Las cargas de trabajo ordinarias absorben al personal disponible. Sin refuerzo externo, estas actividades fundamentales quedarían desatendidas o recargarían de manera insostenible a la plantilla existente.
- En el plano material, la DGTM tampoco dispone de las herramientas tecnológicas específicas que pueden hacer falta. Una empresa especializada sí posee o puede hacerse con esos medios, lo que aportará un valor añadido.
- Debe tenerse en cuenta que, paralelamente, la Consejería está gestionando importantes proyectos e inversiones en movilidad. Los recursos humanos se hallan al límite en esos cometidos, por lo que no es factible distraer funcionarios o técnicos para dedicarles a la elaboración del Plan sin desatender otras obligaciones legales y

compromisos. La elaboración del Plan estratégico de movilidad debe liderarse por la Administración (y así será, manteniendo el control y la toma de decisiones en manos de los responsables públicos), resulta imprescindible el apoyo operativo externo para llevar a buen puerto el proyecto de planificación estratégica.

- Se añade que la necesidad de poder contar con el Plan Estratégico de Movilidad en esta legislatura confiere un carácter intensivo al trabajo: 6 meses de plazo implican un esfuerzo concentrado. La Administración no podría, con su dotación actual, absorber ese volumen de trabajo adicional en tan corto tiempo. Contratar una consultora que dedique un equipo completo permite acelerar el proceso sin detrimento de la calidad, cosa que internamente no sería viable.

Por todo lo anterior, el informe concluye que la **insuficiencia de medios es manifiesta** y que, como consecuencia, resulta necesario licitar el presente contrato de servicios. Esta externalización es la única forma de garantizar la realización de las prestaciones en tiempo y forma.

Cabe resaltar que esta situación no es excepcional, sino que es frecuente y prevista por la Ley: muchas administraciones recurren a asistencias técnicas para la redacción de planes y normas complejas, cuando no disponen de unidades especializadas propias.

En definitiva, queda plenamente justificada la insuficiencia de medios personales y materiales de la Administración para acometer internamente la elaboración del Plan Estratégico de Movilidad. La contratación propuesta suple esa carencia de manera eficiente. Este extremo se acredita en el expediente, dando cumplimiento al art. 116.4.f) de la LCSP.

9. Justificación de la no división en lotes (Art. 116.4.g LCSP)

El objeto del contrato consiste en una prestación única e integral: la asistencia técnica para elaborar una propuesta de Plan Estratégico de Movilidad y actividades conexas de apoyo. Tras analizar la posible subdivisión en lotes de este objeto, se concluye que **no procede dividir el contrato en lotes**, por los siguientes motivos válidos (conforme al art. 99.3 LCSP):

- Unidad del objeto y necesidad de coordinación: Las diversas tareas encomendadas están fuertemente interrelacionadas y orientadas a un único resultado final: el Anteproyecto del Plan de Movilidad completo.

Si se separasen en distintos lotes adjudicados a diferentes contratistas, se generaría un riesgo para la correcta ejecución técnica. La necesidad de coordinar a varios adjudicatarios en algo tan delicado como el instrumento de planificación podría dar lugar a incoherencias, duplicidades o lagunas. En cambio, una única empresa acometerá todas las labores de forma coherente, con un equipo multidisciplinar bajo una misma dirección, lo que garantiza la uniformidad y calidad del producto final.

- **Incremento de costes y plazos si se dividiera en lotes:** La división en lotes implicaría multiplicar esfuerzos de gestión y posiblemente duplicar tareas. Esto encarecería el conjunto y dificultaría cumplir el plazo de 6 meses. La coordinación contractual entre lotes diferentes supondría retrasos y sobrecostes administrativos de gestión, difícilmente justificables.
- **Posible restricción de la competencia por excesiva fragmentación:** El mercado de consultoría capaz de abarcar este objeto es relativamente limitado pero suficiente.

Si se fragmentara demasiado habría muy pocos ofertantes especializados exclusivamente en esa parcela o, por el contrario, las consultoras integrales podrían verse desincentivadas a concurrir a pedazos sueltos.

Un contrato único asegura la máxima concurrencia, pues las empresas integrales pueden presentarse ofreciendo todos los perfiles requeridos. Dividir en lotes pequeños podría restringir **injustificadamente** la competencia (art. 99.3.a LCSP), en contra del espíritu de facilitar participación de PYMEs, ya que en este caso muchas consultoras medianas pueden perfectamente abarcar todo el objeto.

En base a lo anterior, el órgano de contratación decidió fundadamente **no dividir en lotes**, dejando constancia de esta motivación específica en el expediente, tal como exige el art. 99.3 de la LCSP. Se cumple así la regla general de justificar la indivisibilidad cuando se opta por un único lote. Además, un único adjudicatario permitirá interlocución optimizada y con responsabilidades claras, lo que redunda en eficacia.

En conclusión, el contrato se licitará como **lote único** porque su naturaleza integrada lo demanda y porque dividirlo supondría riesgos técnicos y organizativos. Esta decisión está debidamente motivada en la presente memoria y en el informe del órgano de contratación, satisfaciendo lo requerido por el art. 116.4.g) LCSP.

En Madrid, a fecha de firma

EL DIRECTOR GENERAL DE
TRANSPORTES Y MOVILIDAD

Firmado digitalmente por: LUIS MIGUEL TORRES HERNÁNDEZ - ***1754**
Fecha: 2026.07.27 13:03