

INFORME JUSTIFICATIU DE NECESSITAT DE CONTRACTACIÓ RDL 3/2020

SERVEI / UNITAT: **MATERIAL MÒBIL METRO**

TIPUS: **SUBMINISTRAMENTS**

NÚM EXPEDIENT: **16102505** DATA **31/07/2025**

VEC: **385.458.000,00€**

PBL: **388.670.150,00€** (IVA inclòs)

Subvenció NO ☒ SI

□CPV: 34600000 - Locomotores de ferrocarril i de tramvia, material mòbil i les seves parts i 71311230-2 – Serveis d'enginyeria ferroviària

PODER ADJUDICADOR: **Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA**

Descripció del subministrament

Fabricació i subministrament de fins a 39 trens

Període d'Execució/Termini de durada

La durada del contracte s'estableix tenint en consideració la naturalesa de les prestacions del contracte, les característiques del seu finançament i la necessitat de sotmetre a concurrència les prestacions dels contractes. És a dir, la durada del contracte s'estableix pel termini necessari per a la fabricació i correcta execució de l'objecte del contracte, fins a la recepció definitiva dels trens tenint en consideració que es tracta d'un contracte de subministrament de fabricació i que, de conformitat amb allò establert a l'art. 299 LCSP es regirà per les normes aplicables al contracte de subministrament, amb l'excepció de la durada del contracte que es regirà per la normativa aplicable als contractes d'obres.

El contracte es considerarà formalitzat una vegada FMB aprovi la documentació indicada a l'apartat 11.3 del PPT en un termini màxim de 2 mesos des de la signatura del contracte. En cas contrari, es tindrà per no formalitzat el contracte sense que l'adjudicatari tingui dret a indemnització per cap concepte i amb reserva per part de l'Òrgan de Contractació de les accions que corresponguin pel perjudici causat. A més, en cas que no s'aprovi per part de FMB la documentació indicada a l'apartat 11.3 del PPT en el termini indicat es procedirà a adjudicar el Contracte al licitador que hagi presentat la següent oferta amb millor relació qualitat-preu, prèvia presentació de la documentació exigida per la Clàusula 22.9 d'aquest PCP. En aquest supòsit, es considerarà que la validesa de les ofertes s'incrementarà en 3 mesos respecte del termini establert a l'apartat N del PCP pels contractes inicials dels lots 1, i des dels contractes dels lots 2 i 3.

En el cas que no s'aconsegueixi l'acta de recepció definitiva per incompliment dels requeriments establerts a l'apartat 2.7 de l'Annex A en el termini estimat, es considerarà que el contracte estarà vigent fins que es compleixen els requeriments per assolir la recepció definitiva de la totalitat dels trens adjudicats de cada lot, inclosos, si correspon, aquells adjudicats executant les modificacions previstes dels arts. 110 RDL 3/2020.

- El termini de durada del lot 1 del contracte finalitzarà quan els trens aconseguixin l'acta de recepció definitiva. La durada del lot 1 s'estima en 9 anys i 4 mesos, segons el detall que consta a l'apartat F del PCP.
- El termini de durada del lot 2 del contracte finalitzarà quan els trens aconseguixin l'acta de recepció definitiva. La durada del lot 2 s'estima en 5 anys i 8 mesos, segons el detall que consta a l'apartat F del PCP.
- El termini de durada del lot 3 del contracte finalitzarà quan els trens aconseguixin l'acta de recepció definitiva. La durada del lot 3 s'estima en 5 anys i 10 mesos, segons el detall que consta a l'apartat F del PCP.

Descripció i justificació de la necessitat -Art. 124.2 RDLSE -

L'objecte d'aquest contracte respon, en primer lloc, a la necessitat de 22 nous trens pel tram central de les Línies 9 i 10 de Metro, de la que ja s'ha anunciat l'entrada en servei d'un primer tram des de Sagrera a Guinardó per a finals de 2027, i que en anys propers posteriors s'acabaran de posar en servei els altres trams que falten per completar-la en la seva totalitat.

Com a conseqüència de l'anterior, 22 trens de la Sèrie 9000 que actualment circulen per Línia 2, s'aconditionaran per prestar servei a les Línies 9 i 10, opció que s'exercirà a mesura que ho requereixi la posada en servei del tram central de les Línies 9 i 10. Per tant, resultarà necessària l'adquisició de fins a 22 trens per a la Línia 2 com a conseqüència de la posada en servei del tram central de les Línies 9 i 10. S'ha de tenir en consideració que 7 d'aquest 22 trens seran necessaris per l'obertura de la primera fase del tram central de les Línies 9 i 10 de Metro.

Per un altre costat, el continu increment de passatge fa necessari augmentar la capacitat de transport de les diferents línies, l'increment de viatgers a Metro a l'any 2024 va ser de 48,6M, el que va suposar un 6,5% més i a data de maig de 2025 es donen puntes diàries que oscil·len entre el 128% i el 80%, pel que és imprescindible millorar l'oferta i és per això es necessitaran 3 trens per Línia 2, 4 trens per Línia 4, 4 trens per Línia 1 i 6 trens per Línia 3 per fer front a aquestes necessitats.

Per tant, les necessitats són les següents:

- Lot 1
 - 25 trens per Línia 2, 22 com a conseqüència de la posada en servei del tram central de les Línies 9 i 10 ja que els trens que circularan per les Línies 9 i 10 actualment circulen per Línia 2, i 3 trens a fi d'incrementar l'oferta de Línia 2.
 - 4 trens per incrementar l'oferta de Línia 4.
- Lot 2
 - 4 trens per incrementar l'oferta de Línia 1.
- Lot 3
 - 6 trens per incrementar l'oferta de Línia 3.

En tot cas, el destí de les Línies finals serà una decisió exclusivament de TMB, que per criteris d'eficiència i de servei pot variar, i per tant, amb independència de la ubicació final de línies els licitadors estan obligats a subministrar els mateixos en els termes contractualment previstos.

Aquestes necessitats resten condicionades a la disposició crèdit i a l'autorització de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). FMB és una societat mercantil pública, de caràcter local, i mitjà propi de l'administració supramunicipal, de caràcter territorial, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, per la qual cosa li resulta d'aplicació la Disposició Addicional 3^a apartat segon de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes de sector públic que estableix el següent:

“Es poden tramitar anticipadament els contractes l'execució material dels quals hagi de començar en l'exercici següent o els contractes el finançament dels quals depengui d'un préstec, un crèdit o una subvenció sol·licitada a una altra entitat pública o privada, i s'ha de sotmetre l'adjudicació a la condició suspensiva de la consolidació efectiva dels recursos que han de finançar el contracte corresponent.”

Per tant, tenint en consideració el temps necessari per tramitar la licitació, els terminis necessaris per al disseny i fabricació dels trens 130 setmanes des de la formalització per a la primera unitat de cada lot), la previsió d'entrada en servei del tram central de la Línia 9 i 10, i la necessitat de millorar l'oferta en el menor termini possible, resulta necessari tramitar anticipadament la licitació del contracte que depèn de finançament d'altres entitats públiques, en aquest cas de l'ATM, sotmetent l'adjudicació a la condició suspensiva a l'autorització prèvia del Consell d'Administració de l'ATM per a l'assumpció dels compromisos econòmics necessaris.

