

INFORME SOBRE INICIO DE EXPEDIENTE

Denominación del Expediente:		CONSULTORÍA Y ASISTENCIA PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LOS FLUJOS DE MOVILIDAD DEL CORREDOR MADRID-NORTE/NOROESTE: GALICIA Y ASTURIAS		
Plazo de ejecución del contrato:		24 meses		
Presupuesto de licitación:		(A) BASE IMPONIBLE	IVA: (21%)	TOTAL CON IVA
		745.200,00 €	156.492,00 €	901.692,00 €
(B) Importe máximo de:	<i>Prórrogas:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Modificados:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Suministros:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Servicios:</i> € (Sin IVA)		
	<i>...</i> € (Sin IVA)		
Valor estimado del contrato (A+B):		745.200,00 € (Sin IVA)		
Procedimiento de adjudicación		Criterios de Adjudicación		
<input checked="" type="checkbox"/> Abierto		<input type="checkbox"/> Un solo criterio <input checked="" type="checkbox"/> Varios criterios (mejor relación calidad-precio)		
Fondos Europeos		<input type="checkbox"/> Fondos Europeos CEF (Mecanismo Conectar Europa) "Podrá ser Cofinanciado". <input type="checkbox"/> Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) <input type="checkbox"/> Fondos Next Generation EU (MRR) <input checked="" type="checkbox"/> Sin Fondos		

1. OBJETO DEL CONTRATO.

Este estudio tiene por objeto realizar una actualización de la demanda de viajeros (estudio de mercado) en el Corredor Madrid-Norte/Noroeste: Galicia y Asturias, con su correspondiente esquema de servicios, evaluando distintas alternativas de funcionamiento y en las diferentes fases de desarrollo de esta. Esta actualización permitirá disponer de datos de movilidad detallados y actuales del corredor, y la realización de estudios de rentabilidad de las distintas actuaciones en ejecución y/o en planificación en el mismo.

En el caso de las mercancías, únicamente habría que actualizar el potencial de demanda en el tramo León-Asturias tras la entrada en servicio de la Variante de Pajares que es de tráfico mixto, el análisis estará orientado a identificar los focos de demanda, los flujos clasificados por tipología de mercancía y una aproximación a las variables explicativas de la elección modal de los tráficos de mercancías con origen o destino Asturias.

Así mismo, este trabajo contribuirá a la actualización periódica obligatoria del Programa de Actividades de ADIF/ADIF AV, de acuerdo con la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, y responderá a los criterios que establezca la nueva Ley de Movilidad Sostenible, cuyo proyecto de Ley está actualmente en tramitación parlamentaria.

Este estudio debe entenderse como un estudio de mercado de los diferentes segmentos de demanda potencial, definidos, en el caso de los viajeros por las tipologías de usuarios, según sus características socioeconómicas y de necesidades de movilidad y por la tipología de viajes.



En consecuencia, las metodologías de caracterización de la movilidad actual y potencial, así como las herramientas de previsión de demanda futura (modelos de demanda), deben plantearse con la desagregación suficiente para posibilitar un análisis adecuado de la previsión del comportamiento de los diferentes segmentos de mercado con relación a condiciones distintas de oferta. Por tanto, deben permitir plantear previsiones de demanda diferenciadas y debidamente justificadas para cada segmento de mercado en función de políticas de oferta distintas.

En consecuencia, el estudio comprende las siguientes tareas:

