

DIRECCIÓN DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SOSTENIBILIDAD
Exp.: 902340/2022

INFORME DE NECESIDAD

TIPO DE CONTRATO	Servicios	
SUBTIPO DE CONTRATO	Servicios de transporte por vía terrestre	
OBJETO DEL CONTRATO	SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE EL PAPIOL	
PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN	Abierto	
ÓRGANO DE CONTRATACIÓN	Consejo Metropolitano	
PRESUPUESTO	a) El presupuesto base de la licitación es de UN MILLÓN OCHOCIENTOS SETENTA Y DOS MIL CIENTO SESENTA Y OCHO EUROS (1.872.168,00 €). b) El Valor Estimado del Contrato es de DOS MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL CIENTO DIECISÉIS EUROS (2.674.116,00 €).	
¿Existe financiación afectada?	Sí	Código de proyecto
		2022/3/6010/9/2
JUSTIFICACIÓN DE LA CONTRATACIÓN	El servicio objeto de licitación se configura como un servicio público de transporte colectivo de viajeros por carretera que busca atender las necesidades de movilidad del municipio de El Papiol. Una vez agotado el plazo del contrato mediante el cual se provee el servicio, y dada la insuficiencia de medios del AMB, se procede a realizar una nueva licitación.	
¿Es una compra de innovación?	No	
¿Tiene la licitación reserva social?	No	

CPV:

Código CPV	Descripción CPV
60100000-9	Servicios de transporte por carretera

APLICACIONES PRESUPUESTARIAS

El gasto se realizará con cargo a las siguientes aplicaciones presupuestarias:

	T6010 44110 47949
2022	15.564,00 €
2023	208.980,00 €
2024	243.960,00 €
2025	248.424,00 €
2026	252.960,00 €
2027	233.124,00 €

	T6010 44111 47949
2022	9.048,00 €
2023	116.928,00 €
2024	135.072,00 €
2025	137.628,00 €
2026	140.256,00 €
2027	130.224,00 €

OTROS ASPECTOS:

1. Duración del contrato

El plazo de duración del Contrato será de cinco (5) años a partir de la fecha de inicio del servicio. El Contrato se podrá prorrogar una única vez por una duración máxima de dos (2) años, siempre que el plazo no haya finalizado. La duración total del Contrato, incluida la prórroga, en ningún caso podrá exceder el plazo máximo de diez (10) años establecido en el artículo 4.3 del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007.

2. Justificación de la necesidad

La vigente Ley 31/2010 de creación del Área Metropolitana de Barcelona, aprobada por el Parlamento de Cataluña el 27 de julio de 2010 (LAMB), incluye entre las competencias del AMB (artículo 14.B.a) el transporte público urbano colectivo de viajeros en superficie. El precepto establece que el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona es

un área de gestión unitaria del transporte, por lo que el transporte es urbano si transcurre íntegramente por dicho ámbito. El ámbito territorial del AMB se define en el artículo 2 de la LAMB. Los municipios por los que discurre el servicio objeto de licitación forman parte de dicho ámbito territorial.

Asimismo, deberá recordarse que, dado el carácter irrenunciable de las competencias administrativas, consagrado en el artículo 6 de la Ley 26/2010, de 3 de agosto, de Régimen Jurídico y de Procedimiento de las Administraciones Públicas de Cataluña, el AMB no puede renunciar al ejercicio de dichas competencias bajo el riesgo de incurrir en nulidad de pleno derecho de los actos correspondientes, de acuerdo con el artículo 47.1.b) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Al respecto, y con el propósito de hacer efectiva la competencia del AMB sobre los servicios de transporte que discurren íntegramente por el ámbito metropolitano, el AMB tiene la responsabilidad de garantizar la prestación del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en el municipio de El Papiol.

Dada la insuficiencia de medios del AMB, procede iniciar los trámites para la licitación de un nuevo contrato, en la modalidad de contrato de servicios.