El termini màxim per executar la condició suspensiva respecte dels 7 primers trens del lot 1 destinats a Línia 2 i necessaris per a l'obertura de la primera fase del tram central de les Línies 9 i 10 de Metro serà fins el 28/02/2027, data màxima en la que s'estima que es disposarà de l'autorització de l'ATM per a l'assumpció dels compromisos econòmics necessaris.

En relació a la resta de 22 trens del lot 1, fins a un total de 29 trens, el termini màxim per executar la condició suspensiva finalitzarà 3 anys després de la formalització del contracte inicial del Lot 1. Aquest termini es considera necessari tenint en consideració els terminis previstos de posada en servei del tram central de les Línies 9 i 10 de Metro.

El termini màxim per executar la condició suspensiva respecte dels trens del lot 2 i lot 3 destinats a millorar l'oferta de Línia 1 i Línia 3, respectivament, serà fins el 28/02/2027, data màxima en la que s'estima que es disposarà de l'autorització de l'ATM per a l'assumpció dels compromisos econòmics necessaris tenint en consideració les necessitats de finançament.

Justificació procediment d'adjudicació -Art. 81.2 RDLSE-

La prestació principal del contracte és el disseny, la fabricació i el subministrament dels trens. Per tant, el present contracte és un contracte de fabricació, que és una modalitat del contracte de subministrament segons es defineix a l'apartat 16.3.C) LCSP. *“Els de fabricació, pels quals la cosa o coses que hagin de ser lliurades per l'empresari hagin de ser elaborades d'acord amb característiques peculiars fixades prèviament per l'entitat contractant, encara que aquesta s'obligui a aportar, totalment o parcialment, els materials precisos.”*

L'art. 299 LCSP estableix un règim jurídic mixt o especial per aquests contractes:

- a. Normes aplicables a l'execució: s'aplicaran directament les normes generals i especials del contracte d'obres que l'òrgan de contractació determini en el corresponent plec de clàusules administratives particulars. Això afecta aspectes com les prerrogatives de l'Administració, modificacions, recepció, etc., sempre que així ho estableixi el plec.
- b. Normes aplicables a la publicitat i procediment d'adjudicació: aquestes es regiran, en tot cas, per les normes del contracte de subministrament.

Per tant, la naturalesa jurídica d'un contracte de fabricació previst a l'article 299 de la LCSP és la d'un contracte de subministrament amb la particularitat que el seu règim jurídic, especialment pel que fa a la seva execució, pot remetre's a

les normes del contracte d'obres segons el que disposi el plec de clàusules administratives particulars, mentre que la publicitat i el procediment d'adjudicació seguiran sempre les regles del contracte de subministrament.

De conformitat amb allò exposat, el present contracte és regirà per les normes aplicables al contracte de subministrament, amb l'excepció de la durada del contracte que es regirà per la normativa aplicable als contractes d'obres. Per tant, la durada del contracte s'estableix tenint en consideració la naturalesa de les prestacions del contracte, les característiques del seu finançament i la necessitat de sotmetre a concurrència les prestacions dels contractes. És a dir, la durada del contracte s'estableix pel termini necessari per a la fabricació i correcta execució de l'objecte del contracte.

Juntament a les prestacions pròpies del contracte de subministraments de fabricació, son objecte del contracte d'altres característiques pròpies del contracte de serveis (redacció projecte, formació, etc) i segons les regles de l'article 15 RDL 3/2020 per al contracte mixt s'haurà d'acudir al caràcter de la prestació principal que, en aquest cas és de subministraments de fabricació, el que porta a la qualificació de contracte de subministraments, a excepció de la durada del contracte que es regirà per la normativa del contracte d'obres.

Lots:

Hi ha lots?

SI ☒

La licitació consta de 3 lots:

- Lot 1: Fins a 29 trens (25 trens Línia 2 i 4 Línia 4).
- Lot 2: 4 trens (Línia 1).
- Lot 3 6 trens (Línia 3).

El Lot 1 inclou el subministrament de fins a 29 trens, amb un mínim garantit, en cas de que es disposi d'existència de crèdit i d'autorització de l'ATM, de 7 trens destinats a Línia 2. A més del mínim garantit de 7 trens, s'estableix la possibilitat, condicionada a l'existència de crèdit i de l'autorització de l'ATM, de compra de fins a 22 trens més. Els trens d'aquest lot estan destinats a substituir i reforçar la L2, concretament 25 d'ells, ja que els trens actuals d'aquesta línia de la sèrie 9000 s'acondiarien per prestar servei a la L9, opció que s'exerciria a mesura que la posada en servei de L9 ho requerís i els 4 restants anirien a reforçar la L4.

Els trens a adquirir de Línia 2 i els trens a adquirir de Línia 4 a la present licitació s'ubicaran al Taller de Triangle Ferroviari de Material Mòbil de FMB, una vegada es realitzi l'ampliació de l'estacionament al referit taller. Com a conseqüència de l'anterior, l'adjudicació dels trens per ambdues línies en un únic lot garanteix que els nous trens que s'ubicaran al taller de Triangle Ferroviari tindran les mateixes característiques, afavorint les sinèrgies pel manteniment. D'aquesta manera, els trens objecte del Lot 1 requeriran el mateix material de recanvi, es reduirà la necessitat d'estocs i s'optimitzaran les formacions a realitzar pel personal de manteniment del referit taller.

El Lot 2 inclou el subministrament de 4 trens per a reforçar la Línia 1.

El Lot 3 inclou el subministrament de 6 trens per reforçar la Línia 3.

De conformitat amb allò establert a l'art. 52.5 RDL 3/2020, i segons es justifica a l'Informe Justificatiu de la Necessitat, s'acceptarà la presentació d'ofertes integradores dels Lots 2 i 3, només per aquells licitadors que també haguessin presentat una oferta pel Lot 2 i pel Lot 3 per separat, tenint en consideració que:

- S'ha procedit a la divisió en lots
- Es permet que un licitador es pugui adjudicar diversos lots.
- Als plecs s'estableix la combinació d'ofertes que podran conformar l'oferta integradora.
- S'han establert diversos criteris d'adjudicació.
- S'ha fet una avaluació comparativa per determinar si les ofertes presentades per un licitador per una combinació particular de lots compliria millor, en conjunt, els criteris d'adjudicació en els plecs respecte als referits lots que les ofertes presentades pels lots separats, considerats aïlladament.
- Els empresaris hauran d'acreditar la solvència econòmica, financera i tècnica corresponent al conjunt de lots.

Cada lot constituirà un contracte, a excepció d'allò establert a l'art. 57.2 RDL 3/2020.

A l'oferta integradora només hi constarà el preu ofert donat que la resta de dades per establir la puntuació mitjançant fórmules seran les indicades dins de les propostes del Lot 2 i Lot 3.

Hi ha limitació a la presentació d'ofertes?

SI ☐

NO ☒

Hi ha limitació a l'adjudicació de lots?

SI ☐

NO ☒

Justificació criteris de solvència econòmica i tècnica - Art. 55 RDLSE -

L'article 55.2 del RDL 3/2020, estableix el següent:

“La solvencia económica y financiera y técnica o profesional podrán acreditarse, con carácter general, a través de los medios que se determinen por la entidad contratante de entre los establecidos en este real decreto-ley y en el capítulo II, título II, libro primero de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, incluida, en su caso, la posibilidad de exigir que el periodo medio de pago proveedores del empresario no supere el límite establecido de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87.1, letra c) segundo párrafo de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre. En todo caso, las entidades contratantes podrán admitir otros medios de prueba distintos siempre que estos sean válidamente admitidos en Derecho.”

