



INFORME JUSTIFICATIVO DE NECESIDAD DE CONTRATACIÓN RDL 3/2020

SERVICIO / UNIDAD: MATERIAL MÓVIL METRO

TIPO: SUMINISTROS NÚM. EXPEDIENTE: 16102505 FECHA 31/07/2025

VEC: 385.458.000,00 €

PBL: 388.670.150,00 € (IVA incluido)

Subvención NO SI

CPV: 34600000 - Locomotoras de ferrocarril y de tranvía, material móvil y sus partes y 71311230-2 – Servicios de ingeniería ferroviaria

PODER ADJUDICADOR: Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A.

Descripción del suministro

~~Plazo de ejecución del contrato~~

La duración del contrato se establece teniendo en consideración la naturaleza de las prestaciones del contrato, las características de su financiación y la necesidad de someter a concurrencia dichas prestaciones. Es decir, la duración del contrato se establece en función del plazo necesario para la fabricación y correcta ejecución de su objeto (hasta la recepción definitiva de los trenes), teniendo en cuenta que se trata de un contrato de suministro de fabricación y que, de conformidad con lo establecido en el artículo 299 de la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP), se regirá por las normas aplicables al contrato de suministro, salvo en lo relativo a su duración, que se regirá por la normativa aplicable a los contratos de obras.

El contrato se considerará formalizado una vez que Ferrocarril Metropolità de Barcelona (FMB) apruebe la documentación indicada en el apartado 11.3 del pliego de prescripciones técnicas (PPT) en un plazo máximo de dos meses desde la firma del contrato. En caso contrario, el contrato se tendrá por no formalizado, sin que el adjudicatario tenga derecho a indemnización por ningún concepto y con reserva, por parte del órgano de contratación, de las acciones que correspondan por el perjuicio causado. Además, en caso de que no se apruebe por parte de FMB la documentación indicada en el apartado 11.3 del PPT en el plazo establecido, se procederá a adjudicar el contrato al licitador que haya presentado la siguiente oferta con mejor relación calidad-precio, previa presentación de la documentación exigida por la cláusula 22.9 del presente pliego de cláusulas particulares (PCP). En este supuesto, se considerará que la validez de las ofertas se incrementará en tres meses respecto del plazo establecido en el apartado N del PCP para los contratos iniciales del lote 1 y los contratos de los lotes 2 y 3.

En caso de que no se obtenga el acta de recepción definitiva por incumplimiento de los requerimientos establecidos en el apartado 2.7 del Anexo A en el plazo estimado, se considerará que el contrato permanecerá vigente hasta que se cumplan dichos requerimientos para lograr la recepción definitiva de la totalidad de los trenes adjudicados de cada lote, incluidos, si procede, aquellos adjudicados mediante la ejecución de las modificaciones previstas en el artículo 110 del Real Decreto-ley 3/2020.

- El plazo del lote 1 del contrato finalizará cuando los trenes obtengan el acta de recepción definitiva. La duración estimada del lote 1 es de nueve años y cuatro meses, según lo detallado en el apartado F del PCP.



- El plazo del lote 2 del contrato finalizará cuando los trenes obtengan el acta de recepción definitiva. La duración estimada del lote 2 es de cinco años y ocho meses, según lo detallado en el apartado F del PCP.
- El plazo del lote 3 del contrato finalizará cuando los trenes obtengan el acta de recepción definitiva. La duración estimada del lote 3 es de cinco años y diez meses, según lo detallado en el apartado F del PCP.

Descripción y justificación de la necesidad – Art. 124.2 RDLSE

El objeto de este contrato responde, en primer lugar, a la necesidad de 22 nuevos trenes para el tramo central de las líneas L9 y L10 de metro. Ya se ha anunciado la entrada en servicio de un primer tramo, desde Sagrera a Guinardó, para finales de 2027 y, en los años posteriores, se completará la puesta en servicio de los tramos restantes hasta finalizar las líneas en su totalidad.

Como consecuencia de lo anterior, 22 trenes de la serie 9000, que actualmente circulan por la línea L2, se acondicionarán para prestar servicio en las líneas L9 y L10, opción que se implementará conforme avance la puesta en servicio del tramo central de las líneas L9 y L10. Por lo tanto, resultará necesaria la adquisición de hasta 22 trenes para la línea L2, como consecuencia de la puesta en servicio del tramo central de las líneas L9 y L10. Debe tenerse en cuenta que 7 de estos 22 trenes serán necesarios para la apertura de la primera fase del tramo central de las líneas L9 y L10 de metro.

Por otro lado, el continuo incremento de pasajeros exige un aumento de la capacidad de transporte de las diferentes líneas. El incremento de viajeros en el metro de Barcelona en 2024 fue de 48,6 millones, lo que supuso un 6,5 % más respecto al año anterior. A fecha de mayo de 2025, se registran picos diarios que oscilan entre el 80 % y el 128 %, por lo que es imprescindible mejorar la oferta. Por ello, se necesitarán 3 trenes para la línea L2, 4 trenes para la línea L4, 4 trenes para la línea L1 y 6 trenes para la línea L3 con el fin de hacer frente a estas necesidades.

Por lo tanto, las necesidades son las siguientes:

- Lote 1
 - 25 trenes para la línea L2: 22 como consecuencia de la puesta en servicio del tramo central de las líneas L9 y L10, puesto que los trenes que circularán por las líneas L9 y L10 actualmente circulan por la línea L2, y 3 trenes con objeto de incrementar la oferta de la línea L2.
 - 4 trenes para incrementar la oferta de la línea L4.
- Lote 2
 - 4 trenes para incrementar la oferta de la línea L1.
- Lote 3
 - 6 trenes para incrementar la oferta de la línea L3.

En todo caso, el destino final de los trenes será una decisión exclusivamente de TMB (Transports Metropolitans de Barcelona), que puede variar en función de criterios de eficiencia y servicio. Por lo tanto, con independencia de su ubicación final, los licitadores están obligados a suministrar los trenes en los términos contractualmente previstos.



Estas necesidades están supeditadas a la disponibilidad de crédito y a la autorización de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM). FMB es una sociedad mercantil pública de carácter local y medio propio de la administración supramunicipal Área Metropolitana de Barcelona, de carácter territorial, por lo que le resulta de aplicación la disposición adicional tercera, apartado segundo, de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, que establece lo siguiente:

“Se podrán tramitar anticipadamente los contratos cuya ejecución material haya de comenzar en el ejercicio siguiente o aquellos cuya financiación dependa de un préstamo, un crédito o una subvención solicitada a otra entidad pública o privada, sometiendo la adjudicación a la condición suspensiva de la efectiva consolidación de los recursos que han de financiar el contrato correspondiente.”

Por lo tanto, teniendo en cuenta el tiempo necesario para tramitar la licitación; los plazos requeridos para el diseño y fabricación de los trenes (130 semanas desde la formalización para la primera unidad de cada lote); la previsión de entrada en servicio del tramo central de las líneas L9 y L10, y la necesidad de mejorar la oferta en el menor plazo posible, resulta necesario tramitar anticipadamente la licitación del contrato que depende de la financiación de otras entidades públicas —en este caso de la ATM—, sometiendo la adjudicación a la condición suspensiva de la autorización previa del Consejo de Administración de la ATM para la asunción de los compromisos económicos necesarios.