- *Caracterización de la oferta y la demanda actual de viajeros en el corredor, incluyendo en la caracterización de la demanda los trabajos de campo necesarios para obtener la distribución modal entre zonas, y la caracterización de los viajeros según diferentes tipologías o segmentos de estos. La caracterización de la demanda debe incluir los viajeros que utilizan el corredor como una etapa de su viaje, analizando al menos aquellos que tengan origen o destino en el corredor, así como aquellos viajes con origen o destino fuera del corredor y que utilizan el corredor como etapa intermedia de su viaje.*
- *Modelización de la movilidad actual del corredor, en base a los resultados de la tarea anterior, mediante el ajuste de modelos explicativos de la movilidad global (todos los modos) y su reparto modal, a nivel global y por segmentos de mercado, incluyendo un análisis de la elasticidad de la demanda a la tarifa y al tiempo de viaje para distintos segmentos, entre otras.*
- *Previsiones de captación del ferrocarril (reparto modal e inducción) en los diferentes horizontes de análisis y para los diferentes segmentos de mercado y/o tipologías de flujos y usuarios potenciales, y en distintos servicios de la oferta ferroviaria. Así mismo, se establecerán previsiones en un escenario con liberalización ferroviaria, nuevo material rodante y un potencial aumento de servicios y variación de la tarifa que procederán de la adecuada modelización de la etapa anterior.*
Se tendrá en cuenta además distintos escenarios de evolución del transporte alternativo al ferrocarril, en desarrollo actualmente, como el coche compartido, y la evolución de los costes del transporte asociado, así como el posible impacto de las medidas de restricción y/o penalización al automóvil como el pago por uso en vías de gran capacidad o al transporte aéreo.
- *Caracterización de la oferta y demanda actual de mercancías con origen o destino Asturias con la entrada en servicio de la Variante de Pajares en tráfico mixto y previsiones de captación del ferrocarril. Para el análisis de la movilidad de mercancías existe una mayor diversidad de métodos y modelos para su caracterización y estimación de previsiones futuras por lo que no se establece un enfoque específico en este pliego. En cualquier caso, el consultor deberá, como mínimo, i) caracterizar la oferta y demanda de mercancías con origen o destino Asturias, incluyendo los flujos pasantes o con origen o destino en zonas externas al corredor; y ii) estimar las previsiones de captación de ferrocarril a partir de las principales variables explicativas de la elección modal.*

En paralelo a las actividades anteriores se procederá a establecer un conjunto de Escenarios de servicios de viajeros ajustados a las previsiones de demanda bajo criterios de ocupación razonable de la oferta programada teniendo en cuenta el próximo escenario de liberalización ferroviaria, la implantación de nuevos trayectos y la introducción del nuevo modelo de material rodante de rodadura desplazable a 300 km/h.

Para ello el estudio objeto de este contrato deberá predecir y será un entregable del mismo, la estacionalidad anual y diaria de la demanda, o la que mejor se adapte a los flujos analizados.



Los escenarios futuros de infraestructuras y su horizonte temporal serán establecidos por la dirección del contrato de ADIF AV en el momento de iniciar la estimación de la prognosis de demanda.

Como siguiente paso se procederá a realizar evaluaciones económico-social y financiera del corredor o de tramos de este, según determine ADIF AV en base a sus necesidades de evaluación de actuaciones y/o financiación, teniendo en cuenta los métodos y parámetros usuales utilizados por ADIF / ADIF AV, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y las Directrices emanadas de la Unión Europea. En estas evaluaciones, al igual que en la previsión de demanda de viajeros, se tendrán en cuenta el próximo escenario de liberalización ferroviaria y la introducción del nuevo modelo de material rodante de rodadura desplazable a 300 km/h, que pueden modificar también otros aspectos de la evaluación, como por ejemplo los costes de la operación ferroviaria así como el contexto de fomento a la descarbonización del transporte mitigación de sus externalidades, considerando entre otros aspectos la previsible evolución del parque automovilístico.

Por último, se realizarán, a petición de ADIF AV, hasta cinco estudios o propuestas complementarias de actuaciones que permitan aumentar el volumen de pasajeros y/o el atractivo de la Alta Velocidad.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD E IDONEIDAD DEL CONTRATO.

2.1. Justificación de la necesidad e idoneidad.

La Subdirección de Estudios de Demanda y Planificación de Inversiones tiene entre sus funciones la de analizar las pautas de demanda, el tráfico y la movilidad de los corredores ferroviarios, y la realización de estudios de rentabilidad en los mismos.

