

MEMORIA JUSTIFICATIVA E INFORME DE INSUFICIENCIA DE MEDIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA REDACCIÓN DEL “PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2027 - 2042”

En la presente memoria justificativa del Contrato se analizan las siguientes cuestiones:

1. OBJETO DEL CONTRATO (art. 99 LCSP); NATURALEZA Y EXTENSIÓN DE LAS NECESIDADES QUE PRETENDEN CUBRIRSE MEDIANTE EL CONTRATO PROYECTADO, ASÍ COMO LA IDONEIDAD DE SU OBJETO Y CONTENIDO PARA SATISFACERLAS (art. 28.1 LCSP). LA NECESIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN A LA QUE SE PRETENDE DAR SATISFACCIÓN; RELACIÓN CON EL OBJETO DEL CONTRATO

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (en adelante CRTM) tiene entre sus funciones, en el marco de las competencias que le atribuye en su artículo 2º, apartado 1º y 2º, la Ley de Creación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Ley 5/1985 de 16 de mayo, la planificación de las infraestructuras y de los servicios de transporte público de viajeros.

Para desarrollar eficazmente estas funciones el CRTM pretende promover un Contrato cuyo objeto es formular la planificación de las infraestructuras y servicios en materia de transporte colectivo a desarrollar en los próximos años en la Comunidad de Madrid, donde el objetivo fundamental es avanzar hacia la consecución de un modelo de transporte más sostenible en la Región.

Para ello, el Contrato consistirá en la elaboración de los diferentes documentos y herramientas digitales que integrarán el “PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2027 - 2042” (en adelante PEIST) para el periodo 2027 – 2042 y prestar la asistencia técnica necesaria para su tramitación, tanto ambiental como administrativa, hasta su aprobación definitiva por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid.

MEMORIA JUSTIFICATIVA E INFORME DE INSUFICIENCIA DE MEDIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA REDACCIÓN DEL “PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2027 – 2042”

Con la redacción del PEIST se pretende dotar a la Comunidad de Madrid de una herramienta actualizada de planificación de infraestructuras y servicios de transporte regular de viajeros que potencie el transporte público, buscando su mayor eficacia y eficiencia y mejore la cohesión social en todo su territorio.

Así, la redacción del PEIST se justifica atendiendo a las siguientes circunstancias:

- La necesidad de planificar las infraestructuras de transporte colectivo de viajeros que atiendan a la movilidad actual y previsible en el futuro, de acuerdo con el modelo territorial actual y previsto a desarrollar en la Comunidad de Madrid, de la manera más eficiente.
- La exigencia de adaptar la planificación estratégica de las infraestructuras y servicios de transporte público a las nuevas políticas de movilidad sostenible, en particular, a los principios, objetivos y directrices establecidos en la reciente Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible y en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.
- El requisito de integrar y articular la coordinación del planeamiento territorial y urbano con las políticas de movilidad, para conseguir los objetivos económicos, ambientales y sociales generales y el modelo territorial sostenible deseado para la Comunidad de Madrid.

Adicionalmente, se atenderá a la necesidad de articular y tener en consideración los diferentes Planes sectoriales como el Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid, los nuevos proyectos de ampliación de la red de Metro, los estudios de reordenación de las líneas de autobús urbano, el nuevo mapa concesional para el transporte interurbano de la Comunidad de Madrid, la nueva normativa en materia de suelo, ordenación del territorio, transportes y accesibilidad, las nuevas estrategias medioambientales, así como los nuevos desarrollos urbanísticos y modificaciones de los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) de los Municipios de la Región.

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 asciende a la cantidad de **654.284,51 euros IVA no incluido**.

Dicho importe coincide con la base imponible del Presupuesto base de licitación al no estar previstas ni prórrogas ni modificaciones del Contrato.

En la determinación del valor estimado se han tenido en cuenta los costes derivados de la aplicación de las normativas laborales vigentes, otros costes que se derivan de la ejecución material de los servicios, los gastos generales de estructura y el beneficio industrial, así como las demás previsiones contenidas en el art. 101.2 de la LCSP.