El plazo máximo para ejecutar la condición suspensiva respecto de los 7 primeros trenes del lote 1 —destinados a línea L2 y necesarios para la apertura de la primera fase del tramo central de las líneas L9 y L10 de metro— se extenderá hasta el 28/02/2027, fecha máxima en la que se estima que se dispondrá de la autorización de la ATM para la asunción de los compromisos económicos necesarios.

En cuanto a los otros 22 trenes del lote 1, hasta un total de 29 trenes, el plazo máximo para ejecutar la condición suspensiva finalizará tres años después de la formalización del contrato inicial del lote 1. Este plazo se considera necesario teniendo en cuenta los plazos previstos de puesta en servicio del tramo central de las líneas L9 y L10 de metro.

El plazo máximo para ejecutar la condición suspensiva en relación con los trenes de los lotes 2 y 3 —destinados a mejorar la oferta de las líneas L1 y L3, respectivamente— se extenderá hasta el 28/02/2027, fecha máxima en la que se estima que se dispondrá de la autorización de la ATM para la asunción de los compromisos económicos necesarios, teniendo en cuenta las necesidades de financiación.

Justificación del procedimiento de adjudicación – Art. 81.2 RDLSE

La prestación principal del contrato es el diseño, la fabricación y el suministro de los trenes. Por lo tanto, el presente contrato tiene la consideración de contrato de fabricación, modalidad prevista dentro del contrato de suministro, según se define en el apartado 16.3.c) de la LCSP. *“Los de fabricación, por los que la cosa o cosas que hayan de ser entregadas por el empresario deban ser elaboradas con arreglo a características peculiares fijadas previamente por la entidad contratante, aun cuando esta se obligue a aportar, total o parcialmente, los materiales precisos.”*

El artículo 299 de la LCSP establece un régimen jurídico mixto o especial para estos contratos:

- a. Normas aplicables a la ejecución: se aplicarán directamente las normas generales y especiales del contrato de obras que el órgano de contratación determine en el correspondiente pliego de cláusulas



administrativas particulares. Esto afecta a aspectos como las prerrogativas de la Administración, las modificaciones y la recepción, entre otros, siempre que así lo establezca el pliego.

- b. Normas aplicables a la publicidad y al procedimiento de adjudicación: estas se acomodarán, en todo caso, a las normas del contrato de suministro.

Por lo tanto, la naturaleza jurídica del contrato de fabricación previsto en el artículo 299 de la LCSP es la de un contrato de suministro, con la particularidad de que su régimen jurídico —especialmente en cuanto a su ejecución— puede ajustarse a las normas del contrato de obras, según lo que disponga el pliego de cláusulas administrativas particulares. No obstante, la publicidad y el procedimiento de adjudicación seguirán siempre las reglas del contrato de suministro.

Conforme a lo expuesto anteriormente, el presente contrato se regirá por las normas aplicables al contrato de suministro, salvo en lo relativo a su duración, que se regirá por la normativa aplicable a los contratos de obras. Por lo tanto, la duración del contrato se establece teniendo en cuenta la naturaleza de sus prestaciones, las características de su financiación y la necesidad de someter a concurrencia sus prestaciones. Es decir, la duración del contrato se determina en función del plazo necesario para la fabricación y correcta ejecución del objeto contractual.

Junto con las prestaciones propias del contrato de suministros de fabricación, son objeto del contrato otras características propias del contrato de servicios (redacción del proyecto, formación, etc.). Asimismo, y conforme a lo establecido en el artículo 15 del Real Decreto-ley 3/2020 para los contratos mixtos, debe acudirse al carácter de la prestación principal, que en este caso corresponde al suministro de fabricación, lo cual conduce a la calificación de contrato de suministros, salvo su duración, que se regirá por la normativa aplicable a los contratos de obras.

Lotes:

Hay lotes?

Sí

La licitación consta de 3 lotes:

- Lote 1: hasta 29 trenes (25 trenes para la línea L2 y 4 para la línea L4).
- Lote 2: 4 trenes (línea L1).
- Lote 3: 6 trenes (línea L3).

El lote 1 incluye el suministro de hasta 29 trenes, con un mínimo garantizado de 7 trenes destinados a la línea L2, condicionado a la disponibilidad de crédito y a la autorización de la ATM. Además del mínimo garantizado de 7 trenes, se establece la posibilidad de compra de hasta 22 trenes más, condicionada a la disponibilidad de crédito y a la autorización de la ATM. Los trenes de este lote están destinados a sustituir y reforzar la L2, concretamente 25 de ellos, puesto que los trenes actuales de esta línea, de la serie 9000, se acondicionarán para prestar servicio en la L9, opción que se ejercería a medida que la puesta en servicio de L9 lo requiriera, y los 4 restantes se destinarían a reforzar la L4.

Los trenes destinados a la línea L2 y los trenes destinados a la línea L4, en el marco de la presente licitación, se ubicarán en el Taller de Material Móvil de FMB en el Triángulo Ferroviario, una vez realizada la ampliación del estacionamiento en dicho taller. Como consecuencia de lo anterior, la adjudicación de los trenes para ambas líneas en un único lote garantiza que los nuevos trenes que se ubicarán en el taller del Triángulo Ferroviario tendrán las mismas características, lo que favorece las sinergias en materia de mantenimiento. De este modo, los trenes objeto del lote 1 requerirán el mismo material



de repuesto, se reducirá la necesidad de existencias y se optimizará la formación que deberá recibir el personal de mantenimiento de dicho taller.

El lote 2 incluye el suministro de 4 trenes para reforzar la línea L1.

El lote 3 incluye el suministro de 6 trenes para reforzar la línea L3.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 52.5 del Real Decreto-ley 3/2020, y según se justifica en el Informe Justificativo de la Necesidad, se aceptará la presentación de ofertas integradoras de los lotes 2 y 3 únicamente por parte de aquellos licitadores que también hubieran presentado una oferta individual para el lote 2 y el lote 3, teniendo en cuenta lo siguiente:

- Se ha procedido a la división en lotes.
- Un mismo licitador puede resultar adjudicatario de varios lotes.
- En los pliegos se establece la combinación de ofertas que podrán conformar la oferta integradora.
- Se han establecido varios criterios de adjudicación.
- Se ha realizado una evaluación comparativa para determinar si las ofertas presentadas por un licitador para una combinación particular de lotes cumplirían mejor, en su conjunto, los criterios de adjudicación detallados en los pliegos para esos lotes que las ofertas presentadas para los lotes por separado, considerados aisladamente.
- Los empresarios deberán acreditar la solvencia económica, financiera y técnica correspondiente al conjunto de los lotes.

Cada lote constituirá un contrato, a excepción de lo previsto en el artículo 57.2 del Real Decreto-ley 3/2020.

En la oferta integradora constará únicamente el precio ofrecido, puesto que los demás datos necesarios para establecer la puntuación mediante fórmulas serán los indicados en las propuestas del lote 2 y el lote 3.

¿Existe alguna limitación en la presentación de ofertas?

SÍ

NO

¿Existe alguna limitación en la adjudicación de lotes?

SÍ

NO

Justificación de los criterios de solvencia económica y técnica – Art. 55 RDLSE

El **artículo 55.2** del Real Decreto-ley 3/2020 establece lo siguiente:



“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 acuerdo con lo anterior, se ha optado por exigir la acreditación de solvencia económica de conformidad con los criterios, requisitos y medios recogidos en el artículo 87.3, apartado a) de la LCSP, dado el objeto del contrato.