De conformitat amb l'anterior s'ha optat per exigir l'acreditació de la solvència econòmica de conformitat amb els criteris, requisits i mitjans recollits a l'article 87.3 apartat a) de la LCSP, atès l'objecte del contracte.

Lot 1

El criteri per a l'acreditació de la solvència econòmica i financera és el volum anual de negocis del licitador, que referit a l'any de major volum de negoci dels tres últims conclosos ha de ser almenys una vegada el valor estimat del Lot 1.

Lot 2

El criteri per a l'acreditació de la solvència econòmica i financera és el volum anual de negocis del licitador, que referit a l'any de major volum de negoci dels tres últims conclosos ha de ser almenys una vegada el valor estimat del Lot 2.

Lot 3

El criteri per a l'acreditació de la solvència econòmica i financera és el volum anual de negocis del licitador, que referit a l'any de major volum de negoci dels tres últims conclosos ha de ser almenys una vegada el valor estimat del Lot 3.

Oferta integradora lots 2 i 3

En cas de presentar un oferta integradora (lot 2 i lot 3) el criteri per a l'acreditació de la solvència econòmica i financera és el volum anual de negocis del licitador, que referit a l'any de major volum de negoci dels tres últims conclosos ha de ser almenys una vegada el sumatori del valor estimat dels lots 2 i 3.

Es consideren proporcionals i congruents a l'objecte del contracte i alhora es donen garanties per a la correcta execució, una aptitud suficient per part dels possibles licitadors i un accés no restrictiu a la licitació sense excloure de manera injustificada a licitadors capaços de realitzar satisfactòriament l'objecte del contracte.

Pel que fa a la solvència tècnica de conformitat amb allò indicat a l'art. **89 de la LCSP** ha decidit exigir els requisits de solvència tècnica o professional establerts al Plec de condicions administratives.

Aquests requisits es consideren proporcionals i congruents per poder dur a terme l'objecte del contracte el qual requereix un alt nivell d'especificitat i coneixement de la matèria objecte de contractació.

Solvència LOT 1

REQUISIT 1: A l'apartat P del PCP s'exigeix que els licitadors hagin executat un mínim de 3 contractes com a contractista principal, amb els requisits que s'indiquen degut a la complexitat i a l'abast del contracte. S'exigeix que el licitador hagi estat el contractista principal ja que resulta necessari per garantir la correcta execució del contracte que el licitador hagi fabricat i subministrat, com a mínim, la caixa de tren i els bogies.

- S'exigeix que els subministraments objecte dels referits contractes es corresponguin a trens de metros segons la definició de la UITP ja que l'objecte del present contracte és la fabricació i subministrament de trens de metro que tenen unes característiques tècniques i complexitat diferent d'altres tipus de material rodant, en tant que com estableix la UITP el Metro està dissenyat per operar en línies subterrànies mitjançant túnels, elevades mitjançant viaductes, o en superfície mitjançant separació física o de altres tipus del tràfic, amb característiques tècniques diferents de tramvies, trens regionals o de llarga distància.
- L'import conjunt dels 3 contractes de subministrament ha de ser de mínim 200.000.000 euros (iva no inclòs), import que es proporcional a l'objecte del lot 1 de la licitació i que resulta necessari per acreditar que es disposa d'experiència en contractes d'abast similar, a fi de garantir la correcta execució del present contracte.
- S'exigeix que els licitadors hagin executat un mínim de 3 contractes de subministrament de trens de Metro. El període d'execució de cada contracte s'estima en aproximadament 5 anys, comptant amb els terminis de disseny, projecte, fabricació, proves, i garanties. Per tant, els licitadors poden acreditar la solvència amb contractes formalitzats i executats en el 15 anys anteriors a la finalització del termini de presentació d'oferta.
- Els contractes han de ser mínim amb dos operadors diferents a fi de garantir que els licitadors disposen de capacitat d'adaptació a les complexitats de diferents operadors.

- Es requereix que els trens subministrats hagin estat en explotació comercial per un període superior a dos anys, amb anterioritat a la data de finalització del termini d'ofertes per assegurar que els licitadors han fabricat trens que han estat en servei un termini mínim per iniciar la verificació dels complimentes de la fiabilitat, compliment de garantia, cost de cicle de vida, etc.
- Un dels contractes ha de correspondre a referències a nivell de trens de metro amb operació amb automatització GoA3 o GoA4 ja que la vida útil del trens és de 40 anys, per la qual cosa es preveu a l'apartat 1.6.7.1 del PPT la possibilitat de que durant aquest període de temps s'actualitzi el sistema de senyalització a GoA3 o GoA4 i que els trens objecte del present contracte hagin d'adaptar-se als referits sistemes. Per tant, es requereix experiència en un contracte de subministrament de trens de metro amb sistema de senyalització GoA3 o GoA4 per acreditar la capacitat dels licitadors d'adaptar-se a les particularitats tècniques d'aquests sistemes de senyalització.
- Dos dels contractes han de correspondre mínim a automatització GoA2, amb operació en ATP i ATO amb conductor, a fi d'acreditar de garantir el correcte compliment dels requeriments del PPT.
- Dos dels contractes s'han de correspondre a referències a nivell de trens de metro que compleixin normativa europea de fabricació i subministrament com a mínim en relació als equips de porta de passatge, fre, tracció, caixa del tren, bogies, convertidor estàtic, caixa negra i fum i foc, o normes equivalents. Aquest requeriment es necessari a fi de garantir la correcta aplicació de les normatives europees o equivalents en sistemes del tren que es refereixen a la seguretat ferroviària com equips de porta de passatge, fre, caixa del tren, bogies, caixa negra i fum i foc o a elements claus que son identificatius dels trens de metro, com tracció i convertidor estàtic.

Solvència LOT 2

REQUISIT 1: A l'apartat P del PCP s'exigeix que els licitadors hagin executat un mínim de 2 contractes com a contractista principal, amb els requisits que s'indiquen degut a la complexitat i a l'abast del contracte. S'exigeix que el licitador hagi estat el contractista principal ja que resulta necessari per garantir la correcta execució del contracte que el licitador hagi fabricat i subministrat, com a mínim, la caixa de tren i els bogies.

- S'exigeix que els subministraments objecte dels referits contractes es corresponguin a trens de metros segons la definició de la UITP ja que l'objecte del present contracte és la fabricació i subministrament de trens de metro que tenen unes característiques tècniques i complexitat diferent d'altres tipus de material rodant, en tant que com estableix la UITP el Metro està dissenyat per operar en línies subterrànies mitjançant túnels, elevades mitjançant viaductes, o en superfície mitjançant separació física o de altres tipus del tràfic, amb característiques tècniques diferents de tramvies, trens regionals o de llarga distància.
- L'import conjunt dels 2 contractes de subministrament ha de ser de mínim 80.000.000 euros (iva no inclòs), import que es proporcional a l'objecte del lot de la licitació i que resulta necessari per acreditar que es disposa d'experiència en contractes d'abast similar, a fi de garantir la correcta execució del present contracte.
- S'exigeix que els licitadors hagin executat un mínim de 2 contractes de trens de Metro. El període d'execució de cada contracte s'estima en aproximadament 5 anys, comptant amb els terminis de disseny, projecte, fabricació, proves, i garanties. Per tant, els licitadors poden acreditar la solvència amb contractes formalitzats i executats en el 15 anys anteriors a la finalització del termini de presentació d'oferta.
- Els contractes han de ser mínim amb dos operadors diferents a fi de garantir que els licitadors disposen de capacitat d'adaptació a les complexitats de diferents operadors.
- Es requereix que els trens subministrats hagin estat en explotació comercial per un període superior a dos anys, amb anterioritat a la data de finalització del termini d'ofertes per assegurar que els licitadors han

fabricat trens que han estat en servei un termini mínim per iniciar la verificació dels compliments de la fiabilitat, compliment de garantia, cost de cicle de vida, etc.