La realización de este tipo de estudios es una de las actividades necesarias en ADIF y ADIF Alta Velocidad, ya que permite:

- Obtener información sobre la demanda actual y establecer previsiones futuras, para distintos escenarios temporales y de infraestructuras, que ayuden a la planificación y al diseño de las distintas actuaciones ferroviarias planteadas, así como su evaluación, priorización y necesidad de estas.*
- La realización de estudios de rentabilidad financiera y socioeconómica necesarios para la captación de fondos europeos (FEDER, CEF) y préstamos (BEI, bonos verdes, etc.).*

Este tipo de estudios deben ser actualizados con el paso del tiempo, entorno a los 5-6 años, y además con la pandemia del Covid-19 es necesario conocer los cambios en la movilidad en los distintos corredores ferroviarios, entre ellos, el objeto del presente contrato.

Por ello, con este contrato se podrá conocer la movilidad actual del corredor de alta velocidad Madrid-Norte/Noroeste: Galicia y Asturias, y permitirá además realizar posteriormente los análisis de demanda y rentabilidad de las actuaciones que se puedan plantear en este.

Así mismo, en la próxima Ley de Movilidad Sostenible, cuyo proyecto de Ley está actualmente en tramitación parlamentaria, será necesario actualizar y realizar estudios de rentabilidad ex post de las líneas de alta velocidad construidas en los últimos años, y para ello será indispensable disponer de este tipo de estudios.

2.2. Justificación de la insuficiencia de medios (en caso de servicios).

Se plantea el presente contrato de servicios al considerar necesario contratar un servicio de consultoría y asistencia especializada para realización de estudios de demanda (con modelización y trabajo de campo) y rentabilidad financiera y económica.

Las características propias de este tipo de estudios, tales como elaboración de un gran número de encuestas en un breve periodo de tiempo y el posterior desarrollo de modelos de



explotación, modelos de previsión de demanda y análisis de rentabilidad y riesgo con programas específicos para los mismos, es necesario llevarlos a cabo con medios ajenos, por lo que resulta necesaria la licitación de este contrato.

La complejidad y alcance de estos trabajos requiere la participación de un amplio número de técnicos especializados en temas de planificación y economía del transporte, accesibilidad territorial y SIG, métodos de encuesta de usuarios de transporte, realización de trabajo de campo en todos los modos de transporte (encuestas y aforos), en modelización del transporte y en explotación ferroviaria de los que no dispone la Dirección de Planificación Funcional.

La elaboración y ejecución del contrato requiere de un número de horas de dedicación en exclusiva muy importante, así como de unos medios muy especializados. Esto no hace posible que pueda ser desarrollado con los recursos propios de personal con los que cuenta la Dirección de Planificación Funcional.

La necesidad de personal no tiene carácter permanente y concluirá a la finalización de los trabajos.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN Y DE LOS CRITERIOS DE SOLVENCIA, DE ADJUDICACIÓN Y BIM.

3.1. Justificación del procedimiento de adjudicación.

Se considera el procedimiento abierto con varios criterios de adjudicación como el más adecuado para garantizar la relación calidad/precio más idónea en la prestación, al seleccionar la mejor oferta que cumpla con ambos requisitos.

3.2. Justificación de los criterios de adjudicación.

Considerando que el objeto del contrato está enmarcado en los servicios de carácter intelectual se propone otorgar un 49% a los criterios no evaluables y un 51% a los criterios evaluables, desagregando de este último un 2% a la experiencia del equipo asignado. De esta manera se considera que las ofertas tendrán la relación calidad/precio más idónea en la prestación del servicio.

Por tanto, se establecen los siguientes criterios de adjudicación:

Criterios no evaluables mediante fórmulas: ponderación 49%

Para valorar la calidad técnica se analizarán y puntuarán los aspectos de la misma que se relacionan seguidamente:

a) Memoria. La extensión máxima de este documento, integrado por los 11 subcriterios, será de 30 páginas PDF.