Lote 1

El criterio para la acreditación de solvencia económica y financiera corresponde al volumen anual de negocios del licitador, que, referido al año de mayor volumen de negocio de los tres últimos años cerrados, tiene que ser al menos equivalente al valor estimado del lote 1.

Lote 2

El criterio para la acreditación de solvencia económica y financiera corresponde al volumen anual de negocios del licitador, que, referido al año de mayor volumen de negocio de los tres últimos años cerrados, tiene que ser al menos equivalente al valor estimado del lote 2.

Lote 3

El criterio para la acreditación de solvencia económica y financiera corresponde al volumen anual de negocios del licitador, que, referido al año de mayor volumen de negocio de los tres últimos años cerrados, tiene que ser al menos equivalente al valor estimado del lote 3.

Oferta integradora para los lotes 2 y 3

En caso de presentar una oferta integradora (lote 2 y lote 3) el criterio para la acreditación de solvencia económica y financiera es el volumen anual de negocios del licitador, que, referido al año de mayor volumen de negocio de los tres últimos años cerrados, tiene que ser al menos equivalente al sumatorio del valor estimado de los lotes 2 y 3.

Se consideran proporcionales y congruentes con el objeto del contrato, a la vez que ofrecen garantías para su correcta ejecución, una aptitud suficiente por parte de los posibles licitadores y un acceso no restrictivo a la licitación, sin excluir de manera injustificada a aquellos licitadores capaces de llevar a cabo satisfactoriamente el objeto del contrato.

En cuanto a la solvencia técnica, de conformidad con lo indicado en el art. 89 de la LCSP, se ha decidido exigir los requisitos de solvencia técnica o profesional previstos en el pliego de condiciones administrativas.

Estos requisitos se consideran proporcionales y congruentes para la ejecución del objeto del contrato, el cual requiere un alto nivel de especificidad y conocimiento de la materia objeto de contratación.

Solvencia LOTE 1

REQUISITO 1: En el apartado P del PCP se exige que el licitador haya ejecutado un mínimo de tres contratos como contratista principal, con los requisitos indicados debido a la complejidad y el alcance del contrato. Se exige que el licitador haya sido el contratista principal, dado que para garantizar la correcta ejecución del contrato resulta necesario que el licitador haya fabricado y suministrado, como mínimo, la caja de tren y los bogies.

- Se exige que los suministros objeto de dichos contratos correspondan a trenes de metro según la definición de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), ya que el objeto del presente contrato es la fabricación y el



suministro de trenes de metro, cuyas características técnicas y complejidad difieren de otros tipos de material rodante, dado que, tal y como establece la UITP, los trenes de metro están diseñados para operar en líneas subterráneas mediante túneles, elevadas mediante viaductos o en superficie con separación del tráfico —física o de otro tipo—, y presentan características técnicas diferentes de las de tranvías, trenes regionales o trenes de larga distancia.

- El importe conjunto de los tres contratos de suministro deberá ser, como mínimo, de 200.000.000 euros (IVA no incluido), cuantía proporcional al objeto del lote 1 de la licitación y necesaria para acreditar que se dispone de experiencia en contratos de alcance similar, con el fin de garantizar la correcta ejecución del presente contrato.
- Los licitadores deberán haber ejecutado un mínimo de tres contratos de suministro de trenes de metro. El período de ejecución de cada contrato se estima en aproximadamente cinco años, incluyendo las fases de diseño, proyecto, fabricación, pruebas y garantías. Por lo tanto, los licitadores podrán acreditar su solvencia con contratos formalizados y ejecutados en los quince años anteriores a la finalización del plazo de presentación de ofertas.
- Los contratos deberán haberse suscrito, como mínimo, con dos operadores diferentes, con el fin de garantizar que los licitadores disponen de capacidad de adaptación a las complejidades de distintos operadores.
- Los trenes suministrados en dichos contratos deberán haber estado en explotación comercial durante un período superior a dos años con anterioridad a la fecha de finalización del plazo para la presentación de ofertas, con el fin de asegurar que los licitadores hayan fabricado trenes que han estado en servicio el tiempo suficiente para poder verificar el cumplimiento de los requisitos de fiabilidad, garantía, coste de ciclo de vida, etc.
- Uno de los contratos deberá corresponder a trenes de metro operados con automatización GoA3 o GoA4, puesto que la vida útil de los trenes es de 40 años. Por consiguiente, en el apartado 1.6.7.1 del PPT se prevé la posibilidad de que, durante este período de tiempo, se actualice el sistema de señalización a GoA3 o GoA4 y que los trenes objeto del presente contrato tengan que adaptarse a dichos sistemas. Por lo tanto, se requiere experiencia en un contrato de suministro de trenes de metro con sistema de señalización GoA3 o GoA4 para acreditar la capacidad de los licitadores de adaptarse a las particularidades técnicas de dichos sistemas.
- Dos de los contratos deberán corresponder, como mínimo, a sistemas de automatización GoA2, con operación mediante ATP (Automatic Train Protection o protección automática de trenes) y ATO (Automatic Train Operation o conducción automática de trenes) con conductor, con el fin de acreditar el correcto cumplimiento de los requerimientos del PPT.
- Dos de los contratos deberán referirse a trenes de metro que cumplan la normativa europea aplicable a la fabricación y el suministro, al menos en lo relativo a los equipos de puerta de pasaje, freno, tracción, caja del tren, bogies, convertidor estático, caja negra y sistemas de detección de humo y fuego, o cualquier normativa equivalente. Este requerimiento es necesario a fin de garantizar la correcta aplicación de la normativa europea, o de normativas equivalentes, en cuanto a sistemas de trenes vinculados a la seguridad ferroviaria, como equipos de puerta de pasaje, freno, caja del tren, bogies, caja negra y sistemas de detección de humo y fuego, así como a elementos clave identificativos de los trenes de metro, como la tracción y el convertidor estático.

Solvencia LOTE 2

REQUISITO 1: En el apartado P del PCP se exige que el licitador haya ejecutado un mínimo de dos contratos como contratista principal, con los requisitos indicados debido a la complejidad y el alcance del contrato. Se exige que el licitador haya sido el contratista principal, dado que para garantizar la correcta ejecución del contrato resulta necesario que el licitador haya fabricado y suministrado, como mínimo, la caja de tren y los bogies.

- Se exige que los suministros objeto de dichos contratos correspondan a trenes de metro según la definición de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), ya que el objeto del presente contrato es la fabricación y el suministro de trenes de metro, cuyas características técnicas y complejidad difieren de



otros tipos de material rodante, dado que, tal y como establece la UITP, los trenes de metro están diseñados para operar en líneas subterráneas mediante túneles, elevadas mediante viaductos o en superficie con separación del tráfico —física o de otro tipo—, y presentan características técnicas diferentes de las de tranvías, trenes regionales o trenes de larga distancia.