3. Justificación de la insuficiencia de medios

La necesidad que debe satisfacerse es la prestación del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en el municipio de El Papiol. La ejecución del Contrato requiere disponer de medios personales especializados y de suficientes medios técnicos, como vehículos provisionales y vehículos de reserva, así como cocheras u otras instalaciones y medios auxiliares. El AMB no dispone de los medios propios necesarios ni del personal interno suficiente para satisfacer la necesidad de servicio de transporte objeto de la contratación.

4. Justificación de la no división en lotes

Se hace constar que se ha estudiado la conveniencia de dividir el Contrato en lotes, y que se ha estimado que no sería conveniente, puesto que la división dificultaría su correcta ejecución desde el punto de vista técnico y económico.

El servicio objeto de licitación se concibe como una red de transporte que sirve a un ámbito territorial homogéneo. Esta organización permite la compactación de los servicios en una misma zona, lo que genera numerosas ventajas gracias a las economías de escala, a la facilidad de coordinar el servicio y a la capacidad del servicio para reaccionar frente a incidencias. La división en lotes del servicio objeto de contratación supondría renunciar a las ventajas enunciadas.

Asimismo, se hace constar que el servicio objeto de licitación requiere dos vehículos (incluida la flota de vehículos de reserva) durante todo el Contrato. Por consiguiente, se

trata de un servicio de dimensiones reducidas que permite, en cualquier caso, la concurrencia de pequeñas y medianas empresas.

5. Presupuesto Base de Licitación y Valor Estimado del Contrato

5.1. Cálculo del Presupuesto Base de Licitación y del Valor Estimado del Contrato

El Presupuesto Base de Licitación es de **UN MILLÓN OCHOCIENTOS SETENTA Y DOS MIL CIENTO SESENTA Y OCHO EUROS (1.872.168,00 €)**, según los siguientes ejercicios:

Año	Importe
2022 (dic)	24.612,00 €
2023	325.908,00 €
2024	379.032,00 €
2025	386.052,00 €
2026	393.216,00 €
2027 (ene-1/dic)	363.348,00 €
Presupuesto Base de Licitación	1.872.168,00 €

El Valor Estimado del Contrato se determina de conformidad con el artículo 101 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Dado que el contrato puede prorrogarse una única vez durante un máximo de dos (2) años, el Valor Estimado del Contrato incluye el coste estimado de la posible prórroga, según se recoge en la siguiente tabla:

	Importe
Presupuesto Base de Licitación (IVA no incluido):	1.872.168,00 €
Valor estimado de la prórroga:	801.948,00 €
Valor Estimado del Contrato	2.674.116,00 €

Por tanto, el Valor Estimado del Contrato es de **DOS MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL CIENTO DIECISÉIS EUROS (2.674.116,00 €)**.

El detalle del cálculo del Presupuesto Base de Licitación y del Valor Estimado del Contrato figura en la memoria económica que consta en el expediente.

5.2. Condición de no sujeción al IVA en las aportaciones al déficit de explotación que financian el transporte público

En el ámbito de los servicios de transporte gestionados de forma indirecta por medio de operadores privados, el AMB otorga aportaciones para cubrir el déficit de explotación del servicio público de transporte que prestan tales operadores privados.

Dichas aportaciones se consideran operaciones no sujetas al impuesto del valor añadido, de acuerdo con la reforma de la Ley del IVA operada por la disposición final décima de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, que modificó los artículos 7, 8, 78 y 93 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido.