3. NATURALEZA DEL CONTRATO

En todo caso, el Contrato debe ser considerado como un Contrato de servicios porque las prestaciones que en él se desarrollan están dirigidas a la obtención de un resultado distinto de una obra o suministro (art. 17. LCSP).

4. UNIDAD ENCARGADA DEL SEGUIMIENTO Y EJECUCIÓN ORDINARIA DEL CONTRATO (art. 62.1 LCSP)

La unidad encargada del seguimiento y ejecución de este Contrato es el Área de Estudios y Proyectos, dependiente de la Dirección de Planificación Estratégica y Explotación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, en adelante CRTM.

5. RESPONSABLE DEL CONTRATO (art. 62.1.2 LCSP)

La Dirección del Contrato del PEIST se llevará a cabo por parte de personal técnico designado por la Dirección de Planificación Estratégica y Explotación del CRTM.

6. INFORME DE INSUFICIENCIA DE MEDIOS EN EL CASO DE CONTRATOS DE SERVICIOS (art. 116.4 f) LCSP)

El desarrollo de los trabajos descritos exige la asignación de numerosos recursos humanos y técnicos, que exceden los recursos y medios propios de la unidad promotora, por lo cual se justifica y propone la contratación externa de los mismos.

7. ELECCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE LICITACIÓN (art. 131.2 y 159 LCSP)

Con la pretensión de recibir el mayor número de proposiciones se utilizará el procedimiento ordinario abierto según las condiciones establecidas en la LCSP. La adjudicación se realizará utilizando pluralidad de criterios de adjudicación basados en el principio de mejor relación calidad-precio, valorando la mejor relación coste-eficacia según queda recogido en el artículo 148 de la LCSP.

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 (2023-2025) equivalente a la anualidad media del contrato: 261.713,80 € (sin IVA).

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 experiencia previa en contratos de características similares en los últimos tres años (2023-2025) de igual o similar naturaleza al que corresponde el objeto del contrato, cuyo importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea igual o superior a 261.713,80 € sin IVA, con el fin de garantizar que dispone de la experiencia técnica necesaria para cumplir con las obligaciones del contrato. A los citados efectos se considerará que un trabajo es de igual o similar naturaleza al que constituye el objeto del contrato si se corresponde con el siguiente código CPV : 71311200-3 Servicios de consultoría en sistemas de transporte.

En virtud de lo expuesto, los criterios de solvencia técnica y económica establecidos en el presente expediente se consideran adecuados, proporcionales y vinculados directamente al objeto del contrato. Su inclusión responde a la necesidad de garantizar que los licitadores disponen de la capacidad suficiente para ejecutar correctamente la prestación contratada, sin que ello suponga una restricción injustificada a la competencia ni una discriminación hacia operadores económicos de menor tamaño.

Asimismo, se han respetado los principios de igualdad de trato, libre concurrencia, transparencia y eficiencia en el uso de los fondos públicos, conforme a lo dispuesto en los artículos 1, 76, 87 y 116 de la Ley de Contratos del Sector Público.

- **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.

8.2 Adscripción a la ejecución del Contrato de medios personales:

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 sobre los Pliegos del presente Contrato.

Para el correcto desempeño del servicio objeto del Contrato, el equipo de trabajo a adscribir al Contrato estará constituido, al menos, por los perfiles profesionales que se citan a continuación:

- **Un (1) Jefe del Equipo Técnico**, ICCP o titulación equivalente, con experiencia mínima de 15 años en trabajos de consultoría de sistemas de transporte colectivo, con dedicación total a la ejecución del Contrato.

Se considera necesaria la exigencia de 15 años de experiencia para este perfil en concreto, ya que la redacción de un Plan de Infraestructuras y Servicios de Transporte Colectivo constituye un trabajo de alta complejidad técnica y estratégica, que requiere un conocimiento profundo y contrastado del funcionamiento de los sistemas de transporte público tanto a nivel regional como nacional, así como de su interacción con la planificación urbana, territorial, ambiental y económica.