- El importe conjunto de los dos contratos de suministro deberá ser, como mínimo, de 80.000.000 euros (IVA no incluido), cuantía proporcional al objeto del lote de la licitación y necesaria para acreditar que se dispone de experiencia en contratos de alcance similar, con el fin de garantizar la correcta ejecución del presente contrato.
- Los licitadores deberán haber ejecutado un mínimo de dos contratos de trenes de metro. El período de ejecución de cada contrato se estima en aproximadamente cinco años, incluyendo las fases de diseño, proyecto, fabricación, pruebas y garantías. Por lo tanto, los licitadores podrán acreditar su solvencia con contratos formalizados y ejecutados en los quince años anteriores a la finalización del plazo de presentación de ofertas.
- Los contratos deberán haberse suscrito, como mínimo, con dos operadores diferentes, con el fin de garantizar que los licitadores disponen de capacidad de adaptación a las complejidades de distintos operadores.
- Los trenes suministrados en dichos contratos deberán haber estado en explotación comercial durante un período superior a dos años con anterioridad a la fecha de finalización del plazo para la presentación de ofertas, con el fin de asegurar que los licitadores hayan fabricado trenes que han estado en servicio el tiempo suficiente para poder verificar el cumplimiento de los requisitos de fiabilidad, garantía, coste de ciclo de vida, etc.
- Uno de los contratos deberá corresponder a trenes de metro operados con automatización GoA3 o GoA4, puesto que la vida útil de los trenes es de 40 años. Por consiguiente, en el apartado 1.6.7.1 del PPT se prevé la posibilidad de que, durante este período de tiempo, se actualice el sistema de señalización a GoA3 o GoA4 y que los trenes objeto del presente contrato tengan que adaptarse a dichos sistemas. Por lo tanto, se requiere experiencia en un contrato de suministro de trenes de metro con sistema de señalización GoA3 o GoA4 para acreditar la capacidad de los licitadores de adaptarse a las particularidades técnicas de dichos sistemas.
- Dos de los contratos deberán corresponder, como mínimo, a sistemas de automatización GoA2, con operación mediante ATP (Automatic Train Protection o protección automática de trenes) y ATO (Automatic Train Operation o conducción automática de trenes) con conductor, con el fin de acreditar el correcto cumplimiento de los requerimientos del PPT.
- Dos de los contratos deberán referirse a trenes de metro que cumplan la normativa europea aplicable a la fabricación y el suministro, al menos en lo relativo a los equipos de puerta de pasaje, freno, tracción, caja del tren, bogies, convertidor estático, caja negra y sistemas de detección de humo y fuego, o cualquier normativa equivalente. Este requerimiento es necesario a fin de garantizar la correcta aplicación de la normativa europea, o de normativas equivalentes, en cuanto a sistemas de trenes vinculados a la seguridad ferroviaria, como equipos de puerta de pasaje, freno, caja del tren, bogies, caja negra y sistemas de detección de humo y fuego, así como a elementos clave identificativos de los trenes de metro, como la tracción y el convertidor estático.



REQUISITO 1: En el apartado P del PCP se exige que el licitador haya ejecutado un mínimo de dos contratos como contratista principal, con los requisitos indicados debido a la complejidad y el alcance del contrato. Se exige que el licitador haya sido el contratista principal, dado que para garantizar la correcta ejecución del contrato resulta necesario que el licitador haya fabricado y suministrado, como mínimo, la caja de tren y los bogies.

- Se exige que los suministros objeto de dichos contratos correspondan a trenes de metro según la definición de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), ya que el objeto del presente contrato es la fabricación y el suministro de trenes de metro, cuyas características técnicas y complejidad difieren de otros tipos de material rodante, dado que, tal y como establece la UITP, los trenes de metro están diseñados para operar en líneas subterráneas mediante túneles, elevadas mediante viaductos o en superficie con separación del tráfico —física o de otro tipo—, y presentan características técnicas diferentes de las de tranvías, trenes regionales o trenes de larga distancia.
- El importe conjunto de los dos contratos de suministro deberá ser, como mínimo, de 80.000.000 euros (IVA no incluido), cuantía proporcional al objeto del lote de la licitación y necesaria para acreditar que se dispone de experiencia en contratos de alcance similar, con el fin de garantizar la correcta ejecución del presente contrato.
- Los licitadores deberán haber ejecutado un mínimo de dos contratos de trenes de metro. El período de ejecución de cada contrato se estima en aproximadamente cinco años, incluyendo las fases de diseño, proyecto, fabricación, pruebas y garantías. Por lo tanto, los licitadores podrán acreditar su solvencia con contratos formalizados y ejecutados en los quince años anteriores a la finalización del plazo de presentación de ofertas.
- Los contratos deberán haberse suscrito, como mínimo, con dos operadores diferentes, con el fin de garantizar que los licitadores disponen de capacidad de adaptación a las complejidades de distintos operadores.
- Los trenes suministrados en dichos contratos deberán haber estado en explotación comercial durante un período superior a dos años con anterioridad a la fecha de finalización del plazo para la presentación de ofertas, con el fin de asegurar que los licitadores hayan fabricado trenes que han estado en servicio el tiempo suficiente para poder verificar el cumplimiento de los requisitos de fiabilidad, garantía, coste de ciclo de vida, etc.
- Uno de los contratos deberá hacer referencia a trenes de metro operados con automatización GoA3 o GoA4, puesto que la vida útil de los trenes es de 40 años. Por consiguiente, en el apartado 1.6.7.1 del PPT se prevé la posibilidad de que, durante este período de tiempo, se actualice el sistema de señalización a GoA3 o GoA4 y que los trenes objeto del presente contrato tengan que adaptarse a dichos sistemas. Por lo tanto, se requiere experiencia en un contrato de suministro de trenes de metro con sistema de señalización GoA3 o GoA4 para acreditar la capacidad de los licitadores de adaptarse a las particularidades técnicas de dichos sistemas.
- Dos de los contratos deberán corresponder, como mínimo, a sistemas de automatización GoA2, con operación mediante ATP (Automatic Train Protection o protección automática de trenes) y ATO (Automatic Train Operation o conducción automática de trenes) con conductor, con el fin de acreditar el correcto cumplimiento de los requerimientos del PPT.
- Dos de los contratos deberán referirse a trenes de metro que cumplan la normativa europea aplicable a la fabricación y el suministro, al menos en lo relativo a los equipos de puerta de pasaje, freno, tracción, caja del tren, bogies, convertidor estático, caja negra y sistemas de detección de humo y fuego, o cualquier normativa equivalente. Este requerimiento es necesario a fin de garantizar la correcta aplicación de la normativa europea, o de normativas equivalentes, en cuanto a sistemas de trenes vinculados a la seguridad ferroviaria, como equipos de puerta de pasaje, freno, caja del tren, bogies, caja negra y sistemas de detección de humo y fuego, así como a elementos clave identificativos de los trenes de metro, como la tracción y el convertidor estático.

Solvencia OFERTA INTEGRADORA DE LOS LOTES 2 Y 3



REQUISITO 1: En el apartado P del PCP se exige que el licitador haya ejecutado un mínimo de dos contratos como contratista principal, con los requisitos indicados debido a la complejidad y el alcance del contrato. Se exige que el licitador haya sido el contratista principal, dado que para garantizar la correcta ejecución del contrato resulta necesario que el licitador haya fabricado y suministrado, como mínimo, la caja de tren y los bogies.

