

## MEMORIA JUSTIFICATIVA E INFORME DE NECESIDADES DEL CONTRATO

Esta memoria justificativa e informe de necesidades se emite de conformidad con lo establecido en los artículos 28, 63.3.a) y 116.4 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP).

### OBJETO DEL CONTRATO

Objeto: *SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE VIAJEROS EN EL MUNICIPIO DE CASTELLBISBAL*

Tipo Servicios

Subtipo: Servicios de transporte por vía terrestre

CPV: 60100000-9 Servicios de transporte por carretera

Órgano de contratación: Consejo Metropolitano

### JUSTIFICACIÓN DE LA CONTRATACIÓN

El contrato de transporte urbano de viajeros en el municipio de Castellbisbal se ejecutará en cumplimiento de las competencias establecidas en el artículo 14.B.a de la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona (LAMB) , en virtud de las competencias de transporte público urbano colectivo de viajeros en superficie.

El servicio objeto de licitación se configura como un servicio público de transporte colectivo de viajeros por carretera que busca atender principalmente las necesidades de movilidad del municipio de Castellbisbal.

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. El municipio Castellbisbal por el que discurre principalmente el servicio objeto de licitación forma parte de este 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 Castellbisbal.

En fecha 30 de septiembre de 2021, la directora general de Transportes y Movilidad de la Generalitat de Cataluña dio respuesta a la comunicación del AMB de 1 de junio de 2021 sobre el proyecto de mejora del servicio de autobús urbano en el término municipal de Castellbisbal, sobre el que se pedía iniciar el procedimiento previsto en el artículo 109 del Reglamento de la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos a motor, aprobado por el Decreto 319/1990, de 21 de diciembre, con vistas a la futura licitación de este servicio urbano por parte del AMB. En esta respuesta, la directora general de Transportes y Movilidad de la Generalitat de Cataluña, determinó que una vez examinada la documentación, «el nuevo servicio de transporte urbano de Castellbisbal, en los términos que se ha planteado, no producirá ninguna incidencia en los tráficos atendidos por los servicios interurbanos regulares de transporte de viajeros por carretera competencia de la Generalitat de Cataluña, de forma que no existe ningún inconveniente para que el AMB siga con el procedimiento de licitación del nuevo servicio urbano, sin que se considere necesaria la elaboración de ningún plan de coordinación en los términos previstos en el referido artículo 109 del Reglamento de la Ley 12/1987».

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.

### **JUSTIFICACIÓN DE LA INSUFICIENCIA DE MEDIOS**

Es necesario externalizar el contrato al no disponer de los medios propios para la correcta prestación del servicio de transporte objeto de la contratación. La externalización es la forma más eficaz y eficiente de prestación puesto que 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.

### **RESERVA SOCIAL E INNOVACIÓN**

En el contrato hay reserva social? No

El contrato es de innovación? No

### **DIVISIÓN EN LOTES**

Se hace constar que se ha estudiado la conveniencia de dividir el contrato en lotes; sin embargo, se ha estimado que ello no sería conveniente, dado que dicha división dificultaría su correcta

ejecución desde un punto de vista técnico y económico y repercutiría directamente en la utilización eficiente de los fondos públicos destinados a tal objeto.

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 cinco (5) vehículos (incluidos los 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.

## **DURACIÓN DEL CONTRATO**

El plazo de duración del contrato será de **cuatro (4) años** desde de la fecha de inicio del servicio. El contrato se podrá prorrogar una única vez por una duración máxima de **un (1) año**, siempre que el plazo no haya finalizado. La duración total del contrato, incluida la prórroga, se ajusta a lo establecido por el artículo 29.4 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP) por el que, de forma ordinaria, no puede superar los **cinco (5) años**, incluyendo las posibles prórrogas, por esta tipología de contratos. Asimismo, la duración total del Contrato 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.

En el caso concreto del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en el municipio de Castellbisbal, la duración del contrato viene condicionada por la finalización de las concesiones de los servicios interurbanos regulares de transporte de viajeros por carretera de competencia de la Generalitat de Catalunya, que está prevista a lo largo de noviembre de 2028. A partir de ese momento, terminarán las restricciones actuales de diseño de los servicios de transporte y de su agrupación en los diferentes contratos, restricciones que vienen dadas por las concesiones actuales; y será el momento en el que las diferentes administraciones competentes tendrán la oportunidad de rediseñar los contratos y apostar por nuevas agrupaciones de servicios más eficientes, que den una mejor respuesta a las necesidades de la ciudadanía y el territorio.

En concreto, dado que la fecha prevista de inicio del servicio es el 15/11/2024, se diseña el contrato para un mínimo de **cuatro (4) años**, de forma que la finalización prevista sea el 14/11/2028. En ese momento, desde el AMB se tendrá mejor visibilidad sobre el contenido y el calendario de implementación del nuevo mapa de concesiones y de servicios públicos de transporte colectivo urbano de viajeros y, mediante la activación parcial de la prórroga prevista hasta un máximo de **un (1) año**, podrá ajustarse mejor la duración de la prórroga para facilitar la integración de este servicio en otros ámbitos contractuales de nueva creación, si llegado el caso se considere adecuado.

Es por ello que se propone una prórroga de hasta **un (1) año**, para ganar flexibilidad en el diseño del contrato y adaptar la duración final a las posibles demoras e incertidumbres de los procesos de licitaciones de las nuevas concesiones y/o servicios públicos de transporte colectivo de viajeros que deban licitar tanto la Generalitat de Cataluña como la propia Área Metropolitana de Barcelona, concesiones y/o servicios a los que el servicio objeto de esta licitación podría acabar integrándose, si llegado el caso se considerara adecuado.