- Un dels contractes ha de correspondre a referències a nivell de trens de metro amb operació amb automatització GoA3 o GoA4 ja que la vida útil del trens és de 40 anys, per la qual cosa es preveu a l'apartat 1.6.7.1 del PPT la possibilitat de que durant aquest període de temps s'actualitzi el sistema de senyalització a GoA3 o GoA4 i que els trens objecte del present contracte hagin d'adaptar-se als referits sistemes. Per tant, es requereix experiència en un contracte de subministrament de trens de metro amb sistema de senyalització GoA3 o GoA4 per acreditar la capacitat dels licitadors d'adaptar-se a les particularitats tècniques d'aquests sistemes de senyalització.
- Dos dels contractes han de correspondre mínim a automatització GoA2, amb operació en ATP i ATO amb conductor, a fi d'acreditat de garantir el correcte compliment dels requeriments del PPT.
- Dos dels contractes s'han de correspondre a referències a nivell de trens de metro que compleixin normativa europea de fabricació i subministrament com a mínim en relació als equips de porta de passatge, fre, tracció, caixa del tren, bogies, convertidor estàtic, caixa negra i fum i foc, o normes equivalents. Aquest requeriment es necessari a fi de garantir la correcta aplicació de les normatives europees o equivalents en sistemes del tren que es refereixen a la seguretat ferroviària com equips de porta de passatge, fre, caixa del tren, bogies, caixa negra i fum i foc o a elements claus que son identificatius dels trens de metro, com tracció i convertidor estàtic.

Solvència LOT 3

REQUISIT 1: A l'apartat P del PCP s'exigeix que els licitadors hagin executat un mínim de 2 contractes com a contractista principal, amb els requisits que s'indiquen degut a la complexitat i a l'abast del contracte. S'exigeix que el licitador hagi estat el contractista principal ja que resulta necessari per garantir la correcta execució del contracte que el licitador hagi fabricat i subministrat, com a mínim, la caixa de tren i els bogies.

- S'exigeix que els subministraments objecte dels referits contractes es corresponguin a trens de metros segons la definició de la UITP ja que l'objecte del present contracte és la fabricació i subministrament de trens de metro que tenen unes característiques tècniques i complexitat diferent d'altres tipus de material rodant, en tant que com estableix la UITP el Metro està dissenyat per operar en línies subterrànies mitjançant túnels, elevades mitjançant viaductes, o en superfície mitjançant separació física o de altres tipus del tràfic, amb característiques tècniques diferents de tramvies, trens regionals o de llarga distància.
- L'import conjunt dels 2 contractes de subministrament ha de ser de mínim 80.000.000 euros (iva no inclòs), import que es proporcional a l'objecte del lot de la licitació i que resulta necessari per acreditar que es disposa d'experiència en contractes d'abast similar, a fi de garantir la correcta execució del present contracte.
- S'exigeix que els licitadors hagin executat un mínim de 2 contractes de trens de Metro. El període d'execució de cada contracte s'estima en aproximadament 5 anys, comptant amb els terminis de disseny, projecte, fabricació, proves, i garanties. Per tant, els licitadors poden acreditar la solvència amb contractes formalitzats i executats en el 15 anys anteriors a la finalització del termini de presentació d'oferta.
- Els contractes han de ser mínim amb dos operadors diferents a fi de garantir que els licitadors disposen de capacitat d'adaptació a les complexitats de diferents operadors.
- Es requereix que els trens subministrats hagin estat en explotació comercial per un període superior a dos anys, amb anterioritat a la data de finalització del termini d'ofertes per assegurar que els licitadors han fabricat trens que han estat en servei un termini mínim per iniciar la verificació dels compliments de la fiabilitat, compliment de garantia, cost de cicle de vida, etc.

- Un dels contractes ha de correspondre a referències a nivell de trens de metro amb operació amb automatització GoA3 o GoA4 ja que la vida útil del trens és de 40 anys, per la qual cosa es preveu a 1.6.7.1 del PPT la possibilitat de que durant aquest període de temps s'actualitzi el sistema de senyalització a GoA3 o GoA4 i que els trens objecte del present contracte hagin d'adaptar-se als referits sistemes. Per tant, es requereix experiència en un contracte de subministrament de trens de metro amb sistema de senyalització GoA3 o GoA4 per acreditar la capacitat dels licitadors d'adaptar-se a les particularitats tècniques d'aquests sistemes de senyalització.
- Dos dels contractes han de correspondre mínim a automatització GoA2, amb operació en ATP i ATO amb conductor, a fi d'acreditar de garantir el correcte compliment dels requeriments del PPT.
- Dos dels contractes s'han de correspondre a referències a nivell de trens de metro que compleixin normativa europea de fabricació i subministrament com a mínim en relació als equips de porta de passatge, fre, tracció, caixa del tren, bogies, convertidor estàtic, caixa negra i fum i foc, o normes equivalents. Aquest requeriment es necessari a fi de garantir la correcta aplicació de les normatives europees o equivalents en sistemes del tren que es refereixen a la seguretat ferroviària com equips de porta de passatge, fre, caixa del tren, bogies, caixa negra i fum i foc o a elements claus que son identificatius dels trens de metro, com tracció i convertidor estàtic.

Solvència OFERTA INTEGRADORA DELS LOTS 2 I 3

REQUISIT 1: A l'apartat P del PCP s'exigeix que els licitadors hagin executat un mínim de 2 contractes com a contractista principal, amb els requisits que s'indiquen degut a la complexitat i a l'abast del contracte. S'exigeix que el licitador hagi estat el contractista principal ja que resulta necessari per garantir la correcta execució del contracte que el licitador hagi fabricat i subministrat, com a mínim, la caixa de tren i els bogies.