- Se exige que los suministros objeto de dichos contratos correspondan a trenes de metro según la definición de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP), ya que el objeto del presente contrato es la fabricación y el suministro de trenes de metro, cuyas características técnicas y complejidad difieren de otros tipos de material rodante, dado que, tal y como establece la UITP, los trenes de metro están diseñados para operar en líneas subterráneas mediante túneles, elevadas mediante viaductos o en superficie con separación del tráfico —física o de otro tipo—, y presentan características técnicas diferentes de las de tranvías, trenes regionales o trenes de larga distancia.
- El importe conjunto de los dos contratos de suministro deberá ser, como mínimo, de 160.000.000 euros (IVA no incluido), cuantía proporcional al objeto del lote 2 y el lote 3 de la licitación y necesaria para acreditar que se dispone de experiencia en contratos de alcance similar, con el fin de garantizar la correcta ejecución del presente contrato.
- Los licitadores deberán haber ejecutado un mínimo de dos contratos de trenes de metro. El período de ejecución de cada contrato se estima en aproximadamente cinco años, incluyendo las fases de diseño, proyecto, fabricación, pruebas y garantías. Por lo tanto, los licitadores podrán acreditar su solvencia con contratos formalizados y ejecutados en los quince años anteriores a la finalización del plazo de presentación de ofertas.
- Los contratos deberán haberse suscrito, como mínimo, con dos operadores diferentes, con el fin de garantizar que los licitadores disponen de capacidad de adaptación a las complejidades de distintos operadores.
- Los trenes suministrados en dichos contratos deberán haber estado en explotación comercial durante un período superior a dos años con anterioridad a la fecha de finalización del plazo para la presentación de ofertas, con el fin de asegurar que los licitadores hayan fabricado trenes que han estado en servicio el tiempo suficiente para poder verificar el cumplimiento de los requisitos de fiabilidad, garantía, coste de ciclo de vida, etc.
- Uno de los contratos deberá corresponder a trenes de metro operados con automatización GoA3 o GoA4, puesto que la vida útil de los trenes es de 40 años. Por consiguiente, en el apartado 1.6.7.1 del PPT se prevé la posibilidad de que, durante este período de tiempo, se actualice el sistema de señalización a GoA3 o GoA4 y que los trenes objeto del presente contrato tengan que adaptarse a dichos sistemas. Por lo tanto, se requiere experiencia en un contrato de suministro de trenes de metro con sistema de señalización GoA3 o GoA4 para acreditar la capacidad de los licitadores de adaptarse a las particularidades técnicas de dichos sistemas.
- Dos de los contratos deberán corresponder, como mínimo, a sistemas de automatización GoA2, con operación mediante ATP (Automatic Train Protection o protección automática de trenes) y ATO (Automatic Train Operation o conducción automática de trenes) con conductor, con el fin de acreditar el correcto cumplimiento de los requerimientos del PPT.
- Dos de los contratos deberán referirse a trenes de metro que cumplan la normativa europea aplicable a la fabricación y el suministro, al menos en lo relativo a los equipos de puerta de pasaje, freno, tracción, caja del tren, bogies, convertidor estático, caja negra y sistemas de detección de humo y fuego, o cualquier normativa equivalente. Este requerimiento es necesario a fin de garantizar la correcta aplicación de la normativa europea, o de normativas equivalentes, en cuanto a sistemas de trenes vinculados a la seguridad ferroviaria, como equipos de puerta de pasaje, freno, caja del tren, bogies, caja negra y sistemas de detección de humo y fuego, así como a elementos clave identificativos de los trenes de metro, como la tracción y el convertidor estático.

Solvencia aplicable a los LOTES 1, 2, 3 y a la OFERTA INTEGRADORA DE LOS LOTES 2 Y 3



REQUISITO 2

Los licitadores deberán contar con sistemas de gestión de calidad basados en normas europeas aplicables al objeto del contrato, a fin de asegurar su adecuada ejecución y garantizar la correcta prestación del servicio de metro del Área Metropolitana de Barcelona. Esta solvencia técnica se justifica mediante la presentación de los siguientes certificados: (i) el certificado ISO 9001 con el fin de garantizar un estándar general de calidad y fiabilidad en la ejecución del contrato; (ii) el certificado ISO 14001, con el objetivo de gestionar las responsabilidades ambientales de forma sistemática, contribuyendo así a la sostenibilidad y al cumplimiento de la legislación ambiental, y (iii) el certificado ISO/TS 22163 para asegurar la calidad, seguridad y fiabilidad en toda la cadena de suministro del sector ferroviario, desde el diseño hasta la fabricación, el suministro y la garantía.

REQUISITO 3

Se exige una declaración responsable del cumplimiento de todos los requisitos del PCP, con el fin de garantizar el cumplimiento de lo establecido en la Cláusula Administrativa General 2.7.

REQUISITO 4

Los equipos mencionados en el apartado P deberán haber sido utilizados al menos en dos contratos con dos operadores distintos, cumpliendo los requisitos de fiabilidad y seguridad de dichos contratos a fin de garantizar que los equipos ofrecidos ya han sido probados y cumplen con los criterios de fiabilidad y disponibilidad necesarios para la correcta prestación del servicio de metro.

REQUISITO 5

De acuerdo con lo previsto en los artículos 2.1 y 2.3 del Real Decreto 311/2022, de 3 de mayo, por el que se regula el Esquema Nacional de Seguridad, la empresa adjudicataria deberá garantizar la implementación de las medidas de seguridad que sean de aplicación en función del nivel de riesgo asociado a los tratamientos de datos y prestaciones objeto del contrato. Teniendo en cuenta dicho nivel de riesgo y las medidas de seguridad exigidas por TMB en el marco de este contrato, se justifica la exigencia de un sistema de gestión de la seguridad de la información a los licitadores.

Requisito aplicable a las ofertas de los lotes 1, 2 y 3, y a la oferta integradora de los lotes 2 y 3:

La inclusión del requisito de aportar una declaración responsable que garantice que la parte de los productos originarios de terceros países —determinados de conformidad con el Reglamento (CEE) 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se aprueba el Código aduanero comunitario— no sea superior al 50 por 100 del valor total de los productos que componen la oferta en el presente procedimiento de licitación se considera necesaria, idónea y proporcionada por las siguientes razones:

1. Fomento de la reciprocidad y la competencia leal: el objetivo principal del artículo 70 es garantizar que la apertura del mercado de contratación pública de la Unión Europea se traduzca en un trato recíproco para las empresas europeas en mercados de terceros países. Al aplicar esta cláusula, este órgano de contratación contribuye al objetivo comunitario de asegurar la igualdad de condiciones (*level playing field*), evitando que operadores de países con mercados protegidos se beneficien de un acceso sin restricciones a nuestro mercado.



2. Interés estratégico del suministro: el objeto del presente contrato, consistente en la fabricación y el suministro de hasta 39 trenes, tiene una relevancia estratégica para el servicio de movilidad que presta FMB. La preferencia por productos de origen comunitario fortalece la base industrial y tecnológica de la Unión, reduce la dependencia de cadenas de suministro externas potencialmente inestables y garantiza el cumplimiento de estándares europeos de calidad, seguridad y sostenibilidad.
3. Proporcionalidad de la medida: la cláusula no establece una prohibición absoluta de participación para las ofertas que incluyan productos de terceros países, sino que articula un mecanismo ponderado y proporcional:
 - La facultad de rechazo solo se activa si la parte de productos de terceros países (sin acuerdo de reciprocidad) supera el 50 % del valor total.
 - La preferencia solo se aplica en caso de ofertas técnicamente y económicamente equivalentes (con un margen de precio del 3 %), lo cual garantiza que la decisión final continúe basándose en la mejor relación calidad-precio.
 - La medida no afecta a productos originarios de países con los cuales la UE mantiene acuerdos comerciales que garantizan el acceso mutuo a los mercados de contratación (como los firmantes del Acuerdo sobre Contratación Pública de la OMC).