El nuevo redactado dispuso la no sujeción al IVA de las aportaciones que las administraciones públicas realicen para financiar la gestión de servicios públicos o de fomento de la cultura, siempre que tales aportaciones no generen situaciones de distorsión de la competencia. Por consiguiente, en la base imponible del impuesto no se integrarán las aportaciones que financien actividades de interés general cuando sus destinatarios no sean identificables y no abonen ningún precio por el servicio

El artículo 78 de la Ley 37/1992 considera vinculadas directamente al precio de las operaciones sujetas al impuesto las subvenciones establecidas en función del número de unidades entregadas o del volumen de servicios prestados cuando se determinen con anterioridad a la realización de la operación. Sin embargo, no se considerarán subvenciones vinculadas al precio, ni en ningún caso integrarán el importe de la contraprestación a la que se refiere el apartado del artículo 78, las aportaciones dinerarias, cualquiera que sea su denominación, que las administraciones públicas efectúen para financiar: a) la gestión de servicios públicos o de fomento de la cultura en los que no exista una distorsión significativa de la competencia, cualquiera que sea su forma de gestión, y b) actividades de interés general, cuando sus destinatarios no sean identificables y no satisfagan ninguna contraprestación.

6. Justificación de los criterios de solvencia

De acuerdo con lo previsto en el artículo 90 de la LCSP, la solvencia técnica o profesional deberá acreditarse mediante una relación de los principales servicios o trabajos realizados de igual o similar naturaleza que los que constituyen el objeto del Contrato.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 87 de la LCSP, la solvencia económica o financiera deberá acreditarse mediante una declaración del volumen anual de negocios, referido al mejor ejercicio dentro de los tres últimos disponibles en función de las fechas de constitución o de inicio de actividades del empresario y de presentación de las ofertas.

El servicio objeto de licitación requiere operar dos líneas de transporte colectivo de viajeros en autobús, con una producción anual estimada de 109.071 km útiles y un vehículo adscrito con dedicación exclusiva.

El servicio objeto de licitación presenta las características propias de los servicios urbanos, como las relativas, entre otras, a las condiciones de la explotación (velocidades comerciales bajas, distancia entre paradas reducida), al volumen y distribución de la demanda de transporte que satisfacer, a la naturaleza de los activos destinados a ella (vehículos de tipo urbano), a la atención e información de los usuarios o a la gestión del servicio.

En este sentido, el tamaño de una explotación se considera un buen indicador del grado de complejidad gestionado por un determinado operador. Por todo ello, se considera que son solventes desde el punto de vista económico, técnico y profesional aquellas empresas que hayan operado al menos un servicio público de transporte urbano de viajeros en autobús que cuente con una dimensión de al menos el 70 % de la oferta del servicio al que se presentan.

Este volumen mínimo de servicio operado se mide con los siguientes parámetros: el volumen anual de negocios en lo referente a la solvencia económica, y los kilómetros útiles anuales en cuanto a la solvencia técnica o profesional. Así, las solvencias se han establecido a partir de las magnitudes definidas para el primer ejercicio del contrato.

En el caso de la solvencia económica, se pide que el licitador o la suma de los licitadores que conformen la agrupación de empresas tengan un volumen global de negocios en cómputo anual (referido al mejor ejercicio de los tres últimos disponibles en función de las fechas de constitución o del inicio de actividades del empresario y de presentación de las ofertas) de un importe igual o superior a **263.000 €**.

En el caso de la solvencia técnica o profesional, se requiere que el licitador o entre los licitadores que conformen la agrupación de empresas se haya prestado, durante dos de los últimos cuatro años, la gestión de al menos un servicio público de transporte urbano de viajeros en autobús que cuente con una producción de al menos **76.500 km útiles anuales**.

El periodo para acreditar la solvencia técnica, con arreglo a lo establecido en el artículo 90 de la LCSP, rebasará los últimos tres años con objeto de garantizar un nivel adecuado de competencia, dado que de este modo se evita el posible efecto, sobre los kilómetros útiles producidos, de las restricciones derivadas de la COVID-19.

7. Justificación de los criterios de adjudicación

Elección del procedimiento

De acuerdo con el artículo 131 de la LCSP, hay dos procedimientos ordinarios de adjudicación: el procedimiento abierto y el procedimiento restringido. El procedimiento restringido, de acuerdo con el artículo 160.4 de la LCSP, está configurado para su utilización en procedimientos de alta complejidad intelectual. En el presente caso no nos encontramos en dicho supuesto, por lo que, de acuerdo con el importe del Contrato, se procede a la contratación por procedimiento abierto con una pluralidad de criterios de adjudicación.