- S'exigeix que els subministraments objecte dels referits contractes es corresponguin a trens de metros segons la definició de la UITP ja que l'objecte del present contracte és la fabricació i subministrament de trens de metro que tenen unes característiques tècniques i complexitat diferent d'altres tipus de material rodant, en tant que com estableix la UITP el Metro està dissenyat per operar en línies subterrànies mitjançant túnels, elevades mitjançant viaductes, o en superfície mitjançant separació física o de altres tipus del tràfic, amb característiques tècniques diferents de tramvies, trens regionals o de llarga distància.
- L'import conjunt dels 2 contractes de subministrament ha de ser de mínim 160.000.000 euros (iva no inclòs), import que es proporcional a l'objecte del lot 2 i dels lot 3 de la licitació i que resulta necessari per acreditar que es disposa d'experiència en contractes d'abast similar, a fi de garantir la correcta execució del present contracte.
- S'exigeix que els licitadors hagin executat un mínim de 2 contractes de trens de Metro. El període d'execució de cada contracte s'estima en aproximadament 5 anys, comptant amb els terminis de disseny, projecte, fabricació, proves, i garanties. Per tant, els licitadors poden acreditar la solvència amb contractes formalitzats i executats en el 15 anys anteriors a la finalització del termini de presentació d'oferta.
- Els contractes han de ser mínim amb dos operadors diferents a fi de garantir que els licitadors disposen de capacitat d'adaptació a les complexitats de diferents operadors.
- Es requereix que els trens subministrats hagin estat en explotació comercial per un període superior a dos anys, amb anterioritat a la data de finalització del termini d'ofertes per assegurar que els licitadors han fabricat trens que han estat en servei un termini mínim per verificar els compliments de la fiabilitat, compliment de garantia, cost de cicle de vida i
- Un dels contracte ha de correspondre a referències a nivell de trens de metro amb operació amb automatització GoA3 o GoA4 ja que la vida útil del trens és de 40 anys, per la qual cosa es preveu a l'apartat 1.6.7.1 del PPT la possibilitat de que durant aquest període de temps s'actualitzi el sistema de senyalització a GoA3 o GoA4 i que els trens objecte del present contracte hagin d'adaptar-se als referits sistemes. Per tant, es requereix experiència

en un contracte de subministrament de trens de metro amb sistema de senyalització GoA3 o GoA4 per acreditar la capacitat dels licitadors d'adaptar-se a les particularitats tècniques d'aquests sistemes de senyalització.

- Dos dels contractes han de correspondre mínim a automatització GoA2, amb operació en ATP i ATO amb conductor, a fi d'acreditar de garantir el correcte compliment dels requeriments del PPT.
- Dos dels contractes s'han de correspondre a referències a nivell de trens de metro que compleixin normativa europea de fabricació i subministrament com a mínim en relació als equips de porta de passatge, fre, tracció, caixa del tren, bogies, convertidor estàtic, caixa negra i fum i foc, o normes equivalents. Aquest requeriment es necessari a fi de garantir la correcta aplicació de les normatives europees o equivalents en sistemes del tren que es refereixen a la seguretat ferroviària com equips de porta de passatge, fre, caixa del tren, bogies, caixa negra i fum i foc o a elements claus que son identificatius dels trens de metro, com tracció i convertidor estàtic.

Solvència aplicable als LOTS 1, 2, 3 i a l' OFERTA INTEGRADORA DELS LOTS 2 I 3

REQUISIT 2

Els licitadors han de comptar amb sistemes de gestió de qualitat basats en normes europees aplicables a l'objecte del contracte a fi d'assegurar la correcta execució i garantir la correcta prestació del servei de metro de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Aquesta solvència tècnica es justifica mitjançant la presentació: (i) del certificat ISO 9001 per garantir un estàndard general de qualitat i fiabilitat en l'execució del contracte; (ii) el certificat ISO 14001 que té per objectiu gestionar les responsabilitats ambientals de manera sistemàtica, contribuint a la sostenibilitat i al compliment de la legislació ambiental; i (iii) el certificat ISO/TS 22163 per assegurar la qualitat, seguretat i fiabilitat en tota la cadena de subministrament del sector ferroviari, des del disseny fins a la fabricació, subministrament i garantia.

REQUISIT 3

S'exigeix declaració responsable de compliment de tots els requeriments del PCT a fi de garantir el compliment d'allò establert a la Clàusula Administrativa General 2.7.

REQUISIT 4

Es requereix que els equips que es relacionen a l'apartat P han de complir amb haver estat utilitzats en un mínim de dos contractes amb dos operadors complint amb els requeriments de fiabilitat i seguretat dels referits contractes a fi de garantir que els equips oferts son equips ja provats i que compleixin amb els criteris de fiabilitat i disponibilitat necessaris per a la correcta prestació del servei de metro.

REQUISIT 5

D'acord amb el que preveu l'article 2.1 i 2.3 del Reial Decret 311/2022, de 3 de maig, pel qual es regula l'Esquema Nacional de Seguretat, l'empresa adjudicatària ha de garantir l'aplicació de les mesures de seguretat que siguin d'aplicació en funció del nivell de risc associat als tractaments de dades i prestacions objecte del contracte , atès el nivell de risc i les mesures de seguretat exigides per TMB per aquest contracte es justifica exigir un sistema de gestió de la seguretat de la informació als licitadors.

Requeriment aplicable a les ofertes dels Lots 1, 2 i 3, i per l'oferta integradora del lot 2 i 3:

La inclusió requeriment d'aportar declaració responsable per la que es garanteix que la part dels productes originaris dels països tercers, determinats de conformitat amb el Reglament (CEE) número 952/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 9 d'octubre de 2013, pel que s'aprova el Codi Duaner Comunitari, no sigui superior al 50 per 100 del valor total dels productes que componen aquesta oferta d'aquesta clàusula en el present procediment de licitació es considera necessària, idònia i proporcionada per les raons següents:

1. Foment de la Reciprocitat i la Competència Lleial: L'objectiu principal de l'article 70 és garantir que l'obertura del mercat de contractació pública de la Unió Europea es correspongui amb un tracte recíproc per a les empreses europees en mercats de països tercers. En aplicar aquesta clàusula, aquest òrgan de contractació contribueix a l'objectiu comunitari d'assegurar un terreny de joc equilibrat (level playing field), evitant que operadors de països amb mercats protegits es beneficiïn d'un accés sense restriccions al nostre mercat.
2. Interès Estratègic del Subministrament: L'objecte d'aquest contracte, consistent en la fabricació i subministrament de fins a 39 trens, té una rellevància estratègica per al servei de mobilitat que ofereix FMB. Afavorir productes d'origen comunitari enforteix la base industrial i tecnològica de la Unió, redueix la dependència de cadenes de subministrament externes potencialment inestables i garanteix el compliment d'estàndards europeus de qualitat, seguretat i sostenibilitat.
3. Proporcionalitat de la Mesura: La clàusula no estableix una prohibició absoluta de participació per a les ofertes amb productes de països tercers, sinó que articula un mecanisme ponderat i proporcional:
 - La facultat de rebuig només s'activa si la part de productes de països tercers (sense acord de reciprocitat) supera el 50% del valor total.
 - La preferència només s'aplica en cas d'ofertes tècnicament i econòmicament equivalents (amb un marge de preu del 3%), la qual cosa garanteix que la decisió final continuï basant-se en la millor relació qualitat-preu.
 - La mesura no afecta productes originaris de països amb els quals la UE manté acords comercials que garanteixen l'accés mutu als mercats de contractació (com els signants de l'Acord sobre Contractació Pública de l'OMC).

Per tant, la mesura respecta els principis de contractació pública en aplicar una excepció legalment prevista, justificada per raons d'interès públic i de manera proporcionada.

Respecte l'adscripció de mitjans personals s'ha decidit exigir allò indicat al PCP, aquests requisits es consideren proporcionals i congruents per poder dur a terme l'objecte del contracte el qual requereix un alt nivell d'especificitat, formació i experiència.