Por lo tanto, la medida respeta los principios de contratación pública al aplicar una excepción legalmente prevista, justificada por razones de interés público y de manera proporcionada.

Con respecto a la adscripción de medios personales, se ha decidido exigir lo indicado en el PCP. Estos requisitos se consideran proporcionales y congruentes para poder llevar a cabo el objeto del contrato, el cual requiere un alto nivel de especificidad, formación y experiencia.

Esta exigencia responde a la necesidad de mitigar riesgos técnicos, operativos y de seguridad, asegurando que el personal adscrito al proyecto cuenta con:

- Conocimiento especializado: experiencia en normativas ferroviarias específicas (seguridad, interoperabilidad, etc.), procesos de producción complejos y tecnologías avanzadas aplicadas al material rodante.
- Capacidad de resolución: experiencia previa en la gestión de las incidencias y los retos técnicos que surgen habitualmente durante la fabricación y puesta en marcha de trenes.
- Garantía de calidad: una trayectoria probada en proyectos similares constituye el mejor indicador de la capacidad del equipo para alcanzar los estándares de calidad y fiabilidad que requiere este contrato.

Por todo lo expuesto, se establece que el equipo de trabajo que los licitadores que se comprometan a adscribir a la ejecución del contrato, según el detalle que consta en el apartado R del PCP, deberá contar con una titulación universitaria en ingeniería o un grado universitario oficial equivalente, así como una experiencia demostrable en proyectos ferroviarios (igual o superior a 10 años para los puestos de director de proyecto, responsable de ingeniería del proyecto, calidad y garantía, y al menos 5 años para el resto del equipo).

Con respecto a la adscripción de medios materiales, se ha decidido exigir lo indicado en el PCP. Estos requisitos se consideran proporcionales y congruentes para poder llevar a cabo el objeto del contrato con base en lo siguiente:



- Se requiere disponer de vía de pruebas para los lotes 1 y 3 con el objetivo de reducir los plazos de ejecución de pruebas en nuestras instalaciones, a fin de no interferir en las tareas de mantenimiento de infraestructuras ni en la ejecución de otros proyectos que deban realizarse en horario nocturno (sin circulación de trenes).
- La jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) admite que la cláusula de arraigo territorial es admisible si se cumplen los cuatro requisitos establecidos en la sentencia de 27 de octubre de 2005 (asunto C-234/03, caso Conste), esto es: (i) que esté justificada por razones imperiosas de interés general; (ii) que se aplique de manera no discriminatoria; (iii) que sea adecuada para garantizar la realización del objetivo que persigue, y (iv) que no vaya más allá del necesario para alcanzar dicho objetivo, cómo sucede en el presente caso:
 - a. Justificación por razones imperiosas de interés general: la exigencia de disponer de una fábrica en Europa se justifica por las siguientes razones imperiosas, directamente vinculadas a la correcta ejecución del contrato:
 - Garantía de calidad y supervisión efectiva: la fabricación de trenes implica procesos industriales complejos que requieren una supervisión técnica constante y directa por parte del órgano de contratación. La proximidad geográfica de la planta de producción es indispensable para llevar a cabo inspecciones, auditorías de calidad y pruebas de validación de manera eficiente y rigurosa.
 - Capacidad de respuesta rápida y continuidad del servicio: la disponibilidad inmediata de piezas de repuesto críticas, equipos especializados y personal técnico altamente cualificado resulta fundamental para resolver incidencias y averías en el menor tiempo posible, evitando así interrupciones prolongadas del servicio público de transporte. Una instalación dentro de la Unión Europea reduce drásticamente los tiempos de respuesta en comparación con otros terceros países.
 - Gestión eficiente de la cadena de suministro: la logística asociada a componentes de grandes dimensiones y alto valor (como bogies, cajas o sistemas de tracción) conlleva riesgos significativos. Una fábrica en Europa minimiza estos riesgos logísticos, aduaneros y de transporte, asegurando un flujo de suministro estable y fiable.
 - Seguridad pública: la calidad en la fabricación y el mantenimiento del material rodante tiene una implicación directa y crítica en la seguridad de los usuarios. El control directo que permite la proximidad de la instalación es una garantía adicional para la seguridad pública.
 - Facilidad de movilidad dentro de la Unión Europea: la libre circulación de bienes, servicios y personal cualificado dentro del mercado único europeo optimiza la logística, facilita la coordinación entre los distintos actores de la cadena de valor y agiliza la respuesta ante cualquier eventualidad. Esta facilidad de movimiento contribuye a la minimización de riesgos que podrían afectar a la continuidad del servicio público del transporte.
 - Aumento de la demanda: el aumento previsible de la demanda de material rodante en el ámbito de la Unión Europea requiere una capacidad de producción y una cadena de suministro ágiles y adaptables. Una fábrica situada en Europa puede responder con mayor celeridad a las necesidades cambiantes del mercado y a los



planes de expansión de las redes de transporte, asegurando la disponibilidad de trenes en el volumen y los plazos requeridos.

- b. Aplicación no discriminatoria: el arraigo de la fábrica en la Unión Europea no constituye una medida discriminatoria que favorezca a determinados operadores económicos en función de su nacionalidad o lugar de establecimiento originario. En este caso, la medida se fundamenta en razones técnicas y de seguridad pública, no en criterios subjetivos o arbitrarios, lo que la hace compatible con los principios de libre concurrencia, igualdad y no discriminación que rigen la contratación pública, tal y como establece el artículo 27 del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.
- c. Adecuación del arraigo para garantizar el objetivo del contrato: la cláusula de arraigo es una medida adecuada para garantizar el objetivo final del contrato: la fabricación de trenes seguros, fiables y de máxima calidad. La ubicación dentro del territorio comunitario facilita una supervisión continua y directa por parte del órgano contratante y asegura el cumplimiento de los estándares de calidad y seguridad exigidos por la normativa europea, incluidas las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), tal y como exige la disposición adicional tercera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Esta proximidad geográfica no solo optimiza la gestión de la cadena de suministro y la capacidad de respuesta ante cualquier incidencia, sino que también asegura que el proceso de fabricación se desarrolle bajo un marco jurídico y regulador homogéneo y robusto. Esto contribuye a la resiliencia operativa y a la minimización de riesgos geopolíticos o logísticos que podrían afectar a la continuidad del suministro y el mantenimiento, elementos esenciales para la prestación de un servicio público de transporte eficiente y seguro.

- d. Análisis del principio de proporcionalidad: la medida es idónea, necesaria y proporcionada en sentido estricto:
 - Idoneidad: contar con una fábrica ubicada en la Unión Europea constituye el medio más adecuado para alcanzar los objetivos de calidad, seguridad y eficiencia descritos.
 - Necesidad: no existen medidas menos restrictivas que permitan alcanzar el mismo nivel de garantía. Alternativas como la constitución de grandes stocks de recambios o la supervisión remota resultan insuficientes para un proyecto de tal envergadura y complejidad técnica, puesto que no permiten el control directo sobre los procesos de fabricación ni garantizan la misma capacidad de respuesta ante incidencias graves.
 - Proporcionalidad en sentido estricto: el requisito se ha formulado de la manera menos restrictiva posible, exigiendo que la instalación esté situada en cualquier lugar del territorio de la Unión Europea, respetando así el mercado interior. La carga impuesta al licitador está justificada por el elevado interés público que se pretende proteger.