## REVISIÓN DE PRECIOS

El artículo 103.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público lo sucesivo, establece que

*“Previa justificación en el expediente y de conformidad con lo previsto en el Real Decreto al que se refieren los artículos 4 y 5 de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, la revisión periódica y predeterminada de precios sólo se podrá llevar a cabo en los contratos de obra, en los contratos de suministros de fabricación de armamento y equipamiento de las Administraciones Públicas, en los contratos de suministro de energía y en aquellos otros contratos en los que el período de recuperación de la inversión sea igual o superior a cinco años. Dicho período se calculará conforme a lo dispuesto en el Real Decreto anteriormente citado.*

*(...)*

*No obstante, previa justificación en el expediente, podrá admitirse la revisión de precios en los contratos que no sean de obras, de suministros de fabricación de armamento y equipamiento de las Administraciones Públicas o de suministro de energía, aunque su período de recuperación de la inversión sea inferior a cinco años siempre que la suma de la participación en el presupuesto base de licitación del contrato de las materias primas, bienes intermedios y energía que se hayan de emplear supere el 20 por ciento de dicho presupuesto.”*

En relación al período de recuperación de las inversiones, hay que tener presente que las adquisiciones de bienes que debe realizar la empresa adjudicataria en el marco del contrato serán compensadas a coste real por parte del AMB y que, en el momento de finalización del contrato (por cualquier causa), revertirán al servicio, subrogándose el AMB o la nueva empresa adjudicataria en la posición contractual que la vincula con la entidad financiadora. Por tanto, en el momento de finalizar el contrato, la empresa adjudicataria subrogará las obligaciones derivadas de la financiación de las mencionadas adquisiciones de bienes en el AMB o en la nueva empresa adjudicataria, quedando liberada del pago de las mismas. En consecuencia, no se trata de activos aportados por la empresa adjudicataria, ni le corresponde a ésta soportar económicamente las inversiones definidas en el apartado 32.3.3 del PCAP y, por tanto, no aplicaría en ningún caso valorar el período de recuperación de éstas; se trata de inversiones pagadas por el AMB donde no asume, en ningún caso, el coste del adjudicatario.

Hay que tener en cuenta que, a efectos de valorar si procede la revisión de precios, el artículo 103 lo vehicula con la necesidad de existencia de inversión y, en consecuencia, de un período de recuperación de la misma. A efectos de determinar cuándo existe “inversión”, debe estar en el RD 55/2017 y en concreto, en su artículo 10, de su definición se desprende que es requisito necesario que haya habido una inversión previa a efectos de configurar su revisión. Así, el artículo 10 considera inversión:

*Artículo 10. Período de recuperación de la inversión de los contratos.*

*1. Se entiende por período de recuperación de la inversión del contrato aquél en el que previsiblemente puedan recuperarse las inversiones realizadas para la correcta ejecución de las obligaciones previstas en el contrato, incluidas las exigencias de calidad y precio para los usuarios, en su caso, y se permita al contratista la obtención de un beneficio sobre el capital invertido en condiciones normales de explotación.*

*La determinación del período de recuperación de la inversión del contrato deberá basarse en parámetros objetivos, en función de la naturaleza concreta del objeto del contrato. Las estimaciones deberán realizarse sobre la base de predicciones razonables y, siempre que resulte posible, basadas en fuentes estadísticas oficiales.*

Por tanto, de la conjunción de ambos preceptos se desprende que si no existen inversiones, no podrá haber período de recuperación de éstas y, por tanto, tampoco podrá establecerse una cláusula de revisión de precios.

Por otra parte, de acuerdo con los cálculos establecidos en la memoria económica, la participación de las materias primas, bienes intermedios y energía no supera el 20 por ciento del Presupuesto Base de Licitación.

Sin embargo, el valor económico del contrato no será objeto de revisión de precios a lo largo de la duración del mismo.

## **CONSIDERACIONES ECONÓMICAS**

### **Valor estimado del contrato**

El valor estimado del contrato es de **CINCO MILLONES QUINIENTOS SESENYA Y TRES MIL DOSCIENTOS (5.563.200,00 €)**.

El método de cálculo del valor estimado se ha determinado de conformidad con lo establecido en el artículo 101 de la LCSP, en función de los costes derivados de las normativas laborales vigentes y el resto de estructura de costes, sin incluir el IVA.

Dado que el contrato puede prorrogarse una única vez durante un máximo de **un (1) año**, el valor estimado del contrato incluye el coste estimado de la posible prórroga, según se indica en la siguiente tabla:

	<b>Importe</b>
Presupuesto Base de Licitación:	4.479.336,00 €
Valor estimado de la prórroga:	1.083.864,00 €
Valor estimado de las modificaciones previstas	0 €
<b>Valor estimado del contrato</b>	<b>5.563.200,00 €</b>

#### Modificación del contrato

Este contrato no contempla modificaciones previstas en el pliego de cláusulas administrativas particulares de acuerdo con el artículo 204 de la LCAP.

