

Este documento se ha obtenido directamente del original que contenía la firma auténtica y, para evitar el acceso a datos personales protegidos, se ha ocultado el código que permitiría comprobar el original.

INFORME DE VALORACIÓN DE LA JUSTIFICACIÓN DE LA PROPOSICIÓN ECONÓMICA DE LA EMPRESA MONFORTE S.A.U. EN RELACIÓN CON LA PRESUNCIÓN DE ANORMALIDAD DE SU OFERTA EN EL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN “SERVICIO DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS CON CONDUCTOR PARA TRASLADO A LOS ASPIRANTES DEL CURSO SELECTIVO DE ACCESO AL CUERPO DE BOMBEROS EN LA CATEGORÍA DE BOMBERO ESPECIALISTA”. EXP. A/SER-014881/2026.

De acuerdo al contenido del Acta de la Mesa de contratación del 27 de agosto del 2026 (Publicado el 27 de agosto del 2026 08:12) del expediente de referencia, La oferta presentada por MONFORTE S.A.U.. (NIF. A15019243), inicialmente identificada como la oferta económicamente más ventajosa, se encuentra formulada en términos que la hacen anormalmente baja. En concreto, su oferta se sitúa un 16,20 % por debajo del valor de referencia establecido en el PCAP, para la detección de ofertas incursas en presunción de anormalidad, del expediente de contratación A/ SER-014881/2026.

Análisis de la justificación presentada

Examinada la documentación aportada por EMPRESA MONFORTE S.A.U. en relación con el requerimiento de justificación de su oferta incursa en presunción de anormalidad, se concluye que los argumentos expuestos no acreditan de forma suficiente la viabilidad económica de la oferta presentada.

El licitador EMPRESA MONFORTE S.A.U. presenta un cuadro económico denominado “PyG Oferta”, en el que establece unos ingresos de 43.610,16 € y desglosa los siguientes costes:

- Combustible: 9.625 €.
- Mantenimiento y reparaciones: 3.951 €.
- Personal de conducción: 13.567 €.
- Otros costes: 6.101 €.

La suma de estas partidas se refleja en el documento como 33.245 € de costes, equivalente a 1,036 €/km.

Posteriormente se incorporan 4.402 € en concepto de amortizaciones y gastos financieros, obteniéndose un Beneficio antes de impuestos (BAI) de 5.963 €, que la empresa traduce en un beneficio industrial del 15,84 %.

La estructura presentada permite, por tanto, conocer cuáles son los principales conceptos que el licitador ha considerado para determinar el precio ofertado, no obstante, debe señalarse que la mera identificación y cuantificación de los conceptos de coste no constituye por sí misma una justificación suficiente de su importe, ya que no se aporta una cadena de trazabilidad de los costes, de manera que pueda conocerse el origen de cada importe, las hipótesis utilizadas para su cálculo, los parámetros empleados, su correspondencia con las condiciones concretas del contrato y, finalmente, su repercusión en el precio ofertado.

En este sentido, el documento presentado por el licitador establece fundamentalmente una relación de importes globales, sin desarrollar suficientemente los cálculos que conducen a ellos.

En primer lugar, respecto al Kilometraje considerado, el licitador manifiesta que para la elaboración de su oferta ha considerado 32.048 km, correspondientes a 16.032 km útiles y 16.042 km en vacío.

Sin embargo, la suma de los kilómetros útiles y en vacío indicados por la propia empresa asciende a 32.074 km y no a 32.048 km, aunque la diferencia de 26 km no resulta, por sí misma, económicamente relevante respecto del importe total del contrato.

En segundo lugar, establece un coste de combustible de 9.625 €, equivalente a 0,300 €/km. Sin embargo, no se desarrolla en la documentación presentada el procedimiento mediante el cual se obtiene dicho coste como podría ser

- tipo de combustible considerado;
- precio de adquisición utilizado;
- fecha de referencia del precio;
- fuente o referencia utilizada para determinar dicho precio;
- consumo de los vehículos expresado en litros/100 km;
- número total de litros previstos;
- tipo o características de los autobuses considerados;
- ni si el consumo utilizado procede de datos reales de la empresa o de una estimación.

Por tanto, el importe de 9.625 € aparece como un dato incorporado al cuadro económico, pero no se establece una trazabilidad suficiente entre el consumo real o estimado de los vehículos, los kilómetros previstos, el precio del combustible, el coste finalmente imputado al contrato y la documentación o fuente que permita verificar la razonabilidad de los parámetros utilizados.

En tercer lugar, establece un coste de 13.567 €, equivalente a 0,423 €/km, correspondiente al personal de conducción.

Este concepto constituye uno de los principales costes directamente vinculados a la prestación del servicio y representa aproximadamente el 31 % de los ingresos de la oferta, por lo que su correcta justificación resulta especialmente relevante.