Criterios de adjudicación propuestos

De acuerdo con lo previsto en el artículo 145 de la LCSP, es procedente la aplicación de más de un criterio de adjudicación, dado que el servicio objeto de licitación se configura como un contrato de servicios en el que determinadas características de la prestación son susceptibles de ser precisadas y mejoradas técnicamente.

Los criterios de adjudicación previstos para el servicio objeto de licitación son los siguientes:

Criterio	Puntuación máxima
1. Criterios dependientes de un juicio de valor	
1.1. Gestión de las alteraciones sobre la programación del servicio	4
1.2. Gestión de las paradas de la terminal del servicio	2
1.3. Gestión de la relación con los usuarios del servicio	8
1.4. Características de la flota de vehículos definitivos	5
Subtotal criterios dependientes de un juicio de valor	19

2. Criterios cuantificables de forma automática	
2.1. Antigüedad de la flota de vehículos provisionales	7
2.2. Antigüedad de la flota de vehículos de reserva	3
2.3. Coste unitario	71
Subtotal criterios cuantificables de forma automática	81

Total	100
--------------	------------

Justificación de la elección de los criterios de adjudicación propuestos

La licitación planteada contempla criterios de adjudicación que se refieren a aspectos ligados al procedimiento de prestación del servicio, la relación con los usuarios, las características de la flota de vehículos definitivos, la antigüedad de los vehículos destinados a la prestación del servicio y el coste del servicio.

En particular, la justificación de cada uno de los criterios de adjudicación propuestos es la siguiente:

Gestión de las alteraciones sobre la programación del servicio

El objeto del Contrato comprende la programación y prestación de servicios de transporte urbano regular y permanente de uso general de viajeros en autobús de acuerdo con las líneas de transporte urbano en autobús que se describen en el pliego técnico.

Dicha programación del servicio podrá verse alterada por situaciones extraordinarias, como interrupciones de los itinerarios habituales de las líneas del servicio, situaciones excepcionales o afectaciones al sistema de transporte que impliquen puntualmente una elevada demanda del servicio, o incidencias del servicio que obliguen a inmovilizar temporalmente los vehículos. Tales afectaciones del servicio podrán suponer alteraciones en los horarios, recorridos, confort o

seguridad del trayecto, impactando negativamente en la calidad del viaje de los usuarios.

La gestión diferencial por parte de la empresa adjudicataria de las alteraciones sobre la programación del servicio comportará un impacto distinto en los usuarios y en la calidad del servicio.

Por los motivos expresados, la configuración de un criterio de adjudicación que valore la gestión de las alteraciones sobre la programación del servicio está vinculada al objeto del Contrato y resulta relevante para evaluar la calidad del servicio propuesto por los licitadores.

Gestión de las paradas de la terminal del servicio

El objeto del Contrato comprende la programación y prestación de servicios de transporte urbano regular y permanente de uso general de viajeros en autobús de acuerdo con las líneas de transporte urbano en autobús que se describen en el pliego técnico.

Un aspecto crítico de la prestación del servicio es la afectación en el entorno de las paradas terminales del servicio, que son aquellas en las que los vehículos regulan entre expediciones. En estas paradas, situadas también en entornos urbanos, los vehículos realizan estancias más largas que en las paradas de paso, por lo que la afectación en el entorno de las paradas terminales es mayor. Dicha afectación se concreta en el impacto derivado de la gestión de los vehículos (ocupación del espacio, ruido y contaminación ambiental) y de la gestión de los equipamientos de las terminales (sanitarios y mobiliario de parada).

La gestión diferencial de las paradas terminales del servicio por parte de la empresa adjudicataria comportará un impacto diferente en el entorno de las terminales y en las personas que conviven en ellas.