#### Cálculo del valor estimado del contrato

Para calcular el valor estimado del contrato se toma en consideración toda su posible duración (cuatro (4) + un (1) año) y se incluye el importe de los costes directos (incluidos los gastos de personal), costes indirectos, gastos generales de estructura y beneficio industrial, así como las eventuales modificaciones y prórrogas, según se indica en la siguiente tabla:

	<b>Importe</b>
Presupuesto Base de Licitación	4.479.336,00 €
Posibles prórrogas:	1.083.864,00 €
Posibles modificaciones:	0 €
Valor estimado:	<b>5.563.200,00 €</b>

#### **Presupuesto base de licitación:**

El presupuesto base de licitación (PBL) para la duración inicial de cuatro (4) asciende a **CUATRO MILLONES CUATROCIENTOS SETENTA Y NUEVE MIL TRESCIENTOS TREINTA Y SEIS EUROS (4.479.336,00 €)** que se reparten según los ejercicios siguientes:

<b>Ejercicio</b>	<b>Importe</b>
2024	135.348,00 €

(15/11 -31/12)	
2025	1.051.188,00 €
2026	1.169.184,00 €
2027	1.147.548,00 €
2028 (01/01 – 14/11)	976.068,00 €
<b>Presupuesto base de licitación</b>	<b>4.479.336,00 €</b>

El presupuesto base de licitación (PBL) incluye los siguientes conceptos: coste de personal, medios materiales y servicios necesarios, costes indirectos, gastos generales de estructura, beneficio industrial e IVA. El detalle del cálculo del presupuesto base de licitación y del valor estimado del contrato, así como en particular el detalle de la estructura de costes, figura en la memoria económica que consta en el expediente.

### **Financiación del contrato Propuesta de autorización de gasto**

#### Gasto presupuestario

El gasto que corresponde al presupuesto máximo del contrato (sin las posibles modificaciones ni prórrogas), se satisfará de la siguiente forma:

	T6010 47959 44110	T6010 47959 44111
2024	90.036,00 €	45.312,00 €
2025	699.168,00 €	352.020,00 €
2026	777.672,00 €	391.512,00 €
2027	763.068,00 €	384.480,00 €
2028	648.840,00 €	327.228,00 €
<b>Total</b>	<b>2.978.784,00 €</b>	<b>1.500.552,00 €</b>

#### 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 mediante operadores privados, el AMB otorga aportaciones para cubrir el déficit de explotación del servicio público de transporte que prestan dichos 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.

#### Financiación afectada

Sí que existe financiación afectada.

#### **Forma de pago**

El AMB entregará a la empresa adjudicataria del servicio pagos mensuales a cuenta por un importe igual a la doceava parte del 95 % de la aportación total que se prevea para el ejercicio (desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre, o la parte correspondiente en función de la fecha de inicio y final del servicio).

Finalizado cada ejercicio se procederá a una liquidación definitiva para determinar el importe de la aportación total final, liquidación que podría dar lugar a un pago de la empresa adjudicataria en el AMB si las cantidades adelantadas fueran superiores al importe final, o del AMB a la empresa adjudicataria en caso contrario.

#### **CALIFICACIÓN DEL CONTRATO**

Se trata de un contrato administrativo de servicios, conformemente a lo establecido en el artículo 17 de la LCSP.

## **JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO**

El contrato está sujeto a regulación armonizada.

El artículo 131 de la LCSP establece que, con carácter ordinario, la adjudicación de los contratos se realizará utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación, bajo el principio de mejor relación calidad/precio, y utilizando el procedimiento abierto o 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 dentro de tal supuesto, ni otros más específicos, por lo que de acuerdo con el importe del contrato se procede a la contratación por procedimiento abierto, donde cualquier empresario interesado puede presentar una proposición en respuesta a la convocatoria de licitación, con una pluralidad de criterios de adjudicación.

## **SOLVENCIA DE LOS LICITADORES / CLASIFICACIÓN**

Para el servicio objeto de licitación se exigirán requisitos de solvencia del licitador, así como condiciones de capacidad y solvencia, de acuerdo con los artículos 77 y siguientes de la LCSP en la que se regula la clasificación empresarial.

La solvencia requerida se estima que es adecuada a la complejidad de gestión de un servicio público metropolitano de la envergadura de lo que se está licitando y, en todo caso, la solvencia requerida es suficiente para garantizar la correcta ejecución del contrato y, de esta forma, se favorece la competencia.

En concreto, el servicio requiere operar un servicio de transporte colectivo de viajeros en autobús, con una producción anual estimada de **286.053 km útiles y cuatro (4) vehículos** adscritos con dedicación exclusiva.

El servicio objeto de licitación presenta las características propias de los servicios de transporte urbano, como las relativas, entre otras, a las condiciones de la explotación (velocidades comerciales bajas y distancia entre paradas reducida), al volumen y distribución de la demanda de transporte por satisfacer, a la naturaleza de los activos destinados a la misma (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.

Esta proporcionalidad se ve reforzada, además, por el hecho de que el Pliego de cláusulas administrativas particulares no contempla ninguna condición adicional relativa al número de contratos necesarios para alcanzarla, permitiendo por lo tanto su acumulación.

También es importante destacar que, en el caso de la solvencia técnica o profesional, la exigencia de su justificación para los tres (3) últimos años resulta proporcionada, puesto que la finalidad de la solvencia técnica o profesional no es otra que la de contar con licitadores que ofrezcan suficientes garantías de su capacidad de gestión a lo largo del tiempo de un contrato como el que es objeto de licitación, cuya duración podría llegar a los 5 años en caso de concesión de la prórroga.

#### *Acreditación de solvencia económica y financiera*

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.

Se considerará que el licitador posee suficiente solvencia económica y financiera cuando su volumen anual de negocios, referido al mejor ejercicio de entre los tres últimos disponibles, haya sido igual o superior a 605.777,00 €.