La exigencia de una experiencia profesional mínima de 15 años se considera proporcionada, necesaria y directamente vinculada al objeto del contrato, por los siguientes motivos:

Una experiencia de 15 años permite asegurar que el profesional ha participado en proyectos de planificación de transporte colectivo de entidad suficiente, ha afrontado problemáticas complejas y ha adquirido una visión global y estratégica tanto del sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid, como a escala nacional, europea e internacional, difícilmente alcanzable con una trayectoria más breve.

Los planes de transporte colectivo suelen elaborarse para horizontes a largo plazo, en entornos con condicionantes técnicos, normativos y presupuestarios cambiantes, por lo que se considera que una larga experiencia profesional aporta capacidad de anticipación, criterio técnico consolidado y solvencia en la evaluación de alternativas.

Este requisito no se considera discriminatorio ni arbitrario, ya que se aplica exclusivamente al jefe del Equipo, figura central del contrato, y no al conjunto de los técnicos participantes. Además, el plazo de 15 años parece coherente con la relevancia y alcance del objeto contractual y habitual en contratos de planificación estratégica de

transporte y movilidad de alcance supramunicipal o regional.

Por todo lo anterior, se considera justificada, razonable y adecuada la exigencia de que el jefe del Equipo cuente con una experiencia profesional mínima de 15 años en planificación de infraestructuras y/o servicios de transporte colectivo, al resultar un requisito directamente vinculado a la correcta ejecución del contrato y a la satisfacción del interés público perseguido.

- **Un (1) Técnico experto en proyectos de infraestructuras ferroviarias**, ICCP o titulación equivalente, con experiencia mínima de 5 años en la ejecución de proyectos o de obras de infraestructuras ferroviarias, con dedicación parcial a la ejecución del Contrato.
- **Un (1) Técnico experto en proyectos de infraestructuras viarias**, ICCP o titulación equivalente, con experiencia mínima de 5 años en la ejecución de proyectos o de obras de infraestructuras viarias o de plataformas reservadas, con dedicación parcial a la ejecución del Contrato.
- **Un (1) Técnico experto en planificación de infraestructuras de transporte y urbanismo**, ICCP o arquitecto o titulación equivalente, con experiencia mínima de 5 años en la redacción y/o tramitación de instrumentos de planeamiento urbanístico y estudios territoriales vinculados a la planificación del transporte y la movilidad, con dedicación parcial a la ejecución del Contrato.
- **Un (1) Técnico experto en modelos de transporte y sistemas de información geográfica**, con experiencia mínima de 3 años en la elaboración de modelos de sistemas de transporte y sistemas de información geográfica, responsable de las labores de diseño, modelización y evaluación de las distintas alternativas, con dedicación parcial a la ejecución del Contrato.
- **Un (1) Técnico experto en Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)**, ingeniero superior o titulación equivalente, con experiencia mínima de 3 años en el diseño, implantación y gestión de soluciones ITS aplicadas a la explotación y planificación del transporte, con dedicación parcial a la ejecución del contrato.
- **Un (1) Técnico experto en evaluación y tramitación ambiental de planes**, con

titulación universitaria superior (2º ciclo) de carácter técnico o científico adecuada al objeto de los trabajos a realizar, con experiencia mínima de 5 años en la evaluación y tramitación ambiental de planes, programas o proyectos de infraestructuras de transporte, con dedicación parcial a la ejecución del Contrato.

A título meramente enunciativo y no limitativo, se considerarán adecuadas, entre otras, las siguientes titulaciones: Ingeniería Ambiental, Ingeniería de Montes, Ingeniería Agronómica, Ciencias Ambientales, Biología u otras titulaciones universitarias equivalentes vinculadas al ámbito ambiental siempre que se pueda acreditar documentalmente que es titulación apta para la redacción de estudios de Evaluación Ambiental estratégica o de Impacto ambiental (este extremo podrá acreditarse mediante certificados oficiales, académicos o colegiales).

- **Un (1) Técnico en delineación y diseño gráfico**, con experiencia mínima de 5 años y experto en el manejo de software relativo a sistemas de información geográfica y diseño gráfico.