(La valoración de este concepto estará comprendida entre 0 y 42 puntos). Se puntuará la propuesta del licitador en cuanto al contenido, comprensión y desarrollo de los trabajos a realizar, con los siguientes criterios:

Definición de las áreas de estudio y su zonificación:

Se establecerá la zonificación de las áreas internas y exterior del estudio. El primer criterio por considerar para la zonificación será el del ámbito de influencia de las estaciones de la línea y ramales estudiados, presentando las zonas definidas características homogéneas en relación con el acceso a las redes de transporte y a sus características socioeconómicas.

Puntuación máx. 2 puntos, atendiendo a la metodología y tratamiento de la zonificación para la representación de los flujos de movilidad presentes y futuros, al soporte de Sistema de Información Geográfica (SIG), a los criterios e información utilizada y al número de zonas estimadas y los niveles de trabajo.

Variables explicativas de la movilidad y su proyección:



Se obtendrán las variables explicativas de la movilidad y los flujos, ya que la caracterización socioeconómica del ámbito de estudio es un elemento clave para el ajuste de modelos explicativos de la movilidad actual entre zonas (flujos de viajes) y su proyección futura.

Puntuación máx. 2 puntos, atendiendo a las variables a utilizar y su proyección, así como sus fuentes, las bases de datos de la información y el análisis sobre el impacto en la movilidad debido al incremento del teletrabajo y a la reducción de precios de los abonos de transporte de media distancia y líneas de autobús de titularidad estatal que se han producido desde septiembre de 2022.

Caracterización de la oferta de los medios de transporte y su comparación:

Se elaborará una base de datos de las características de la oferta de transporte para todos los modos de viajeros (ferrocarril, bus, vehículo privado, avión) y mercancías en las relaciones entre zonas relevantes para el ámbito de estudio. Por tanto, se deberá analizar, para cada relación y modo de transporte, la frecuencia, tiempos de recorrido, tarifas, etc., en función de las infraestructuras y servicios existentes.

Puntuación máx. 3 puntos, atendiendo a variables por modo y fuentes, análisis de las tarifas (especialmente las ferroviarias), métodos de obtención de los costes, modelización y redes y soporte SIG, así como el estudio del sistema de transporte en las áreas de influencia de las estaciones.

Accesibilidad territorial:

Se procederá a realizar un análisis de accesibilidad a cada estación de la línea, y estaciones, paradas o terminales de otros modos de transporte públicos, y el cálculo de isócronas de acceso de cada zona de transporte, y su ponderación por población y/o empleos, al objeto de obtener valores medios realistas de los tiempos de acceso/dispersión a terminales del transporte público.

Además, se realizará un análisis de accesibilidad territorial del corredor, con objeto de analizar la contribución a la vertebración territorial que supone la existencia de la LAV Madrid-Zamora-Galicia, la LAV Madrid-Valladolid-Palencia-León-Asturias y el resto de las infraestructuras ferroviarias previstas en el ámbito de estudio.

Puntuación máx. 2 puntos, atendiendo a la descripción de la metodología de las herramientas a utilizar y soporte SIG.

Caracterización de la demanda en el corredor:

Se obtendrá una cuantificación de los flujos de movilidad en las relaciones entre zonas relevantes para el estudio, y una caracterización de dichos flujos en relación con las variables explicativas de la movilidad y del reparto modal, y, por tanto, una diferenciación por segmentos relevantes de mercado en la situación actual, al objeto de establecer posteriormente modelos explicativos de la movilidad y elección modal de cada segmento del mercado. Se diferenciará el análisis de los viajeros, así como las mercancías con origen o destino Asturias con la entrada en servicio de la Variante de Pajares en tráfico mixto.

Puntuación máx. 10 puntos, atendiendo la metodología, las fuentes de datos consideradas, los métodos de encuesta, aleatoriedad de las encuestas (validez del método), número de encuestas, precisiones sobre métodos, cuestionarios y recursos, conocimiento de los métodos propuestos, análisis sobre el impacto del teletrabajo, de la reducción de precios de los abonos de transporte y de la liberalización ferroviaria en la movilidad, segmentos y muestras de PD y encuesta-piloto PD.