A efectos del cumplimiento de la solvencia económica, se considerará como volumen anual de negocios de un determinado ejercicio la suma del importe neto de la cifra de negocios y de las subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio considerado.

#### *Acreditación de la solvencia técnica o profesional*

De acuerdo con lo previsto en el artículo 90 de la LCSP, la solvencia técnica o profesional se acreditará mediante una relación de los principales servicios o trabajos realizados en los últimos tres (3) años en el ámbito de los servicios públicos de transporte urbano de viajeros en autobús.

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 los (3) últimos años la gestión de por lo menos un servicio público de transporte urbano de viajeros en autobús que cuente con una producción de por lo menos 200.237 km útiles anuales.

El número mínimo de kilómetros útiles anuales exigido en los tres (3) últimos años para acreditar la solvencia técnica podrá alcanzarse sumando los kilómetros útiles producidos en uno o más contratos en el ámbito de los servicios públicos de transporte urbano de viajeros en autobús.

#### Adscripción de medios personales y/o materiales

Se requiere la adscripción de una o varias cocheras o instalaciones propuestas para la prestación del servicio de acuerdo con lo fijado en el apartado 8 del PPTE, ya sea propiedad de la empresa adjudicataria como arrendada a terceros.

La configuración se realiza de conformidad con la doctrina del Tribunal Catalán de Contratos del Sector Público, que en reiteradas ocasiones, sirva de ejemplo la resolución 185/2021 de 16 de junio, ha resuelto lo siguiente:

*«En cuanto a la configuración de las cocheras como complemento de la solvencia técnica ex artículo 76 de la LCSP opuesta por la recurrente, es necesario partir de la discrecionalidad técnica que disponen los órganos de contratación para configurar y diseñar sus licitaciones para dar respuesta a necesidades (Resolución n.º 349/2020 por todas). Así, esta autoridad ha elegido que la/s cochera/s, elemento fundamental para llevar a cabo el contrato de servicio referenciado, esté/n contemplada/s como concreción de la solvencia ex artículo 76.2 de la LCSP y, por ello, lo exige mediante el compromiso de adscribir en ejecución del contrato. [...]*

*En efecto, este precepto prevé que este compromiso se establezca, bien como obligación esencial de conformidad con el artículo 211 de la LCSP o bien estableciendo penalizaciones de acuerdo con el artículo 192.2 de la LCSP, y precisamente el AMB el que hace es prever esta segunda posibilidad de forma que, tal y como se ha expuesto, la cláusula 27 del PCAP establece penalizaciones relativas a la inexistencia, no disponibilidad o no adecuación. De acuerdo con todo ello, en principio, este Tribunal estará a la configuración y regulación dada por el AMB, que se adecua a las posibilidades que permiten la LCSP, y que queda justificada en el informe de necesidades (documento n.º 6)» del expediente)».*

En el presente caso, las cocheras se han configurado por esta Administración de acuerdo con el artículo 76 de la LCSP como aportación de medios materiales por el adjudicatario, tal y como se indica en la cláusula 14.5.f) del PCAP, el contenido técnico y su alcance se regula en la cláusula

8 del Pliego de Condiciones Técnicas. Asimismo, se prevén en el PCAP los mecanismos de control para asegurar el correcto cumplimiento de este compromiso en la ejecución del contrato por lo que, de no aportarse, daría lugar a la resolución del contrato (cláusula 27.2.2 del PCAP – incumplimientos graves del contrato que pueden dar lugar a la resolución). En cambio, y por aquellos incumplimientos relativos a la no adecuación a las prescripciones técnicas podría dar lugar a incumplimientos muy graves (cláusula 27.2.1 del PCAP) y graves (cláusula 27.2.2 del PCAP), es decir, por el caso de que se hayan aportado las cocheras pero no cumplan alguno de los requerimientos técnicos que indica el PCT.

La configuración así establecida responde al hecho de que la cochera o cocheras puedan ser de propiedad de la empresa adjudicataria o no, así como a la previsión de que la cochera o cocheras aportadas en ningún caso reviertan en el AMB con motivo de la finalización del contrato. Por esta razón la cochera o cocheras están previstas como disposición y no pueden ser consideradas en modo alguno como una inversión del contrato. En consecuencia, la cochera o cocheras aportadas quedan presupuestadas dentro del coste de operación, tal y como indica la memoria económica.

## **CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 145.1 de la LCSP, la adjudicación de los contratos debe efectuarse utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación sobre la base de la mejor relación calidad-precio en que determinadas características de la prestación son susceptibles de ser precisada y mejoradas técnicamente.

Los criterios de valoración deben estar vinculados al objeto del contrato, garantizar que las ofertas sean adecuadamente evaluadas y no restringir la competencia. Los criterios de adjudicación propuestos han sido formulados de forma objetiva, con pleno respeto a los principios de igualdad, no discriminación, transparencia y proporcionalidad.

La licitación planteada prevé criterios de adjudicación que se refieren a aspectos relacionados con el procedimiento de prestación del servicio, la relación con los usuarios, la antigüedad y la ambientalización de la flota de vehículos provisionales y de la flota de vehículos de reserva, y el coste del servicio.

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; asimismo, garantizan la posibilidad de que las ofertas sean evaluadas en condiciones de competencia efectiva y comprobable de forma efectiva.