De acuerdo con el Artículo 308.2 de la LCSP a la extinción del Contrato 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.

El compromiso adquirido por la empresa en relación con el equipo técnico adscrito a la ejecución del Contrato, tiene carácter de obligación esencial a los efectos previstos en la LCSP. El incumplimiento de estos compromisos será causa de resolución del Contrato.

9. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN. JUSTIFICACIÓN

Se utilizará una pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio, conforme al artículo 145.4 de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público.

Se considera que el objeto del Contrato es de CARÁCTER INTELECTUAL ya que las prestaciones que en él se contemplan son de consultoría y por tanto incluidas en la Disposición Adicional 41 de la LCSP. En este sentido hay que tener en cuenta que los trabajos a desarrollar (que tienen una importante componente de innovación o creatividad) requieren de personal con alta cualificación técnica, con conocimientos y experiencia acreditada en la redacción de estudios, planes, proyectos y/o en la modelización de infraestructuras de transporte.

Por esta razón, conforme a lo dispuesto en la LCSP, en relación a los criterios de adjudicación de Contratos de servicios que tengan por objeto prestaciones de carácter intelectual, (art. 145.4 LCSP) y de acuerdo a su naturaleza se considera adecuado que la valoración de las ofertas que se presenten incluyan criterios técnicos cuya cuantificación dependa de un juicio de valor en los que se evalúe el grado de completitud, validez y coherencia de los procedimientos metodológicos a emplear en la realización de los distintos trabajos a realizar, que puedan mejorar la selección de la empresa y, por ende, mejorar también los diferentes trabajos a ejecutar.

Los criterios económicos se establecen en base al precio, mientras que, entre los criterios cualitativos, se han incluido aspectos vinculados al objeto del Contrato con criterios evaluables mediante la aplicación de fórmulas y mediante juicios de valor con la siguiente ponderación:

CRITERIOS ECONÓMICOS: 49 %

CRITERIOS CUALITATIVOS: 51%

A) CRITERIO RELACIONADO CON EL COSTE

PRECIO (De 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:

MEMORIA JUSTIFICATIVA E INFORME DE INSUFICIENCIA DE MEDIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA REDACCIÓN DEL "PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2027 – 2042"

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

Donde:

PE: Puntuación de la oferta a valorar, redondeada al segundo decimal.

M: Máxima puntuación (49 puntos).

B: Baja (%) de la oferta a valorar.

Bm = Baja de la oferta más económica (de entre las admitidas) si ésta es superior a 10 unidades porcentuales (10%). Si la oferta más económica es inferior o igual a 10 unidades porcentuales, Bm = 10.

Justificación de la fórmula:

- 1.- Se otorga la puntuación más alta (hasta un máximo de 49 puntos) 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 base de licitación.
- 3.- La puntuación del resto de las ofertas se obtiene por referencia a la disminución del precio realizado por la más económica, asignando en todo caso a una baja mayor una puntuación mayor.
- 4.- Con la fórmula propuesta, ante pequeñas variaciones en las ofertas económicas de los diferentes licitadores se obtienen mínimas variaciones en las puntuaciones a otorgar, evitándose el efecto que se puede producir de aplicar fórmulas de tipo lineal, en las que pequeñas diferencias en las proposiciones económicas pueden dar como resultado diferencias desproporcionadas en la puntuación obtenida.

B) CRITERIOS CUALITATIVOS EVALUABLES AUTOMÁTICAMENTE MEDIANTE FÓRMULAS

EXPERIENCIA ADICIONAL DEL EQUIPO TÉCNICO RESPECTO AL MÍNIMO EXIGIDO EN EL APARTADO 7 (De 0 a 31 puntos)

MEMORIA JUSTIFICATIVA E INFORME DE INSUFICIENCIA DE MEDIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA REDACCIÓN DEL "PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2027 – 2042"

Para favorecer la consecución de los objetivos del Contrato se valorará la experiencia adicional del personal especializado adscrito al mismo respecto a la mínima exigida en el PCAP.