Modelización de la movilidad global y prognosis:

La realización de previsiones sobre la captación futura del ferrocarril en el Corredor se basará en el ajuste y calibración de modelos explicativos de la movilidad actual y su reparto modal, y en la utilización prospectiva de estos modelos, mediante la prognosis de las variables explicativas de la movilidad, y de los escenarios futuros de oferta en los diferentes modos de transporte. El ámbito de aplicación de estos modelos será el de los flujos de viajes entre las zonas de transporte definidas para la caracterización de la movilidad actual.



Puntuación máx. 4 puntos, atendiendo a la metodología, definición de escenarios, las segmentaciones y tratamiento de las variables explicativas de la movilidad.

Modelización del reparto modal y del tráfico inducido:

Se realizarán modelos de reparto modal en el escenario base o referencia y en el escenario actual (fecha de realización de los trabajos de campo), para su posterior aplicación en la previsión de tráfico en escenarios futuros.

Puntuación máx. 4 puntos, atendiendo a metodología general y método de ajuste, al contraste de resultados y al tratamiento de la inducción de viajes.

Modelización de las previsiones de demanda:

Las previsiones de demanda se obtendrán, siguiendo la metodología propuesta, por la aplicación prospectiva de los modelos ajustados para la situación actual en los escenarios de oferta y horizontes temporales futuros para viajeros. Se describirán el método para la obtención de estimaciones de demanda para los distintos escenarios.

Puntuación máx. 5 puntos, atendiendo al método de proyección en los escenarios futuros, a la metodología para el análisis de la reacción de otros operadores y de las restricciones al vehículo privado o el transporte aéreo, al tratamiento propuesto para la estimación de la demanda en los distintos escenarios para el análisis ex post y a la metodología propuesta para el análisis de la valoración del transbordo y del nuevo material rodante.

Esquema de servicios:

Atendiendo a las previsiones de demanda obtenidas se procederá a la definición del Esquema de Servicios de viajeros a partir de las nuevas actuaciones y/o alternativas de liberalización ferroviaria, y la determinación de las necesidades de material móvil y de los costes de explotación asociados, tanto en la situación inicial o base como en los diferentes años horizonte del período de evaluación (30 años).

Puntuación máx. 2 puntos, atendiendo a la explicación del método, a la definición de los escenarios de explotación y al conocimiento sobre su aplicación.

Evaluación económica-social y financiera:

Una vez obtenidas las previsiones de oferta y demanda de viajeros y su procedencia, así como las mercancías con origen o destino Asturias, se desarrollará la evaluación económica-social y financiera de las actuaciones ferroviarias, según la metodología establecida en la última edición publicada de la Guía ACB de la Unión Europea y en la última versión de la Guía para la Evaluación de Inversiones de Ferrocarril de ADIF/ADIF AV, y se considerará para el período de evaluación un horizonte temporal de 30 años desde el inicio de la explotación del proyecto analizado. Se analizará la contribución del proyecto a la financiación de las infraestructuras, a la reducción de emisiones y a la eficiencia energética.

Puntuación máx. 6 puntos, atendiendo a fuentes de los parámetros de base, la evaluación financiera, económico-social, análisis de sensibilidad y riesgo, al conocimiento sobre su aplicación, al enfoque propuesto para el análisis de la contribución del proyecto a la financiación de la infraestructura, a la reducción de emisiones y a la eficiencia energética.

Propuestas para mejorar la competitividad del transporte ferroviario:

El consultor podrá incluir en su oferta propuestas de análisis para este corredor en estudio sin ser estas vinculantes, presentando al menos su enfoque para el análisis de una posible futura conexión de los servicios de Alta Velocidad del corredor con el Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas y el análisis de los posibles beneficios de la coordinación de horarios para la optimización de los tiempos de transbordo

Puntuación máx. 2 puntos, atendiendo a la metodología propuesta para el análisis de las dos propuestas incluidas en el Pliego de Prescripciones Técnicas y de la relevancia de las propuestas adicionales incluidas por el consultor en su oferta.

b) Programa de trabajo. La extensión máxima de este documento será de 5 páginas PDF y una página PDF para el Cronograma.