Por los motivos expresados, la configuración de un criterio de adjudicación que valore la gestión de las paradas terminales del servicio está vinculada al objeto del Contrato y resulta relevante para evaluar la calidad del servicio propuesto por los licitadores.

Gestión de la relación con los usuarios del servicio

El objeto del Contrato comprende la programación y prestación de servicios de transporte urbano regular y permanente de uso general de viajeros en autobús de acuerdo con las líneas de transporte urbano en autobús que se describen en el pliego técnico. Asimismo, el servicio objeto del Contrato incluye todas las actividades complementarias y auxiliares que se consideren necesarias en el pliego técnico.

Un aspecto esencial de la prestación del servicio es la relación con los usuarios. Esta relación es un aspecto básico del servicio, puesto que es la forma con la que la

empresa operadora se vincula con los usuarios y el nexo de comunicación que tiene con ellos.

La gestión diferencial por parte de la empresa adjudicataria de la relación con los usuarios del servicio comportará un impacto en la calidad del servicio y en la adecuación de este a las necesidades de los usuarios.

Por los motivos expresados, la configuración de un criterio de adjudicación que valore la gestión de la relación con los usuarios del servicio está vinculada al objeto del Contrato y resulta relevante para evaluar la calidad del servicio ofrecido por los licitadores.

Características de la flota de vehículos definitivos

El objeto del Contrato comprende la programación y prestación de servicios de transporte urbano regular y permanente de uso general de viajeros en autobús de acuerdo con las líneas de transporte urbano en autobús que se describen en el pliego técnico. Asimismo, el servicio objeto del Contrato incluye la provisión de los vehículos destinados a la prestación del servicio según las condiciones establecidas en los pliegos de la licitación y cuantas actividades complementarias y auxiliares se consideren necesarias en el pliego técnico.

Tal y como se establece en el apartado 6.2 del pliego técnico, la empresa adjudicataria tiene la obligación de incorporar un vehículo nuevo asociado a la flota de vehículos definitivos que se adscribirá al servicio con dedicación exclusiva.

La aportación de la flota de vehículos definitivos será imprescindible para garantizar la correcta prestación del servicio durante todo el Contrato.

La gestión diferencial de la empresa adjudicataria respecto a las características de configuración interior, accesibilidad e impacto medioambiental del vehículo de la flota de vehículos definitivos tiene un impacto directo sobre las prestaciones de los vehículos destinados al servicio y, en consecuencia, sobre las prestaciones del servicio. Por tratarse, además, de un criterio asociado a un requisito esencial para la prestación del servicio y factible para las empresas licitadoras, se considera que es un criterio que no pierde virtualidad y está ajustado al objeto del Contrato.

Por los motivos expresados, la configuración de un criterio de adjudicación que valore las características de configuración interior, accesibilidad e impacto medioambiental de la flota de vehículos definitivos que se incorporará al servicio está vinculada al objeto del Contrato y resulta relevante para evaluar la calidad del servicio ofrecido por los licitadores.

Antigüedad de la flota de vehículos provisionales

El objeto del Contrato comprende la programación y prestación de servicios de transporte urbano regular y permanente de uso general de viajeros en autobús de acuerdo con las líneas de transporte urbano en autobús que se describen en el

pliego técnico. Asimismo, el servicio objeto del Contrato incluye la provisión de los vehículos destinados a la prestación del servicio según las condiciones establecidas en los pliegos de la licitación y cuantas actividades complementarias y auxiliares se consideren necesarias en el pliego técnico.

Tal y como se establece en el apartado 6.3 del pliego técnico, la empresa adjudicataria tiene la obligación de incorporar, en la fecha de inicio del servicio, una flota de vehículos provisionales. El vehículo de la flota de vehículos provisionales tendrá una antigüedad máxima de doce años en el momento de incorporarse al servicio, según se describe en las características mínimas de la flota de vehículos provisionales definidas en el pliego técnico.