Al tratarse de un Contrato de carácter intelectual que requiere de conocimientos y experiencia en el ámbito de los sistemas de transporte público tanto en lo relacionado con la modelización, planificación y ejecución de obras de infraestructuras de transporte, se considera que una mayor experiencia del equipo técnico a adscribir al Contrato va a contribuir a una mejor consecución de los objetivos a alcanzar, ya que:

- Un equipo experimentado puede ejecutar las tareas de manera más rápida y efectiva, lo que facilitará el cumplimiento de los plazos contractuales.
- La experiencia profesional supone un mayor dominio de las habilidades necesarias para llevar a cabo las tareas requeridas. Esto se traduce en un trabajo de mayor calidad, con menos errores y una mayor precisión en la ejecución de las tareas. Estos aspectos tienen especial relevancia en lo relacionado con el manejo de las herramientas informáticas necesarias para la ejecución del Contrato relativas a la modelización de sistemas de transporte público, Sistemas de información geográfica y al diseño y trazado de infraestructuras de transporte
- Los equipos experimentados tienen una mejor capacidad para identificar y resolver problemas de manera efectiva. Su experiencia les permite anticipar posibles obstáculos y encontrar soluciones de manera más rápida y eficiente, lo que minimiza el impacto de los contratiempos en el logro de los objetivos, aspectos éstos fundamentales en la planificación y estudio de las infraestructuras de transporte objeto del Contrato
- Un equipo técnico experimentado puede aportar nuevas ideas y enfoques en el diseño de las infraestructuras a proyectar, lo que puede mejorar significativamente la forma en que se abordan los objetivos del Contrato.

En resumen, un equipo técnico con mayor experiencia profesional en el ámbito de los sistemas de transporte no solo está mejor preparado para enfrentar los desafíos del Contrato, sino que también puede añadir un valor significativo al proyecto en términos de calidad, creatividad, eficiencia y gestión de riesgos, lo que en última instancia contribuye a una mejor consecución de los objetivos del Contrato.

En consecuencia, los trabajos de la experiencia adicional del equipo técnico a adscribir al Contrato que será objeto de valoración será la siguiente (máximo 31 puntos):

Equipo Técnico	Puntuación
Jefe del Equipo Técnico	1 punto por cada año completo de experiencia superior a 15 años, en trabajos de consultoría de sistemas de transporte colectivo. Hasta un máximo de 5 puntos
Técnico experto en proyectos de infraestructuras ferroviarias	1 punto por cada año completo de experiencia superior a 5 años, en la ejecución de proyectos o de obras de infraestructuras ferroviarias. Hasta un máximo de 5 puntos.
Técnico experto en proyectos de infraestructuras viarias	1 punto por cada año completo de experiencia superior a 5 años, en la ejecución de proyectos o de obras de infraestructuras viarias o de plataformas reservadas. Hasta un máximo de 5 puntos.
Técnico experto en planificación de infraestructuras de transporte y urbanismo	1 punto por cada año completo de experiencia superior a 5 años, en la redacción y/o tramitación de instrumentos de planeamiento urbanístico y estudios territoriales vinculados a la planificación del transporte y la movilidad. Hasta un máximo de 5 puntos.
Técnico experto en modelos de transporte	1 punto por cada año completo de experiencia superior a 3 años, en la elaboración de modelos de sistemas de transporte público. Hasta un máximo de 6 puntos.
Técnico experto en tramitación ambiental de planes	1 punto por cada año completo de experiencia superior a 5 años, en la evaluación y tramitación ambiental de planes, programas o proyectos de infraestructuras de transporte. Hasta un máximo de 5 puntos.