Aquesta exigència respon a la necessitat de mitigar riscos tècnics, operatius i de seguretat, assegurant que el personal adscrit al projecte compta amb:

- Coneixement especialitzat: Experiència en normatives ferroviàries específiques (seguretat, interoperabilitat, etc.), processos de producció complexos i tecnologies avançades aplicades al material rodant.
- Capacitat de resolució: Experiència prèvia en la gestió de les incidències i reptes tècnics que sorgeixen habitualment durant la fabricació i posada en marxa de trens.
- Garantia de qualitat: Una trajectòria provada en projectes similars és el millor indicador de la capacitat de l'equip per assolir els estàndards de qualitat i fiabilitat que aquest contracte requereix.

Per tot l'exposat, s'estableix que els licitadors es comprometen a adscriure a l'execució del contracte un equip de treball, segons detall que consta a l'apartat R del PCP, que disposaran de titulació universitària en enginyeria o graus universitaris oficials equivalents i una experiència demostrable en projectes ferroviaris, no menor a 10 anys per als Directors de Projecte, el Responsable d' Enginyeria del Projecte, Qualitat i Garantia i per a la resta un mínim de 5 anys.

Respecte l'adscripció de mitjans materials s'ha decidit exigir allò indicat al PCP, aquests requisits es consideren proporcionals i congruents per poder dur a terme l'objecte del contracte segons el següent:

- Es requereix disposar de via de proves pels lots 1 i 3 a fi de reduir els terminis d'execució de proves a les nostres instal·lacions a fi de no afectar al manteniment d'infraestructures i a l'execució d'altres projectes que s'han de realitzar en horari nocturn (sense circulació de trens) a les nostres instal·lacions.
- La jurisprudència del TJUE admet que la clàusula d'arrelament territorial és admissible si es compleixen amb els quatre requisits establerts a la sentència de 27 d'octubre de 2005 (assumpte C-234/03, cas Conste), això és: (i) que estigui justificada per raons imperioses d'interès general; (ii) que s'apliqui de manera no discriminatòria; (iii) que sigui adequada per garantir la realització de l'objectiu que persegueix i, (iv) que no vagi més enllà del necessari per aconseguir aquest objectiu, com succeeix en el present cas:
 - a. Justificació per raons imperioses d'interès general: L'exigència d'una fàbrica a Europa es justifica per les següents raons imperioses, directament vinculades a la correcta execució del contracte:
 - Garantia de qualitat i supervisió efectiva: La fabricació de trens implica processos industrials complexos que requereixen una supervisió tècnica constant i directa per part de l'òrgan de contractació. La proximitat geogràfica de la planta de producció és indispensable per realitzar inspeccions, auditories de qualitat i proves de validació de manera eficient i rigorosa.
 - Capacitat de resposta ràpida i continuïtat del servei: La disponibilitat immediata de peces de recanvi crítiques, equips especialitzats i personal tècnic altament qualificat és fonamental per resoldre incidències i avaries en un temps mínim, evitant interrupcions prolongades del servei públic de transport. Una instal·lació dins de la Unió Europea redueix dràsticament els temps de resposta en comparació amb altres països tercers.
 - Gestió eficient de la cadena de subministrament: La logística associada a components de grans dimensions i alt valor (com bogis, caixes o sistemes de tracció) comporta riscos significatius. Una fàbrica a Europa minimitza aquests riscos logístics, duaners i de transport, assegurant un flux de subministrament estable i fiable.
 - Seguretat pública: La qualitat en la fabricació i el manteniment del material rodant té una implicació directa i crítica en la seguretat dels usuaris. El control directe que permet la proximitat de la instal·lació és una garantia addicional per a la seguretat pública.

- Facilitat de mobilitat dins la Unió Europea: La lliure circulació de béns, serveis i personal qualificat dins del mercat únic europeu optimitza la logística, facilita la coordinació entre els diferents actors de la cadena de valor i agilitza la resposta davant de qualsevol eventualitat. Aquesta facilitat de moviment contribueix a la minimització de riscos que podrien afectar la continuïtat del servei públic del transport.
 - Augment de la demanda: L'augment previsible de la demanda de material rodant en l'àmbit de la Unió Europea requereix una capacitat de producció i una cadena de subministrament àgils i adaptables. Una fàbrica situada a Europa pot respondre amb més celeritat a les necessitats canviants del mercat i als plans d'expansió de les xarxes de transport, assegurant la disponibilitat de trens en el volum i els terminis requerits.
- b. No aplicació discriminatòria: L'arrelament de la fàbrica a la Unió Europea no constitueix una mesura discriminatòria que afavoreixi determinats operadors econòmics en funció de la seva nacionalitat o lloc d'establiment originari. En aquest cas, la mesura es fonamenta en raons tècniques i de seguretat pública, no en criteris subjectius o arbitraris, la qual cosa fa compatible amb els principis de lliure concurrència, igualtat i no discriminació que regeixen la contractació pública, tal com estableix l'article 27 del Reial Decret llei 3/2020, de 4 de febrer, de mesures urgents pel qual s'incorporen a l'ordenament jurídic espanyol diverses directives de la Unió Europea en l'àmbit de la contractació pública en determinats sectors; d'assegurances privades; de plans i fons de pensions; de l'àmbit tributari i de litigis fiscals.
- c. Adequació de l'arrelament per garantir l'objectiu del contracte: Aquesta clàusula d'arrelament és una mesura adequada per garantir l'objectiu final del contracte: la fabricació de trens segurs, fiables i de màxima qualitat. La ubicació dins del territori comunitari facilita una supervisió continua i directa per part de l'òrgan contractant, permetent el compliment dels estàndards de qualitat i seguretat exigits per la normativa europea, incloent-hi les Especificacions Tècniques d'Interoperabilitat tal com exigeix la Disposició addicional tercera de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.
- Aquesta proximitat geogràfica no només optimitza la gestió de la cadena de subministrament i la capacitat de resposta davant de qualsevol incidència, sinó que també assegura que el procés de fabricació es desenvolupi sota un marc jurídic i regulador homogeni i robust. Això contribueix a la resiliència operativa i a la minimització de riscos geopolítics o logístics que podrien afectar la continuïtat del subministrament i el manteniment, elements essencials per a la prestació d'un servei públic de transport eficient i segur.
- d. Anàlisi del Principi de Proporcionalitat: La mesura és idònia, necessària i proporcionada en sentit estricte:
- Idoneïtat: La disposició d'una fàbrica és el mitjà més adequat per assolir els objectius de qualitat, seguretat i eficiència descrits.
 - Necessitat: No existeixen mesures menys restrictives que permetin assolir el mateix nivell de garantia. Alternatives com la constitució de grans estocs de recanvis o la supervisió remota resulten insuficients per a un projecte d'aquesta envergadura i complexitat tècnica, ja que no permeten el control directe sobre els processos de fabricació ni garanteixen la mateixa capacitat de resposta davant d'incidències greus.

- Proporcionalitat en sentit estricte: El requisit s'ha formulat de la manera menys restrictiva possible, exigint la instal·lació a qualsevol lloc del territori de la Unió Europea, respectant així el mercat interior. La càrrega imposada al licitador està justificada per l'elevat interès públic que es pretén protegir.

Justificació Condicions especial d'execució

- De caràcter social:

De conformitat amb l'article 105 del RDL 3/2020 s'ha optat per incloure com a condició especial d'execució de caràcter social el manteniment i garantia de les condicions laborals de les persones que executen el Contracte, establertes als convenis d'aplicació.