La flota de vehículos provisionales que aportará la empresa adjudicataria es imprescindible para garantizar la prestación del servicio tal y como se define en el pliego técnico, ya que no se dispone de flota objeto de subrogación.

Con el objetivo de facilitar a las empresas licitadoras la disponibilidad en el mercado de la flota de vehículos provisionales de segunda mano, las características exigidas en el apartado 6.3 del pliego técnico para la flota de vehículos provisionales son poco restrictivas.

La gestión diferencial de la empresa adjudicataria respecto a la antigüedad de la flota de vehículos provisionales, el hecho de que pueda ser un vehículo más nuevo, tiene un impacto directo sobre las prestaciones de los vehículos destinados a prestar el servicio y, en consecuencia, sobre las prestaciones del servicio. Por tratarse, además, de un criterio asociado a un requisito esencial para la prestación del servicio y factible para las empresas licitadoras, se considera que es un criterio que no pierde virtualidad y está ajustado al objeto del Contrato.

Por los motivos expresados, la configuración de un criterio de adjudicación que valore la antigüedad de la flota de vehículos provisionales está vinculada al objeto del contrato y es relevante para evaluar la calidad del servicio ofrecido por los licitadores.

Antigüedad de la flota de vehículos de reserva

El objeto del Contrato comprende la programación y prestación de servicios de transporte urbano regular y permanente de uso general de viajeros en autobús de acuerdo con las líneas de transporte urbano en autobús que se describen en el pliego técnico. Asimismo, el servicio objeto del Contrato incluye la provisión de los vehículos destinados a la prestación del servicio según las condiciones establecidas en los pliegos de la licitación y cuantas actividades complementarias y auxiliares se consideren necesarias en el pliego técnico.

Tal y como se establece en el apartado 6.3 del pliego técnico, la empresa adjudicataria tiene la obligación de incorporar, en la fecha de inicio del servicio, una flota de reserva. El vehículo de la flota de reserva tendrá una antigüedad máxima

de doce años en el momento de incorporarse al servicio, según se describe en las características mínimas de la flota de reserva definidas en el pliego técnico.

La aportación de la flota de reserva por parte de la empresa adjudicataria es imprescindible para garantizar la prestación del servicio tal y como está definido en el pliego técnico.

Con el objetivo de facilitar a las empresas licitadoras la disponibilidad en el mercado de la flota de reserva de segunda mano, las características exigidas en el apartado 6.3 del pliego técnico para la flota de reserva son poco restrictivas.

La gestión diferencial de la empresa adjudicataria respecto a la antigüedad de la flota de reserva, el hecho de que pueda ser una flota más nueva, tiene un impacto directo sobre las prestaciones de los vehículos destinados a prestar el servicio y, en consecuencia, sobre las prestaciones del servicio realizado. Por tratarse, además, de un criterio asociado a un requisito esencial para la prestación del servicio y factible para las empresas licitadoras, se considera que es un criterio que no pierde virtualidad y está ajustado al objeto del Contrato.

Por los motivos expresados, la configuración de un criterio de adjudicación que valore la antigüedad de la flota de reserva está vinculada al objeto del contrato y es relevante para evaluar la calidad del servicio ofrecido por los licitadores.

Coste unitario (Cu)

El artículo 145 de la LCSP determina que la adjudicación de los contratos deberá efectuarse utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación con arreglo a la mejor relación calidad-precio. Por consiguiente, entre los criterios de adjudicación de la licitación habrá que incorporar criterios económicos.

Según se establece en el apartado 32.3.1 del PCAP, el coste del servicio es la suma de tres factores: el coste de operación, el coste de inversión por parte de la empresa adjudicataria y el coste de promoción y publicidad del servicio.