No obstante, la documentación aportada no permite conocer cómo se ha obtenido dicho importe como podría ser:

- el Convenio Colectivo aplicable;
- la categoría profesional de los conductores;
- las tablas salariales utilizadas;
- la jornada anual;
- salario base;
- complementos salariales;
- pagas extraordinarias;
- cotizaciones empresariales a la Seguridad Social;
- coste empresa/hora;
- número de conductores necesarios;
- número de horas de trabajo;
- horas de conducción;
- tiempos de presencia o disponibilidad;

- descansos;
- vacaciones;
- trabajo en sábados, domingos o festivos, en su caso;
- horas extraordinarias o complementarias que pudieran resultar necesarias;
- sustituciones o cobertura de ausencias;
- ni la relación existente entre las necesidades de personal derivadas de los servicios y los 13.567 € finalmente considerados.

La empresa considera un coste de 3.951 €, equivalente a 0,123 €/km, para mantenimiento y reparaciones.

Nuevamente, se incorpora un importe global sin que se explique suficientemente su origen. No se indica:

- qué vehículos se consideran;
- características y antigüedad de los mismos;
- coste medio de mantenimiento;
- frecuencia de las operaciones de mantenimiento;
- coste de revisiones;
- neumáticos;
- reparaciones;
- consumibles;
- ITV u otros costes asociados, en caso de corresponder;
- ni si el coste de 0,123 €/km procede de datos históricos de la empresa o de una estimación.

En cuarto lugar, La empresa incluye una partida de 6.101 €, equivalente a 0,190 €/km, denominada "Otros Costes".

Según la nota incorporada al documento, esta partida incluye dietas, peajes, seguros y diversos gastos derivados de la prestación del servicio, pero la justificación aportada no permite conocer su composición, comprobar la suficiencia de las cantidades asignadas a cada uno de ellos, saber el criterio utilizado para su estimación y su repercusión sobre el servicio ni qué se incluye bajo la denominación genérica de "diversos gastos derivados de la prestación del servicio".

En quinto lugar, La empresa incorpora 4.402 € en concepto de amortizaciones y gastos financieros.

Sin embargo, tampoco se explica el origen de dicha cantidad ni el criterio de imputación al contrato, como podría ser:

- vehículos a los que corresponde;
- valor de adquisición;
- fecha de adquisición;
- vida útil;
- amortización anual;
- porcentaje o importe imputado al contrato;
- existencia de financiación;
- gastos financieros considerados;
- y criterio seguido para su imputación.

Resulta especialmente relevante este aspecto dado que la empresa manifiesta disponer de una flota de 312 vehículos, pero no se indica qué parte de la flota se ha considerado para determinar los costes de amortización y financiación.

En sexto lugar, en la estructura económica presentada no aparece una partida diferenciada de Gastos Generales y el criterio utilizado para su imputación al contrato.

La ausencia de una identificación específica de estos costes impide comprobar en este momento que todos los gastos necesarios para la organización y gestión del servicio hayan sido efectivamente contemplados.

En séptimo lugar, la disponibilidad de una flota de 312 vehículos acredita capacidad empresarial, pero no constituye por sí sola una justificación suficiente de la baja, al no acreditar el ahorro o reducción de costes que dicha circunstancia genera en la ejecución del contrato.

En octavo lugar, el resultado económico presentado, con un BAI de 5.963 € y un beneficio industrial del 15,84 %, constituye un elemento favorable al no evidenciar una ejecución del contrato con pérdidas. No obstante, la justificación no permite verificar la coherencia del beneficio industrial declarado con el resultado económico presentado ni el tratamiento dado a los gastos generales dentro de la estructura de costes.

Conclusión

En consecuencia, la justificación presentada por EMPRESA MONFORTE S.A.U no aporta elementos objetivos, cuantificados y suficientemente acreditados que permitan confirmar la viabilidad de su oferta económica. Asimismo, debe señalarse que la oferta presentada se sitúa un 16,20 % por debajo del umbral establecido para la presunción de anormalidad, lo que supone una desviación especialmente significativa que exigiría una justificación económica sólida, detallada y documentalmente acreditada, circunstancia que no concurre en el presente caso. Por todo ello, no quedan suficientemente justificadas las condiciones económicas que permitan considerar viable la ejecución del contrato en los términos ofertados.

LA JEFA DEL SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

AURORA CHAVES
VÁZQUEZ -

Firmado digitalmente por AURORA
CHAVES VÁZQUEZ
Fecha: 2026.09.07 09:35:55 +02'00'

Fdo.: Aurora Chaves Vázquez

LA JEFA DE ÁREA DE FORMACIÓN

Firmado digitalmente por: GONZÁLEZ GARRIDO MARÍA LUZ
Fecha: 2026.09.07 09:56

Fdo.: M^a Luz González Garrido

EL JEFE DEL CUERPO DE BOMBEROS

Firmado digitalmente por: PÉREZ CRESPO ANTONIO
Fecha: 2026.09.07 11:14
Verificación y validez por CSV: [REDACTED]
La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
Referencia: [REDACTED]

Fdo.: Antonio Pérez Crespo