- De protecció de dades:

De conformitat amb l'article 105 del RDL 3/2020 quan l'execució del contracte impliqui la cessió de dades, serà obligatori incorporar la condició especial d'execució de sotmetre's durant tota la vigència del contracte a la normativa nacional i de la Unió Europea en matèria de protecció de dades.

- D'acord amb el que preveu l'article 2.1 i 2.3 del Reial Decret 311/2022, de 3 de maig, pel qual es regula l'Esquema Nacional de Seguretat, l'empresa adjudicatària ha de garantir l'aplicació de les mesures de seguretat que siguin d'aplicació en funció del nivell de risc associat als tractaments de dades i prestacions objecte del contracte. El nivell de risc i les mesures de seguretat exigides per TMB per aquest contracte, són les corresponents a la categoria mitjana, tal com es descriu a l'Annex II de l'Esquema Nacional de Seguretat.

Justificació criteris de valoració del contracte. Art- 66.1

Considerant l'objecte del contracte i a fi d'obtenir l'oferta amb millor relació qualitat-preu, s'ha considerat valorar els criteris d'adjudicació indicats al PCP que es justifiquen amb els següents motius:

- Ponderació Qualitat-Preu

L'establiment de la ponderació per al preu i del criteris de qualitat valorables per fórmules s'ajusta al principi de selecció de l'oferta amb la millor relació qualitat-preu, tal com estableix l'Article 27 de RDL 3/2020. Aquesta distribució busca un equilibri adequat entre l'eficiència en l'ús dels fons públics i la necessitat de garantir l'excel·lència tècnica en un subministrament de gran complexitat i rellevància estratègica com és el material rodant per a un servei públic ja que l'oferta amb millor relació qualitat-preu és la que ofereix el major valor global en considerar criteris qualitius que assegurin la qualitat, durabilitat i eficiència de la prestació.

- Capacitat transport

Es valora el preu de la transformació de la cabina a GoA4 de cabina i del sistema detector de descarrilament a fi d'executar la modificació prevista de conformitat a l'art. 110 RDL 3/2020 pel cas que s'actualitzi el sistema de senyalització a GoA3 o GoA4 i que els trens objecte del present contracte hagin d'adaptar-se als referits sistemes.

- Criteris de Sostenibilitat

Aquests criteris troben plena justificació en diverses disposicions del Reial Decret Llei 3/2020:

- L'Article 27 estableix la incorporació preceptiva de criteris mediambientals vinculats a l'objecte del contracte.
- L'Article 43 exigeix que els plecs incloguin les consideracions ambientals que s'estableixin com a criteris d'adjudicació.
- L'Article 53 indica que en la definició de l'objecte del contracte s'han de tenir en compte les consideracions ambientals.
 - Taxa de reciclabilitat i recuperabilitat: Aquest criteri fomenta l'economia circular i una gestió responsable dels recursos al final de la vida útil del material. S'incentiva els licitadors a dissenyar i fabricar trens que minimitzin el seu impacte ambiental, d'acord amb els principis de la normativa de residus i economia circular.
 - Compromís de la mínima utilització de substàncies candidates extremadament preocupants (Llista REACH): Aquest requisit garanteix la protecció de la salut pública i del medi ambient, assegurant que el material rodant adquirit conté les mínimes substàncies candidates del Reglament REACH, en línia amb la normativa europea.

- Valoració del Cost del Cicle de Vida (CCV)

La valoració del cost del cicle de vida és un criteri essencial per a una gestió eficient dels fons públics a llarg termini. D'acord amb l'Article 67 RDL 3/2020, aquest enfocament permet avaluar no només el preu d'adquisició, sinó també els costos operatius, de manteniment, consum energètic i de final de vida. En un actiu amb una vida útil tan llarga com un tren, aquest criteri és determinant per seleccionar l'oferta que realment resulti més econòmica per a l'Administració en el seu conjunt.

- Fiabilitat i Disponibilitat del Material Rodant

La fiabilitat i la disponibilitat del material són factors crítics que afecten directament la qualitat i la continuïtat del servei públic. Valorar aquests aspectes s'emmarca dins dels criteris de qualitat i valor tècnic, ja que una major fiabilitat i

disponibilitat es tradueixen en menys interrupcions del servei, major satisfacció dels usuaris i una optimització dels costos operatius.

- Reducció del Termini de Lliurament (només pel lot 1)

La valoració de la reducció del termini de lliurament de la unitat prototip del lot 1 és pertinent per atendre amb celeritat les necessitats operatives del servei públic tenint en consideració que 22 dels trens de lot 1 estan destinats a substituir trens que actualment circulen per Línia 2 i que s'acondicionaran per prestar servei a les Línies 9 i 10 a conseqüència de la posada en servei del tram central de les Línies 9 i 10 . Els Un lliurament més ràpid del material rodant permetrà complir amb l'oferta de transport en els terminis anunciats de finalització de la primera fase del tram central de les Línies 9 i 10 i millorant la qualitat del servei. Valorar una millora en aquests terminis és una manera efectiva de determinar la "millor oferta" en termes d'eficiència i satisfacció de l'interès públic.

OFERTA INTEGRADORA

De conformitat amb allò establert a l'art. 52.5 RDL 3/2020, s'acceptarà la presentació d'ofertes integradores només per aquells licitadors que també haguessin presentat una oferta pel Lot 2 i pel Lot 3, tenint en consideració que:

- S'ha procedit a la divisió en lots. La licitació consta de 3 lots, considerant-se que resulta convenient l'admissió d'oferta integradora pel lot 2 (Línia 1) i 3 (Línia 3) ja que Línia 1 i Línia 3 hi ha sèries comunes de trens, per tant, que s'adjudiquin aquests dos lots al mateix empresari i amb el mateix model de tren afavoreix les sinèrgies de manteniment i operatives. En concret, l'adjudicació a una oferta integradora afavoreix la disminució del número de recanvis i de l'estoc de material, optimitza les formacions, tant del personal de manteniment com d'operació .

S'entén mateix model de tren quan presenten les mateixes característiques constructives i tots els equips del trens siguin del mateix fabricant, model i intercanviables a excepció d'aquells que estrictament no puguin complir aquestes característiques per motiu de la diferencia de gàlib i ample de via entre línia 1 i línia 3

- Es permet que un licitador es pugui adjudicar diversos lots.
- Als plecs s'estableix la combinació d'ofertes que podran conformar l'oferta integradora (apartat Y del PCP).
- S'han establert diversos criteris d'adjudicació (apartat Y del PCP).
- Els empresaris hauran d'acreditar la solvència econòmica i tècnica corresponent al conjunt de lots, segons consta a l'apartat O i P del PCP.
- S'ha fet una avaluació comparativa per determinar si les ofertes presentades per un licitador per una combinació particular de lots compliria millor, en conjunt, els criteris d'adjudicació en els plecs respecte als referits lots que les ofertes presentades pels lots separats, considerats aïlladament. Es considera que les ofertes presentades per la combinació del lot 2 i lot 3 complirien millor amb els criteris d'adjudicació que ja que el fet de tenir la mateixa sèrie de trens per L1 i L3 permetrà tenir les següents sinèrgies que poder repercutir en una oferta econòmica més avantatjosa:

1. Reducció de les hores de formació del personal de conducció per part de Operació en les diferents series de trens.

2. Reducció de les hores de formació del personal de manteniment per part de Material Mòbil en les diferents series de trens.