Criterios dependientes de un juicio de valor

Los criterios no valorables mediante cifras o porcentajes podrán llegar a **catorce (14) puntos**, de acuerdo con el siguiente detalle:

Criterio	Puntuación máxima
<b>1. Criterios dependientes de un juicio de valor</b>	
1.1. Gestión de las alteraciones sobre la programación del servicio	4
1.2. Gestión de las paradas terminales del servicio	2
1.3. Gestión de la relación con los usuarios del servicio	8
<b>Subtotal criterios dependientes de un juicio de valor</b>	<b>14</b>

En el caso de los 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.

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 la línea de transporte urbano en autobús que se describe en el pliego técnico.

Dicha programación del servicio podrá verse alterada por situaciones extraordinarias, como interrupciones de los itinerarios habituales de la línea 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 terminales 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 la línea de transporte urbano en autobús que se describe al 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 la línea de transporte urbano en autobús que se describe 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.

Criterios cuantificables de forma automática

Los criterios valorables mediante cifras o porcentajes podrán llegar a **ochenta y seis (86) puntos**, de acuerdo con el siguiente detalle:

Criterio	Puntuación máxima
<b>2. Criterios cuantificables de forma automática</b>	
2.1. Antigüedad de la flota de vehículos provisionales ( $ANT_{F.Vh. Prov}$ )	10
2.2. Antigüedad de la flota de vehículos de reserva ( $ANT_{F.Vh. Res}$ )	4
2.3. Calidad ambiental de la flota de vehículos provisionales ( $QA_{F.Vh. Prov}$ )	5
2.4. Calidad ambiental de la flota de vehículos de reserva ( $QA_{F.Vh. Res}$ )	2
2.5. Coste unitario (Cu)	65
<b>Subtotal criterios cuantificables de forma automática</b>	<b>86</b>

En el caso de los criterios cuantificables de forma automática, su evaluación se desprende directamente de la aplicación de las fórmulas indicadas en el apartado 11.2 del PCAP.

La formulación empleada para todos los criterios 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 ( $ANT_{FVh Prov}$ ) y de antigüedad de la flota de vehículos de reserva ( $ANT_{FVh Res}$ ), todos los vehículos que ofrecen tienen la antigüedad máxima establecida en el apartado 6.3 del pliego técnico con relación al inicio del servicio. En el caso de los criterios de calidad ambiental de la flota de vehículos provisionales ( $QA_{FVh Prov}$ ) y de calidad ambiental de la flota de vehículos de reserva ( $QA_{FVh Res}$ ), todos los vehículos que ofrecen cuentan con una categoría de clasificación ambiental de vehículos B. En el caso del criterio de coste unitario (Cu), no presentan ninguna baja respecto al precio de licitación.
- Obtienen la puntuación máxima las ofertas que ofrecen el mayor grado posible de compromiso: Los vehículos de la flota de vehículos provisionales y de la flota de vehículos de reserva ofrecidos tienen la clasificación ambiental Cero emisiones (en el caso de los criterios *Calidad ambiental de la flota de vehículos provisionales* y *Calidad ambiental de la*

*flota de vehículos de reserva*) y los vehículos de la flota de vehículos provisionales y de la flota de vehículos de reserva son nuevos (en el caso de los criterios *Antigüedad de la flota de vehículos provisionales* y *Antigüedad de la flota de vehículos de reserva*). Por otra parte, obtienen la puntuación máxima las ofertas que ofrecen la mayor baja económica (en el caso del criterio de *Coste unitario [Cu]*).

- 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 formulación 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 formulación en la que las ofertas que no mejoran los requerimientos 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 cualquiera, la más 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; asimismo, garantizan la posibilidad de que las ofertas sean evaluadas en condiciones de competencia efectiva y comprobable de forma efectiva.

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

- 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 la línea de transporte urbano en autobús que se describe 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, cuatro (4) vehículos a la flota de vehículos provisionales. Los vehículos de la flota de vehículos provisionales tendrán una antigüedad máxima de doce (12) años al inicio del servicio, según se describe en las características mínimas de los vehículos de la flota de vehículos provisionales definidas en el pliego técnico.

La aportación de los vehículos que la empresa adjudicataria incorporará a la flota de vehículos provisionales es imprescindible para garantizar la prestación del servicio tal y como se define en el pliego técnico, puesto que no se dispone de flota objeto de subrogación. Estos vehículos prestarán servicio hasta el momento en que sean sustituidos por los vehículos de la flota de vehículos definitivos.

Con el objetivo de facilitar a las empresas licitadoras la disponibilidad en el mercado de los vehículos para 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 los vehículos de la flota de vehículos provisionales, el hecho de que puedan ser vehículos más nuevos, tiene un impacto directo sobre las prestaciones de los vehículos destinados a la prestación del 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 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 la línea de transporte urbano en autobús que se describe 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, un (1) vehículo de reserva a la flota de vehículos de reserva. Los vehículos de la flota de vehículos de reserva tendrán una antigüedad máxima de doce años al inicio del servicio, según se describe en las características mínimas de los vehículos de reserva definidas en el pliego técnico.

La aportación de los vehículos que la empresa adjudicataria incorporará a la flota de vehículos de reserva es imprescindible para garantizar la prestación del servicio tal y como está definido en el pliego técnico. Con objeto de facilitar a las empresas licitadoras la disponibilidad en el mercado del vehículo de reserva de segunda mano, las características exigidas en el apartado 6.3 del pliego técnico para la flota de vehículos de reserva no son muy restrictivas.