- De carácter social:

Conforme al artículo 105 del Real Decreto-ley 3/2020, se ha optado por incluir, como condición especial de ejecución de carácter social, el mantenimiento y la garantía de las condiciones laborales de las personas que ejecutan el contrato, establecidas en los convenios de aplicación.

- De protección de datos:

Conforme al artículo 105 del Real Decreto-ley 3/2020, cuando la ejecución del contrato implique la cesión de datos, será obligatorio incorporar la condición especial de ejecución de someterse durante toda la vigencia del contrato a la normativa nacional y de la Unión Europea en materia de protección de datos.

- De acuerdo con lo previsto en el artículo 2.1 y 2.3 del Real Decreto 311/2022, de 3 de mayo, por el que se regula el Esquema Nacional de Seguridad, la empresa adjudicataria deberá garantizar la aplicación de las medidas de seguridad que sean de aplicación en función del nivel de riesgo asociado a los tratamientos de datos y las prestaciones objeto del contrato. El nivel de riesgo y las medidas de seguridad exigidas por TMB para este contrato son las correspondientes a la categoría media, tal y como se describe en el Anexo II del Esquema Nacional de Seguridad.

Justificación de los criterios de valoración del contrato. Art. 66.1

Considerando el objeto del contrato y con el fin de obtener la oferta con la mejor relación calidad-precio, se ha decidido valorar los criterios de adjudicación indicados en el PCP, que se justifican con los siguientes motivos:

- Ponderación calidad-precio

El establecimiento de la ponderación para el precio y de los criterios de calidad valorables mediante fórmulas se ajusta al principio de selección de la oferta con la mejor relación calidad-precio, conforme a lo establecido en el artículo 27 del Real Decreto-ley 3/2020. Esta distribución busca un equilibrio adecuado entre la eficiencia en el uso de los fondos públicos y la necesidad de garantizar la excelencia técnica en un suministro de gran complejidad y relevancia estratégica como es el material rodante para un servicio público, puesto que la oferta con la mejor relación calidad-precio es la que ofrece el mayor valor global al considerar criterios cualitativos que aseguran la calidad, durabilidad y eficiencia de la prestación.

- Capacidad de transporte

Se valora el precio de la transformación de la cabina a GoA4 y del sistema detector de descarrilamiento con el fin de ejecutar la modificación prevista en el artículo 110 del Real Decreto-ley 3/2020, en caso de que se actualice el sistema de señalización a GoA3 o GoA4 y que los trenes objeto del presente contrato tengan que adaptarse a dichos sistemas.

- Criterios de sostenibilidad

Estos criterios encuentran plena justificación en varias disposiciones del Real Decreto-ley 3/2020:



- El artículo 27 establece la incorporación preceptiva de criterios medioambientales vinculados al objeto del contrato.
- El artículo 43 exige que los pliegos incluyan las consideraciones ambientales que se establezcan como criterios de adjudicación.
- El artículo 53 indica que, en la definición del objeto del contrato, es preciso tener en cuenta las consideraciones ambientales.
 - Tasa de reciclabilidad y recuperabilidad: este criterio fomenta la economía circular y una gestión responsable de los recursos al final de la vida útil del material. Se incentiva a los licitadores a diseñar y fabricar trenes que minimicen su impacto ambiental, de acuerdo con los principios de la normativa de residuos y economía circular.
 - Compromiso de minimizar el uso de sustancias candidatas extremadamente preocupantes (lista REACH): este requisito garantiza la protección de la salud pública y el medio ambiente, asegurando que el material rodante adquirido contenga la menor cantidad posible de sustancias incluidas en la lista del Reglamento REACH, en línea con la normativa europea.
- Valoración del coste del ciclo de vida (CCV)

La valoración del coste del ciclo de vida es un criterio esencial para una gestión eficiente de los fondos públicos a largo plazo. De acuerdo con el artículo 67 del Real Decreto-ley 3/2020, este enfoque permite evaluar no solo el precio de adquisición, sino también los costes operativos, de mantenimiento, de consumo energético y de final de vida. En un activo con una vida útil tan larga como un tren, este criterio es determinante para seleccionar la oferta que realmente resulte más económica para la Administración en su conjunto.

- Fiabilidad y disponibilidad del material rodante

La fiabilidad y la disponibilidad del material son factores críticos que afectan directamente a la calidad y la continuidad del servicio público. La valoración de estos aspectos se enmarca en los criterios de calidad y valor técnico, puesto que una mayor fiabilidad y disponibilidad se traducen en menos interrupciones del servicio, una mayor satisfacción de los usuarios y una optimización de los costes operativos.

- Reducción del plazo de entrega (solo para el lote 1)

La valoración de la reducción del plazo de entrega de la unidad prototipo del lote 1 resulta pertinente para atender con celeridad las necesidades operativas del servicio público, dado que 22 de los trenes de este lote están destinados a sustituir trenes que actualmente circulan por la línea L2 y que se acondicionarán para prestar servicio en las líneas L9 y L10, como consecuencia de la puesta en servicio del tramo central dichas líneas. Una entrega más rápida del material rodante



permitirá cumplir la oferta de transporte en los plazos anunciados de finalización de la primera fase del tramo central de las líneas L9 y L10 y mejorar la calidad del servicio. La valoración de una mejora en estos plazos es una manera efectiva de determinar la “mejor oferta” en términos de eficiencia y satisfacción del interés público.

OFERTA INTEGRADORA

Conforme a lo establecido en el artículo 52.5 del Real Decreto-ley 3/2020, se aceptará la presentación de ofertas integradoras solo para aquellos licitadores que también hubieran presentado una oferta para el lote 2 y para el lote 3, teniendo en cuenta lo siguiente:

- Se ha procedido a la división en lotes. La licitación consta de tres lotes, considerándose que resulta conveniente la admisión de la oferta integradora para el lote 2 (línea L1) y el lote 3 (línea L3), dado que la línea L1 y la línea L3 cuentan con series comunes de trenes. Por lo tanto, adjudicar estos dos lotes al mismo empresario y con el mismo modelo de tren favorece las sinergias operativas y de mantenimiento. En concreto, la adjudicación a una oferta integradora favorece la disminución del número de recambios y del stock de material, y optimiza la formación, tanto del personal de mantenimiento como de operación.

Se entiende por “mismo modelo de tren” aquel que presenta las mismas características constructivas y cuyos equipos son del mismo fabricante y modelo y son intercambiables, salvo aquellos que estrictamente no puedan cumplir estas características debido a la diferencia de gálibo y ancho de vía entre la línea L1 y la línea L3.