El Programa de Trabajo se basará en lo propuesto en la memoria técnica, y se definirán y concretarán todas y cada una de las tareas, presentando un cronograma en el que se indique la duración de las tareas, la interacción entre las mismas y el camino crítico.

La planificación de los trabajos deberá tener en cuenta los posibles periodos no hábiles (vacaciones de verano, navidad o semana santa). Asimismo, se incluirán los controles de la prestación del servicio con sus responsables y plazos.

En este programa se concretarán además los porcentajes mensuales y acumulados correspondientes a los importes de los trabajos previstos a realizar cada mes, valorados a los precios ofertados.

La valoración por este concepto estará comprendida entre 0 y 5 puntos. Se valorará el contenido y grado de detalle del programa de trabajos propuestos por el licitador, valorando en su caso la garantía de cumplimiento del plazo ofertado, analizando los siguientes puntos:

- ¿Incluye los porcentajes mensuales y acumulados?: Puntuación máx. 1 puntos*
- ¿Se incluyen todas las tareas, indicando su duración e interacción entre ellas?: Puntuación máx. 1 puntos*
- ¿Incluye el camino crítico en el Cronograma?: Puntuación máx. 0,5 puntos*
- ¿Se menciona la garantía de cumplimiento del plazo?: Puntuación máx. 0,5 puntos*
- ¿Se explica el Cronograma?: Puntuación máx. 1 puntos*
- ¿Se incluyen entregables y entregas parciales?: Puntuación máx. 1 puntos*

c) Propuesta de metodología de gestión de la información (CDE) de ADIF-AV:

En el momento de la presentación de la oferta, los licitadores incluirán una propuesta de metodología de gestión de la información, que contendrá la definición del entorno de trabajo del adjudicatario y de los procedimientos de intercambio necesarios.

La propuesta de metodología de gestión de la información se diseñará para dar cumplimiento a los términos fijados en el pliego de prescripciones técnicas particulares.

La extensión máxima de este documento será de 10 páginas en PDF.

Se valorará el grado de desarrollo y el nivel de coherencia de la misma. La valoración de este subcriterio estará comprendida entre 0 y 2 puntos.

En la valoración de las ofertas no se tomará en consideración la documentación que exceda de la extensión máxima fijada en cada uno de los criterios y subcriterios anteriormente indicados.

No se incluirán en este archivo electrónico o sobre datos que permitan inferir la proposición económica del licitador o cualesquiera de los datos que formen parte de la oferta evaluable mediante fórmula. El licitador que incurra en el supuesto anterior quedará excluido del procedimiento si con ello se menoscabara la objetividad de la valoración de las ofertas y el tratamiento igualitario de los licitadores.

Criterios evaluables mediante fórmulas: ponderación 51%, de los cuales:

49% el precio.

2% en función de la experiencia y número adicional de personas del equipo humano propuesto por el licitador de la siguiente forma:

- 0,25 puntos por cada especialista consultor adicional aportado por encima del número mínimo requerido en el apartado 8.3. del Presente Documento, hasta un máximo de un (1) punto.*

Por los años de experiencia del equipo humano ofertado, por encima del número mínimo requerido en el apartado 8.3. del Presente Documento, se asignarán:



- *0,25 puntos si el especialista consultor en planificación y economía del transporte tiene una experiencia igual o superior a 20 años en la realización de estudios de planificación, demanda y economía del transporte.*
- *0,25 puntos si el especialista consultor en modelización del transporte tiene una experiencia igual o superior a 15 años en la realización de estudios de modelización de la demanda.*
- *0,25 puntos si el especialista consultor en estudios de evaluación y análisis de rentabilidades (financiera y socioeconómica) tiene una experiencia igual o superior a 15 años en la realización de estudios de rentabilidad, tanto financiera como socioeconómica.*
- *0,25 puntos si alguno de los otros tres especialistas consultores siguientes, reúne la siguiente experiencia:*
 - *Especialista consultor en accesibilidad territorial y Sistemas de Información Geográfica tiene una experiencia igual o superior a 15 años en la realización de estudios de accesibilidad territorial y Sistemas de Información Geográfica.*
 - *Especialista consultor en métodos de encuesta de usuarios de transporte tiene una experiencia igual o superior a 15 años en el diseño y realización de trabajos de campo (encuestas y aforos).*
 - *Especialista consultor en explotación ferroviaria tiene una experiencia igual o superior a 15 años en la realización de estudios de explotación ferroviaria.*

3.3. Justificación de los criterios de solvencia.

La solvencia técnica se acreditará mediante la aportación de lo señalado en el punto 8.2.