C) CRITERIOS CUALITATIVOS CUYA CUANTIFICACIÓN DEPENDE DE UN JUICIO DE VALOR

MEMORIA METODOLÓGICA (De 0 a 20 puntos)

Se otorgará la máxima puntuación a la oferta que desarrolle de forma completa el apartado correspondiente, asignándose una puntuación proporcional en función del grado de desarrollo y perfeccionamiento de cada uno de los siguientes apartados de acuerdo con las puntuaciones máximas parciales que se detallan:

- Propuesta metodológica de la fase de análisis de la situación actual y diagnóstico **(0- 5 puntos.)**
- Propuesta metodológica de la fase de definición de propuestas de actuación: **(0-5 puntos).**
- Propuesta metodológica de posible implantación de digitalización, nuevas tecnologías y sistemas inteligentes aplicables al transporte público en la tramitación del plan:**(0-5 puntos)**
- Propuesta metodológica de las fases de consulta y participación pública: **(0- 5 puntos)**

Fases sucesivas de valoración: NO

Fórmulas de puntuación:

La Puntuación Total del licitador será la suma de la Puntuación Económica Final (a) y la Puntuación Cualitativa Final (b+c). Las puntuaciones finales resultantes serán redondeadas a dos decimales.

$$\text{Puntuación Total del licitador} = a + b + c \text{ (Máximo 100 puntos)}$$

Criterios de anormalidad de ofertas :

Se considera que los únicos parámetros objetivos para identificar que una oferta se considere anormal referidos a la oferta considerada en su conjunto son los que ya constan en el PCAP, que hacen referencia al factor precio, ya que:

- No procede establecer parámetros objetivos en relación con los criterios cualitativos evaluables de forma automática, al establecerse en el PCAP un valor límite máximo por encima del cual no se produce un incremento de la puntuación a otorgar.
- Por su propia naturaleza, no es posible establecer parámetros objetivos en relación con los criterios cualitativos evaluables mediante juicio de valor.

En todo caso se estará a lo que dispone el art 149 de la LCSP.

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.

Cuando concurren dos licitadores, se estimará como desproporcionada la que sea inferior en más de 15 unidades porcentuales a la otra oferta.

Cuando concurren tres o más licitadores, se estimarán como desproporcionadas las ofertas que sean inferiores en más de 10 unidades porcentuales respecto a la media aritmética de las ofertas presentadas.

10. 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 favorecer el uso de tecnologías y procedimientos innovadores para lo que requiere a la empresa adjudicataria presentará al responsable del Contrato un Plan de uso de tecnología y procedimientos innovadores aplicados al Contrato, donde se identificará medidas,

objetivos y metodología de seguimiento.

Dicho requisito está vinculado directamente al objeto del Contrato, no se considera discriminatorio directa ni indirectamente y resulta compatible con el derecho comunitario.

11. JUSTIFICACIÓN DE LA NO DIVISIÓN EN LOTES

Las prestaciones objeto de Contrato, por su propia naturaleza, constituyen una unidad funcional, ya que la totalidad de las tareas a desarrollar para la consecución de sus objetivos se encuentran íntimamente relacionadas y, por tanto, no son susceptibles de ser ejecutadas de forma independiente por contratistas diferentes.

La correcta ejecución del contrato, por su propia naturaleza, implica la necesidad de coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones o tareas, cuestión que podría verse imposibilitada por su división en lotes y consecuente ejecución por empresas adjudicatarias diferentes.

12. SUBCONTRATACIÓN

Debido a la naturaleza del Contrato, las prestaciones relativas a coordinación y dirección del equipo técnico, así como las correspondientes a la redacción de informes se consideran críticas para la obtención de los objetivos previstos, por lo que deben ser ejecutadas por el contratista principal. El resto de las actuaciones incluidas en el Contrato podrán ser objeto de subcontratación, debiendo indicarse en la oferta la parte del Contrato que se pretende subcontratar

En Madrid, a fecha de firma

EL JEFE DEL ÁREA DE ESTUDIOS
Y PROYECTOS

Firmado digitalmente por: GOMEZ LOPEZ FRANCISCO JAVIER
Fecha: 2026.06.01 07:52

EL DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN
ESTRATÉGICA Y EXPLOTACIÓN

Firmado digitalmente por: MARTÍN DUQUE DOMINGO
Fecha: 2026.05.29 07:28

Fdo.: Domingo Martín Duque

Fdo.: Fco. Javier Gómez López

MEMORIA JUSTIFICATIVA E INFORME DE INSUFICIENCIA DE MEDIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA REDACCIÓN DEL "PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA COMUNIDAD DE MADRID 2027 – 2042"