La gestión diferencial de la empresa adjudicataria respecto a la antigüedad de los vehículos de la flota de vehículos de reserva, el hecho de que puedan ser vehículos más nuevos, tiene un impacto directo sobre las prestaciones de los vehículos destinados a la prestación del 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 vehículos de reserva está vinculada al objeto del contrato y resulta relevante para evaluar la calidad del servicio ofrecido por los licitadores.

- Calidad ambiental 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 la línea de transporte urbano en autobús que se describe 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, cuatro (4) vehículos a la flota de vehículos provisionales.

La aportación de los vehículos que la empresa adjudicataria incorporará a la flota de vehículos provisionales es imprescindible para garantizar la prestación del servicio tal y como se define en el pliego técnico, puesto que no se dispone de flota objeto de subrogación. Estos vehículos prestarán servicio hasta el momento en que sean sustituidos por los vehículos de la flota de vehículos definitivos.

Con el objetivo de facilitar a las empresas licitadoras la disponibilidad en el mercado de los vehículos para 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 clasificación ambiental de los vehículos de la flota de vehículos provisionales propuestos, que mide, entre otros aspectos, el potencial contaminante del vehículo, de acuerdo con el

Reglamento General de Vehículos aprobado por el Real Decreto 2822/1998 y sus posteriores modificaciones, cumplirá, como mínimo, la categoría de clasificación ambiental de vehículos B.

La ambientalización de la flota es una línea estratégica prioritaria en la gestión de los servicios de transporte de competencia del AMB, puesto que se minimiza la contaminación ambiental de las circulaciones del servicio. Por este motivo, la gestión diferencial de la empresa adjudicataria con respecto a la calidad ambiental de los vehículos de la flota de vehículos provisionales, el hecho de que puedan ser vehículos con una clasificación ambiental más exigente, tiene un impacto directo sobre las prestaciones de la flota del 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.

Además, la valoración de la calidad ambiental mediante las etiquetas establecidas con arreglo al Reglamento General de Vehículos citado anteriormente se adecua a la normativa y respeta los principios rectores de contratación pública, según recoge el Tribunal Catalán de Contratos del Sector Público en su resolución 349/2020.

Por los motivos expresados, la configuración de un criterio de adjudicación que valore la calidad ambiental de la flota de vehículos provisionales para incorporar al inicio del servicio está vinculada al objeto del contrato y resulta relevante para evaluar la calidad del servicio propuesto por los licitadores.

- Calidad ambiental 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 la línea de transporte urbano en autobús que se describe 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, un (1) vehículo a la flota de vehículos de reserva.

La aportación de los vehículos que la empresa adjudicataria incorporará a la flota de vehículos de reserva es imprescindible para garantizar la prestación del servicio tal y como está definido en el pliego técnico, puesto que no se dispone de flota objeto de subrogación. Estos vehículos prestarán servicio hasta el momento en que sean sustituidos por los vehículos de la flota de vehículos definitivos.

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

La clasificación ambiental de los vehículos de la flota de vehículos de reserva propuestos, que mide, entre otros aspectos, el potencial contaminante del vehículo, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos aprobado por el Real Decreto 2822/1998 y sus posteriores modificaciones, cumplirá, como mínimo, la categoría de clasificación ambiental de vehículos B.

La ambientalización de la flota es una línea estratégica prioritaria en la gestión de los servicios de transporte de competencia del AMB, puesto que se minimiza la contaminación ambiental de las circulaciones del servicio. Por este motivo, la gestión diferencial de la empresa adjudicataria con respecto a la calidad ambiental de los vehículos de la flota de vehículos de reserva, el hecho de que puedan ser vehículos con una clasificación ambiental más exigente, tiene un impacto directo sobre las prestaciones de la flota del 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.

Además, la valoración de la calidad ambiental mediante las etiquetas establecidas con arreglo al Reglamento General de Vehículos citado anteriormente se adecua a la normativa y respeta los principios rectores de contratación pública, según recoge el Tribunal Catalán de Contratos del Sector Público en su resolución 349/2020.

Por los motivos expresados, la configuración de un criterio de adjudicación que valore la calidad ambiental de la flota de vehículos de reserva para incorporar al inicio del servicio está vinculada al objeto del contrato y resulta relevante para evaluar la calidad del servicio propuesto 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.

Tal y como se establece en el apartado 32.3.1 del PCAP, el coste del servicio es la suma de cuatro factores: el coste de operación, el coste de inversión por parte de la empresa adjudicataria, el coste de promoción y publicidad del servicio y el coste de disponibilidad de la flota de vehículos provisionales.

De estos cuatro factores, dependen de los valores comprometidos por las empresas licitadoras en sus ofertas el coste de operación (según se establece en el apartado 32.3.2 del PCAP), el

coste de inversión por parte de la empresa adjudicataria (en concreto, el coste de inversión inicial en equipamientos según se establece en el apartado 32.3.3 del PCAP) y el coste de disponibilidad de la flota de vehículos provisionales (según se establece en el apartado 32.3.4 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 ( $C_u$ ) que, según la fórmula que consta en el apartado 11.2.5 del PCAP, indica el impacto económico de los factores que determinan el coste del servicio 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 disponibilidad de la flota base de vehículos provisionales) 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 el coste de disponibilidad de los vehículos provisionales, 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.