De estos tres factores, dependen de los valores comprometidos por las empresas licitadoras en sus ofertas el coste de operación y el coste de inversión por parte de la empresa adjudicataria (en concreto, tanto el coste de inversión inicial en equipamientos como el coste de inversión de la flota de vehículos definitivos, según se establece en el apartado 32.3.3 del PCAP).

Por este motivo, a la hora de diseñar un criterio de valoración que refleje el impacto económico de la oferta de las empresas licitadoras, se define el criterio de *coste unitario (Cu)* que, según la fórmula que consta en el apartado 11.2 del PCAP, recoge el impacto económico de los factores que determinan el coste del servicio y que dependen de las variables de oferta de las empresas licitadoras (el coste de operación, el coste de inversión inicial en equipamientos y el coste de inversión de la flota de vehículos definitivos) a lo largo de toda la duración del Contrato (ya que el peso con el que se incorporan a la fórmula dependerá de la cuantificación de las

magnitudes previstas a lo largo del Contrato en el PPT para cada tipo de coste considerado).

La gestión diferencial del servicio por parte de la empresa adjudicataria implicará un impacto económico distinto en el órgano de contratación. Si la empresa optimiza la operación y reduce el coste de inversión de los sistemas embarcados iniciales y la flota de vehículos definitivos, se minimiza la aportación económica necesaria por parte del AMB.

Por los motivos expresados, la configuración de un criterio de adjudicación que valore el impacto económico de la gestión de las empresas licitadoras a lo largo de la duración del Contrato está vinculada al objeto del Contrato y resulta relevante para evaluar el precio del servicio propuesto por los licitadores.

Justificación de la elección del sistema de valoración de los criterios de adjudicación

Los criterios de adjudicación propuestos han sido formulados de forma objetiva, con pleno respeto a los principios de igualdad, no discriminación, transparencia y proporcionalidad:

Criterios dependientes de un juicio de valor

En el supuesto de los cuatro criterios dependientes de un juicio de valor, se presenta para cada caso un sistema de valoración en función del contenido y la calidad de la propuesta: se concretan los parámetros que se observarán para valorar cada criterio, así como la pauta de valoración que habrá que seguir y las condiciones que deberán reunir las ofertas para obtener la máxima puntuación en cada caso. Todo ello, con el objetivo de garantizar la máxima transparencia e igualdad de oportunidades entre los licitadores.

Criterios cuantificables de forma automática

En el caso de los criterios de *antigüedad de la flota de vehículos provisionales*, *antigüedad de la flota de vehículos de reserva* y *coste unitario* (Cu), su valoración se desprende directamente de la aplicación de las fórmulas recogidas en el apartado 11.2 del PCAP.

La fórmula empleada se corresponde con una recta que presenta las siguientes características:

- Obtienen puntuación cero las ofertas que igualan los requisitos mínimos establecidos en la licitación. En el caso de los criterios de *antigüedad de la flota de vehículos provisionales* y *antigüedad de la flota de vehículos de reserva*, todos los vehículos que ofrecen tendrán la antigüedad máxima en el instante del inicio del servicio establecida en el apartado 6.3 del pliego técnico. En el caso del criterio de *coste unitario* (Cu), no presentan ninguna baja respecto al precio de licitación.

- Obtendrán la puntuación máxima las ofertas que ofrezcan el mayor grado posible de compromiso (en el caso de los criterios de *antigüedad de vehículos provisionales* y *antigüedad de la flota de vehículos de reserva* los vehículos son nuevos) u obtendrán la puntuación máxima las ofertas que ofrezcan la mayor baja económica (en el caso del criterio de *coste unitario*).
- El resto de las ofertas obtienen una puntuación estrictamente proporcional, situada entre los dos extremos anteriores. De modo que, entre dos ofertas cualesquiera, la mejor o con mayor baja económica siempre tenga más puntos.