- Un mismo licitador puede resultar adjudicatario de varios lotes.
- En los pliegos se establece la combinación de ofertas que podrán conformar la oferta integradora (apartado Y del PCP).
- Se han establecido varios criterios de adjudicación (apartado Y del PCP).
- Los empresarios deberán acreditar la solvencia económica y técnica correspondiente al conjunto de los lotes, según consta en los apartados O y P del PCP.
- Se ha realizado una evaluación comparativa para determinar si las ofertas presentadas por un licitador para una combinación particular de lotes cumplirían mejor, en su conjunto, los criterios de adjudicación detallados en los pliegos para esos lotes que las ofertas presentadas para los lotes por separado, considerados aisladamente. Se considera que las ofertas presentadas para la combinación de los lotes 2 y 3 se ajustan mejor a los criterios de adjudicación, dado que el hecho de disponer de la misma serie de trenes para las líneas L1 y L3 permitirá generar las siguientes sinergias, lo cual podría repercutir en una oferta económica más ventajosa:

1. Reducción de las horas de formación del personal de conducción por parte del Departamento de Operación en las diferentes series de trenes.
2. Reducción de las horas de formación del personal de mantenimiento por parte del Departamento de Material Móvil en las diferentes series de trenes.
3. Recambios intercambiables entre líneas (salvo los propios del gálibo y del ancho de línea), lo que permite una mejor gestión del stock durante toda la vida del tren y una mejor gestión del espacio de almacén.
4. Reducción del material de parque necesario para garantizar el mantenimiento y la disponibilidad de las series de trenes, lo que aporta una mejora económica y de espacio de almacenamiento.
5. Simulador unificado entre las dos líneas.
6. Resolución de incidencias de forma más eficiente por parte del centro de control al tener unas únicas consignas por serie de trenes.
7. Reducción del equipo de trabajo que deberá adscribirse al contrato en caso de que la serie de trenes para las líneas L1 y L3 sea la misma.
8. La implementación de equipos de señalización es más económica gracias a las sinergias en el diseño de la interfaz, al tratarse de una única serie de trenes.



Justificación del valor estimado del contrato

El valor estimado del contrato (VEC) se ha calculado sobre la base de contratos análogos adjudicados con anterioridad, ajustado conforme a los precios de mercado y con una indicación de todos los conceptos que lo integran.

Se han considerado las posibles prórrogas y el importe de modificaciones previstas, con el siguiente detalle:

- Costes directos.
- Modificaciones previstas.

El importe total del VEC es: 385.458.000,00

El importe detallado por lotes es:

	VEC	Mod 20 %	VEC más Mod.
Lote 1	238.815.000,00	47.763.000,00	286.578.000,00
Lote 2	33.200.000,00	6.640.000,00	39.840.000,00
Lote 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

Justificación aval (art. 108.4 LCSP)

En el presente expediente resulta de aplicación legal el Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales (en adelante, “**RDL 3/2020**”).

Esta norma, si bien introdujo modificaciones en el ámbito de la contratación pública, se centró principalmente en la contratación de sectores específicos (agua, energía, transportes y servicios postales) y en el régimen de las concesiones, sin alterar el régimen general de las garantías regulado en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante, “**LCSP**”), según consta en la disposición adicional octava, apartado 2, de la LCSP.

Por lo tanto, la posibilidad de exigir una garantía definitiva está prevista en el artículo 107 de la LCSP. La regla general establece la obligación de constituir una garantía definitiva del 5 % del precio final ofrecido (sin IVA). No obstante, en casos especiales debidamente justificados, se prevé la posibilidad de que el órgano de contratación exija una garantía complementaria de hasta un 5 % adicional, pudiendo alcanzar, por lo tanto, el 10 %. A continuación, se transcribe el apartado 2 del artículo 107 de la LCSP:

“En casos especiales, el órgano de contratación podrá establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares que, además de la garantía a que se refiere el apartado anterior, se preste una complementaria de hasta un 5 por 100 del precio final ofertado por el licitador que presentó la mejor oferta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 145, excluido el impuesto sobre el valor añadido, pudiendo alcanzar la garantía total un 10 por 100 del citado precio.



A estos efectos se considerará que constituyen casos especiales aquellos contratos en los que, debido al riesgo que en virtud de ellos asume el órgano de contratación, por su especial naturaleza, régimen de pagos o condiciones del cumplimiento del contrato, resulte aconsejable incrementar el porcentaje de la garantía definitiva ordinaria a que se refiere el apartado anterior, lo que deberá acordarse mediante resolución motivada. En particular, se podrá prever la presentación de esta garantía complementaria para los casos en que la oferta del adjudicatario resultara inicialmente incursa en presunción de anormalidad".

JUSTIFICACIÓN DEL CASO ESPECIAL EN EL PRESENTE CONTRATO

En el pliego de cláusulas particulares (PCP) se establece que la constitución de la garantía definitiva debe preceder a la formalización del contrato y podrá efectuarse de conformidad con alguna o algunas de las formas previstas en el artículo 108.1 de la LCSP. Por lo tanto, el adjudicatario propuesto deberá constituir garantías por valor del 5 % del importe adjudicado de cada tren (IVA excluido). Con la firma del acta de recepción provisional de cada tren, FMB liberará la garantía inicial del 5 % del tren y recibirá una nueva garantía del 10 % del importe adjudicado del tren (IVA excluido).

Se constituirá una garantía definitiva por cada tren.

Plazo de garantía: hasta el total cumplimiento y liquidación de las obligaciones derivadas del contrato, incluida la recepción definitiva de los trenes.

En ese momento, se procederá a su devolución, siempre que se compruebe que no existen responsabilidades o vicios imputables al contratista que deban cubrirse con dicha garantía.

La adquisición de los nuevos trenes constituye un caso especial que justifica plenamente el incremento de la garantía definitiva hasta el 10 % del total, sobre la base de los siguientes motivos:

- Especial naturaleza y complejidad del contrato

El contrato tiene un presupuesto de licitación de gran envergadura, por lo que cualquier incumplimiento por parte del contratista puede generar un perjuicio económico muy significativo. Además, el material rodante es un producto de alta complejidad tecnológica, fabricado a medida según especificaciones técnicas muy detalladas y estrictas normas de seguridad. Un defecto en el diseño o fabricación puede tener consecuencias graves.

- Impacto crítico en un servicio público esencial

El suministro de trenes es fundamental para garantizar la continuidad y la calidad del servicio público de transportes de viajeros. Cualquier retraso o problema en la entrega afecta directamente a la ciudadanía y a la movilidad en el territorio.

- Proporcionalidad de la medida

La exigencia de garantías del 10 % a partir de la recepción provisional de cada tren y hasta el total cumplimiento y liquidación de las obligaciones derivadas del contrato, incluida la recepción definitiva de los trenes, es una medida proporcionada, idónea y necesaria. No supone una carga desproporcionada para un licitador con la solvencia requerida para un contrato de esta magnitud y, además, es un instrumento para salvaguardar el interés público, asegurar la correcta inversión de los fondos y garantizar la finalización satisfactoria del contrato.



Por todo lo expuesto, se considera que concurren las circunstancias de especial naturaleza, complejidad y riesgo que caracterizan el presente contrato según lo establecido en el artículo 107.2 de la LCSP, dado el riesgo que asume el órgano de contratación. En consecuencia, se propone incluir en el pliego de cláusulas administrativas particulares la obligación, para el adjudicatario, de constituir una garantía definitiva del 10 % del precio de adjudicación (IVA excluido) de cada tren en el momento de la firma del acta de recepción provisional y hasta el total cumplimiento y liquidación de las obligaciones derivadas del contrato, incluida la recepción definitiva de los trenes.

Protección de datos

Protección de datos personales NO SI

Jesús Navarro Antón

Responsable de Ingeniería Material Móvil