## **OFERTAS ANORMALMENTE BAJAS**

Conformemente a lo establecido en el artículo 149 de la LCSP, se considerarán ofertas anormalmente bajas en relación con las variables coste unitario  $C_u$  y coste de operación  $C_o$  las proposiciones que se encuentren en los supuestos que siguen:

- Cuando concorra un único licitador, si la oferta ofrece un valor de la variable económica considerada inferior en más de 25 unidades porcentuales con respecto al correspondiente valor de referencia. En el caso del  $C_u$ , es de aplicación el valor de referencia del coste unitario  $C_{uref}$ , y para  $C_o$  es de aplicación el valor de referencia del coste de operación  $C_{oref}$ .
- Cuando concurren dos licitadores, la oferta que ofrezca un valor de la variable económica considerada inferior a la otra en más de 20 unidades porcentuales.
- Cuando concurren tres licitadores, las que ofrezcan un valor de la variable económica considerada inferior en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas. No obstante, para el cómputo de la citada media se excluirá la oferta de

cuantía más elevada cuando sea superior en más de 15 unidades porcentuales a dicha media. En cualquier caso, se considerará desproporcionada la baja superior a 20 unidades porcentuales con respecto a la media aritmética de la variable económica considerada de las tres ofertas presentadas.

- Cuando concurren cuatro o más licitadores, las que ofrezcan un valor de la variable económica considerada inferior en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas. No obstante, si entre ellas existieran ofertas que fueran superiores a la citada media en más de 15 unidades porcentuales, se procederá al cálculo de una nueva media únicamente con las ofertas que no se hallaran en el supuesto indicado. En cualquier caso, si el número de las ofertas restantes es inferior a tres, la nueva media se calculará sobre las tres ofertas de menor cuantía.

El valor de referencia del coste unitario *Curef* es igual a **3,3293 €/km útiles** y el valor de referencia de coste de operación *Coref* es igual a **3.566.880,67 €**.

## **OTRAS CONSIDERACIONES DEL CONTRATO**

### Unidad de seguimiento del contrato

La unidad encargada del seguimiento y ejecución ordinaria del contrato es el Servicio de Gestión y Explotación del Transporte dentro de la Dirección de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad del AMB.

### Responsable del contrato

De acuerdo con lo que establece el artículo 62 de la LCSP, el responsable del contrato, al que corresponde supervisar su ejecución y adoptar las decisiones y dictar las instrucciones necesarias con el fin de asegurar la realización correcta de la prestación pactada, dentro del ámbito de facultades que el órgano de contratación le atribuya es el Jefe de Servicio de Gestión y Explotación del Transporte.

### Condiciones especiales de ejecución

De acuerdo con el artículo 202.1 de la LCSP, se establecen las siguientes condiciones especiales de ejecución del contrato:

- 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 penalización, 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 los artículos 202 de la LCSP y 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.

#### Subcontratación

Los licitadores deberán indicar en su oferta si tienen previsto subcontratar los servidores o los servicios asociados a ellos en los mismos casos y términos contemplados en la cláusula 36 de los presentes pliegos sobre protección de datos personales y de acuerdo con el artículo 122.2 de la LCSP.

La posible subcontratación de los trabajos objeto del contrato está sometida al cumplimiento de las disposiciones previstas en los artículos 215 y 216 de la LCSP.

#### Tratamiento de datos personales

Durante la ejecución del contrato, el adjudicatario deberá tratar los datos personales en nombre del Área Metropolitana de Barcelona o de terceros en su nombre. La descripción del tratamiento de datos personales corresponde a:

- Finalidad: La empresa adjudicataria podrá tener contacto con los datos personales de los usuarios del servicio en el marco de la atención a quejas y/o sugerencias referentes al servicio objeto de contratación, así como a la gestión de objetos perdidos y otros aspectos de la atención a los usuarios.
- Tipología de datos: Podrán tratar datos de carácter personal, tales como nombre y apellidos, DNI, dirección postal, correo electrónico y teléfono.

#### Penalizaciones por mora y otras penalizaciones

Se establecen las siguientes penalizaciones relativas al incumplimiento de los plazos y otros incumplimientos contractuales:

- Los incumplimientos de los plazos previstos en el pliego técnico serán sancionados con una penalización que se determinará de acuerdo con las siguientes condiciones:
  - o El incumplimiento por causas imputables a la empresa adjudicataria de los plazos máximos que se han establecido para la aportación al servicio de la flota de vehículos definitivos, otras aportaciones de flota o de las renovaciones previstas en la cláusula 6 del pliego técnico: 2.500 € por cada mes de retraso y vehículo.
  - o La no disponibilidad del SAEI provisional previsto en la cláusula 7 del pliego técnico en el momento de iniciar el servicio: 1.250 € por cada mes de retraso y vehículo.
  - o El incumplimiento de la obligación de equipar los vehículos correspondientes a la flota mínima del servicio con los equipos embarcados del SVV previstos en la cláusula 7 del pliego técnico en el momento de iniciar el servicio, así como de garantizar su correcto funcionamiento: 1.250 € por cada mes de retraso y vehículo.