Esta fórmula cumple con los requisitos que establece la jurisprudencia europea y que recoge el Tribunal Catalán de Contratos del Sector Público en su resolución 91/2019, en el sentido de que es una fórmula en la que las ofertas que no mejoran los requisitos de la licitación obtienen cero puntos, las mejores ofertas son las que obtienen una mejor puntuación y el resto de las ofertas obtienen una puntuación estrictamente proporcional, es decir, la aplicación de la fórmula hace que, entre dos ofertas cualesquiera, la que presenta una mayor baja económica siempre obtenga más puntos.

Asimismo, no se tendrán en cuenta relaciones matemáticas que recaigan sobre la baja media de las ofertas, de conformidad con la resolución 51/2019 del TACPCM y el informe 4/1997 de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de la Comunidad de Madrid.

En cualquier caso, tanto en la elección de los criterios de adjudicación propuestos como en la elección del sistema de valoración de los criterios de adjudicación, se ha recogido cada una de las indicaciones con respecto a los criterios de valoración establecidas por el Tribunal Catalán de Contratos en la resolución 185/2021, de 16 de junio de 2021.

Por todo ello, los criterios de adjudicación propuestos están vinculados al objeto del Contrato, dependen de la gestión diferencial de las empresas licitadoras, son limitados y resultan relevantes para evaluar la calidad y el precio del servicio propuesto por los licitadores; además, garantizan la posibilidad de que las ofertas sean evaluadas en condiciones de competencia efectiva y comprobables de forma efectiva.

8. Justificación de las condiciones especiales de ejecución

La prestación del servicio objeto de licitación contempla la siguiente condición especial de ejecución:

- La empresa adjudicataria debe presentar un plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), de acuerdo con los compromisos climáticos que el AMB tiene asumidos en el marco del Plan Clima y Energía 2030 y la Declaración de Emergencia Climática, y deberá integrarse en la Estrategia de Gestión del Carbono del AMB (certificada según la norma ISO 14064-1:2018). La empresa adjudicataria deberá comunicar al AMB sus datos de consumo de

combustibles, energía y otros recursos que el Servicio de Emergencia Climática y Educación Ambiental del AMB le soliciten en un formulario de datos de actividad, de acuerdo con lo establecido en el Programa de Acuerdos Voluntarios de la Oficina Catalana del Cambio Climático.

Esta condición especial de ejecución establece la obligatoriedad por parte de la empresa adjudicataria de definir un plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para dar cumplimiento a los objetivos de reducción del AMB y para que se integre en la Estrategia de Gestión del Carbono del AMB (certificada según la norma ISO 14064-1:2018), de acuerdo con lo previsto en el PPT. Asimismo, anualmente deberá comunicar sus datos de consumo de combustibles, energía y otros recursos de acuerdo con lo establecido en el Programa de Acuerdos Voluntarios de la Oficina Catalana del Cambio Climático.

Los mecanismos establecidos para la verificación del cumplimiento por parte de la empresa adjudicataria de esta condición especial de ejecución se especifican en los apartados 13.3 y 14.6.5 del pliego técnico. El incumplimiento por parte de la empresa adjudicataria de esta condición especial de ejecución comportará la imposición en la empresa adjudicataria de una penalidad, según se establece en la cláusula 27.2.1 del PCAP.

Esta condición especial de ejecución tiene cabida en las finalidades de las consideraciones medioambientales establecidas en el artículo 202 de la LCSP y en el 70 de la Directiva 2014/24/UE; en concreto: la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero; el mantenimiento o la mejora de los valores medioambientales que puedan verse afectados por la ejecución del contrato, y el fomento del uso de energías renovables.

De un modo similar, esta condición especial de ejecución está vinculada al objeto del Contrato, teniendo en cuenta el concepto amplio de esta vinculación que define el artículo 145.6 de la LCSP y el hecho de que el servicio objeto del Contrato se prestará atendiendo a criterios de eficiencia, sociales y medioambientales, según se recoge en su objeto.

Esta condición especial de ejecución responde a la obligación establecida en el artículo 202.1 de la LCSP.