3. Recanvis intercanviables entre línies (a excepció dels propis del gàlib i del ample de línia) que permeten una millor gestió del stock durant tota la vida del tren, i una millor gestió del espai de magatzem.

4. Reducció del Material de Parc per a poder garantir el manteniment i la disponibilitat de les series de tren que aporta una millora econòmica i d'espai d'emmagatzematge.
5. Simulador unificat entre les dos línies.
6. Resolució incidències de forma més eficient per part del Centre de control al tenir unes úniques consignes per sèrie de tren.
7. Reducció de l'equip humà a adscriure al contracte en cas que la sèrie de trens per L1 i L3 siguin la mateixa.
8. La implementació d'equips de senyalització es més econòmic al tenir la sinergia en el disseny del interface al ser una única sèrie de tren.

Justificació Valor estimat del Contracte

El valor estimat del contracte s'ha calculat en base als diferents contractes anàlegs anteriors adjudicats, ajustat en funció dels preus de mercat, amb una indicació de tots els conceptes que l'integren.

S'han considerat les possibles pròrrogues i l'import de possibles modificacions previstes amb el següent detall:

- Costos directes.
- Modificacions previstes.

L'import total del VEC és: 385.458.000,00

L'import detallat per lots és:

	VEC	Mod 20%	VEC més Mod.
Lot 1	238.815.000,00	47.763.000,00	286.578.000,00
Lot 2	33.200.000,00	6.640.000,00	39.840.000,00
Lot 3	49.200.000,00	9.840.000,00	59.040.000,00
Total	321.215.000,00	64.243.000,00	385.458.000,00

Justificació aval (108.4 LCSP)

En el present expedient resulta d'aplicació legal el Reial Decret-Llei 3/2020, de 4 de febrer, de mesures urgents pel qual s'incorporen a l'ordenament jurídic espanyol diverses directives de la Unió Europea en l'àmbit de la contractació pública en determinats sectors; d'assegurances privades; de plans i fons de pensions; de l'àmbit tributari i de litigis fiscals (en endavant, "**RDL 3/2020**").

Aquesta norma, tot i que va introduir modificacions en l'àmbit de la contractació pública, es va centrar principalment en la contractació de sectors específics (aigua, energia, transports i serveis postals) i en el règim de les concessions, sense alterar el règim general de les garanties regulat a la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic (en endavant, "**LCSP**"), segons consta a la Disposició Addicional 8a apartat 2n de la LCSP.

Per tant, la possibilitat d'exigir una garantia definitiva està previst a l'article 107 de la LCSP. La regla general estableix l'obligació de constituir una garantia definitiva del 5% del preu final ofert (sense IVA). No obstant, en casos especials

degudament justificats es preveu la possibilitat que l'òrgan de contractació exigeixi una garantia complementària de fins a un 5% addicional, poden arribar, per tant, al 10%. Es transcriu a continuació l'apartat 2 de l'article 107 de la LCSP:

“En casos especials, l'òrgan de contractació podrà establir en el plec de clàusules administratives particulars que, a més de la garantia a què es refereix l'apartat anterior, es presti una complementària de fins a un 5 per 100 del preu final ofert pel licitador que va presentar la millor oferta de conformitat amb el que es disposa en l'article 145, exclòs l'Impost sobre el Valor Afegit, podent aconseguir la garantia total un 10 per 100 del citat preu.

A aquest efecte es considerarà que constitueixen casos especials aquells contractes en els quals, a causa del risc que en virtut d'ells assumeix l'òrgan de contractació, per la seva especial naturalesa, règim de pagaments o condicions del compliment del contracte, resulti aconsellable incrementar el percentatge de la garantia definitiva ordinària a què es refereix l'apartat anterior, la qual cosa haurà d'acordar-se mitjançant resolució motivada. En particular, es podrà preveure la presentació d'aquesta garantia complementària per als casos en què l'oferta de l'adjudicatari resultés inicialment culpable en presumpció d'anormalitat”.

JUSTIFICACIÓ DEL CAS ESPECIAL EN EL PRESENT CONTRACTE

Al Plec de Clàusules Particulars s'estableix que la constitució de la garantia definitiva ha de precedir la formalització del Contracte i pot efectuar-se de conformitat amb alguna o algunes de les formes previstes en l'article 108.1 de la LCSP. Per tant, el proposat adjudicatari haurà de constituir garanties per import del 5 % de l'import adjudicat de cada tren (IVA exclòs). A la signatura de l'acta de recepció provisional de cada tren, FMB alliberarà la garantia inicial del 5% del tren, i FMB rebrà una nova garantia del 10% de l'import adjudicat del tren (IVA exclòs).

Es constituirà una garantia definitiva per cada tren.

Termini de garantia: Fins al total compliment i liquidació de les obligacions derivades del Contracte inclosa la recepció definitiva dels trens.

Llavors, es procedirà a la seva devolució, sempre que es comprovi que no hi ha responsabilitats o vicis imputables al contractista que s'hagin de cobrir amb dita garantia.

L'adquisició dels nous trens constitueix un cas especial que justifica plenament l'increment de la garantia definitiva al 10% total en base als següents motius:

- Especial naturalesa i complexitat del contracte

El contracte té un pressupost de licitació de gran envergadura, la qual cosa implica que qualsevol incompliment per part del contractista pugui generar un perjudici econòmic molt significatiu. A més, el material rodant és un producte d'alta complexitat tecnològica, fabricat a mida segons especificacions tècniques molt detallades i estrictes normes de seguretat. Un defecte en el disseny o fabricació pot tenir conseqüències greus.

- Impacte crític en un servei públic essencial

El subministrament de trens és fonamental per garantir la continuïtat i la qualitat del servei públic de transports de viatgers. Qualsevol retard o problema en el lliurament afecta directament els ciutadans i la mobilitat del territori.

- Proporcionalitat de la mesura

L'exigència de garanties del 10% de cada tren a partir de la recepció provisional de cada tren i fins al total compliment i liquidació de les obligacions derivades del contracte, inclosa la recepció definitiva dels trens, és una mesura proporcionada, idònia i necessària. No suposa una càrrega desproporcionada per a un licitador amb la solvència requerida per a un contracte d'aquesta magnitud i, a més, és un instrument per salvaguardar l'interès públic, assegurar la correcta inversió dels fons i garantir la finalització satisfactòria del contracte.

Per tot l'exposat, es considera que concorren les circumstàncies d'especial naturalesa, complexitat i risc que defineixen el present contracte segons l'establert a l'article 107.2 de la LCSP atès el risc que assumeix l'òrgan de contractació. En conseqüència, es proposa incloure al Plec de Clàusules Administratives Particulars l'obligació per a l'adjudicatari de constituir una garantia definitiva del 10% del preu d'adjudicació, IVA exclòs, de cada tren en el moment de la signatura de la recepció provisional i fins al total compliment i liquidació de les obligacions derivades del contracte, inclosa la recepció definitiva dels trens, és una mesura proporcionada, idònia i necessària.

Protecció de dades

Protecció Dades Personals

NO ☒

SI ☐

Jesús Navarro Antón

Responsable Enginyeria Material Mòbil