- El incumplimiento de los plazos o condiciones establecidos para la puesta en marcha y funcionamiento de los equipos y sistemas detallados en la cláusula 7 del pliego técnico: 300 € por mes de retraso, sistema y vehículo.
  - El incumplimiento de las actuaciones o plazos previstos en la cláusula 6 del pliego técnico para llevar a cabo la adecuación integral de los vehículos: 600 € por cada mes de retraso y vehículo.
- En el caso del resto de los incumplimientos:
- Los incumplimientos muy graves serán sancionados con una penalización de entre 3.600 € y 14.400 €.
  - Los incumplimientos graves serán sancionados con una penalización de entre 1.400 € y 3.600 €.
  - Los incumplimientos leves serán sancionados con una penalización de entre 200 € y 1.440 €.
  - La penalización por el incumplimiento de la obligación de información (apartado 27.2.1 del PCAP) será de 900 € por cada día hábil que transcurra.
  - La penalización por el incumplimiento por causas imputables a la empresa adjudicataria de la obligación de presentar el Plan de Transición del Servicio en el plazo y en los términos establecidos en el apartado 3.1 del pliego técnico será de 15.000 €.
- Cualquier otra infracción no indicada anteriormente y que suponga un incumplimiento a lo establecido en los pliegos que rigen la licitación y en función de:
- Relativas al incumplimiento de los plazos y no previstas anteriormente:
    - El contratista está obligado a cumplir los plazos de ejecución del contrato previstos en el presente pliego. En caso de demora en el cumplimiento de los plazos, por causa que le sea imputable, la Administración podrá optar, indistintamente, conforme se establece en el artículo 193.3 de la LCSP, por la resolución del contrato o por la imposición de una penalización de 1 euro/día por cada 10.000 euros del precio del contrato, IVA excluido.
    - Cada vez que las penalizaciones por demora superen un múltiplo del 5 % del precio del contrato, el órgano de contratación estará facultado para resolver el contrato o acordar la continuidad de su ejecución con la imposición de una penalización de 2 euros/día por cada 10.000 euros del precio del contrato.
    - La imposición de la penalización no excluye la indemnización a la que pueda tener derecho la Administración por los daños y los perjuicios ocasionados por la demora imputable al contratista.

- La constitución en mora del contratista no precisará intimación previa por parte de la Administración.
  - Si se produjera un retraso en el cumplimiento de los plazos por causas no imputables al contratista, la Administración podrá, a petición de aquella o bien de oficio, conceder la prórroga por un tiempo igual al tiempo perdido, salvo que el contratista solicite otro menor, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 195.2 de la LCSP.
- Relativas al cumplimiento defectuoso o incumplimiento parcial de la ejecución del servicio objeto del contrato y no previstas anteriormente en la cláusula 27 del PCAP, o posteriormente en la cláusula 28 del PCAP:
- El Área Metropolitana de Barcelona valorará y establecerá si los trabajos realizados por la empresa contratista se adecuan a las prescripciones establecidas para su correcta ejecución y cumplimiento. En su caso, requerirá la ejecución de las prestaciones contratadas y la subsanación de deficiencias observadas con ocasión de su recepción. Si los trabajos efectuados no se ajustan al servicio contratado, como consecuencia de vicios o defectos imputables a la empresa contratista, el Área Metropolitana de Barcelona podrá rechazarlo y quedará exenta de la obligación de pago o, en su caso, tendrá derecho a la recuperación del precio satisfecho.
  - Hasta que no tenga lugar la recepción de los trabajos, la empresa contratista responderá de su correcta realización y de los defectos que pudieran existir.
  - El contratista quedará exento de responsabilidad cuando los trabajos defectuosos o mal ejecutados sean consecuencia de una orden del Área Metropolitana de Barcelona.
  - El Área Metropolitana de Barcelona podrá exigir la corrección por parte de la empresa contratista de los defectos, insuficiencias técnicas, errores materiales, omisiones e infracciones de preceptos legales o reglamentarios que pueda tener el encargo objeto de esta contratación y que sean imputables a la empresa contratista, y le otorgará un plazo no superior a un mes para subsanarlos.
  - Si la empresa contratista realizara defectuosamente el objeto del contrato, o no corrigiese las deficiencias o defectos detectados en el plazo otorgado, el órgano de contratación podrá optar por resolver el contrato con incautación de la garantía constituida o bien imponerle una penalización económica proporcional a la gravedad del incumplimiento, que se fija en un máximo de 2 euros/día por cada 1.000 euros del precio del contrato, a contar desde el día en el que se le dio la orden de corrección y el plazo para hacerlo, sin que pueda superarse el 10 % del presupuesto del contrato.

Las penalizaciones se harán efectivas mediante deducción de los pagos que el AMB deba

efectuar a la empresa adjudicataria en virtud del presente contrato o sobre la garantía que se haya constituido cuando no puedan deducirse de tales pagos.

Con independencia de las penalizaciones que puedan producirse, la demora por parte de la empresa adjudicataria a la hora de subsanar las situaciones derivadas de sus incumplimientos facultarán al AMB en cualquier momento para la adopción de las medidas pertinentes destinadas a subsanar las deficiencias y, en el caso de que la adopción de tales medidas comporte gastos, a incautar las garantías correspondientes o a retener parte de los pagos a realizar a la empresa adjudicataria.

#### Plazo de garantía

El objeto del trabajo quedará sujeto a un plazo de garantía de seis (6) meses a partir de la fecha de finalización del contrato, durante el que la Administración podrá comprobar que el trabajo ejecutado se ajusta a lo contratado. Transcurrido el plazo de garantía, sin formularse observaciones, quedará extinguida la responsabilidad del contratista.

#### Cesión del contrato

De conformidad con lo establecido en el artículo 214 de la LCSP, queda prohibida la cesión total o parcial de los derechos y las obligaciones del contrato sin que exista previamente autorización del órgano de contratación y siempre y cuando se cumplan los demás requisitos y condiciones establecidos en la ley.

#### Obligación de subrogación

El pliego de cláusulas administrativas particulares prevé la subrogación del personal de conformidad con el artículo 130 de la LCSP.