3.4 Justificación de la introducción de requisitos y criterios BIM:

¿Se introducen requisitos BIM en el contrato?:

No

Sí. Solamente de uso del CDE de Adif-AV.

Sí. De uso del CDE de Adif-AV y de modelos BIM.

Aplicación y cumplimiento del Plan BIM de la Contratación Pública en el presente contrato:

No aplica el Plan BIM de la Contratación Pública.

Aplica el Plan BIM de la Contratación Pública y se cumple.

Aplica el Plan BIM de la Contratación Pública, pero no se cumple:

a) Causas derivadas de la naturaleza del contrato que puedan suponer una limitación a la concurrencia de los licitadores.

b) Razones de urgencia que requieran dar respuesta a una necesidad inaplazable o acelerar la contratación por razones de interés público.

c) Causas debidamente justificadas no imputables al sujeto contratante que deriven de acontecimientos imprevisibles por el órgano de contratación.

d) Falta de eficiencia o de rentabilidad considerando el ciclo de vida en su totalidad, por la naturaleza y el objeto de las obras.



- e) Otros supuestos de análoga naturaleza en los que se prevea que la exigencia de BIM imposibilitaría la debida atención en tiempo y forma de la necesidad pública.
- f) Por cuestiones que afecten a los intereses de la seguridad del Estado.

4. JUSTIFICACIÓN DEL PRESUPUESTO.

4.1. Justificación de la determinación del presupuesto de licitación

La determinación del presupuesto de licitación se ha basado en la experiencia de licitaciones similares desarrolladas anteriormente.

A los precios unitarios (presupuesto de ejecución material) le son de aplicación los siguientes gastos generales de estructura y beneficio industrial, de acuerdo con el criterio que se viene utilizando en las licitaciones de ADIF AV:

- *Gastos Generales: 9%*
- *Beneficio Industrial: 6%*

Por último, al importe resultante se le aplica el 21% del Impuesto sobre el Valor Añadido (I.V.A.)

El presupuesto base de licitación es el siguiente:

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL (PEM)	648.000,00 €
Gastos Generales (9% del PEM)	58.320,00 €
Beneficio Industrial (6% del PEM)	38.880,00 €
TOTAL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA	745.200,00 €
IVA (21%)	156.492,00 €
TOTAL PRESUPUESTO, IVA incluido	901.692,00 €

Con arreglo a la Doctrina del TACRC (Resolución 739/2019, de 4 de julio, entre otras), el coste de los salarios no forma parte del sistema de determinación del precio al no determinarse atendiendo, entre otros, a unidades de trabajo y tiempo.

4.2. Justificación del presupuesto del valor estimado

Se considera el siguiente valor estimado del contrato:

Presupuesto base de licitación	745.200,00 € (sin IVA)
Valor estimado por prórrogas	€ (sin IVA)
Valor estimado por modificados	€ (sin IVA)
Valor estimado por suministros	€ (sin IVA)
Valor estimado por servicios	€ (sin IVA)
VALOR ESTIMADO TOTAL DEL CONTRATO	745.200,00 € (sin IVA)



4.3. Plan de Contratación

¿El contrato se encuentra incluido en el Plan de Contratación de la Entidad?

Sí No

5. DISPONIBILIDAD DE LA DOCUMENTACIÓN DE LICITACIÓN EN FORMATO ELECTRÓNICO O DIGITAL.

Indicar si toda la documentación de licitación a poner a disposición de los licitadores, incluyendo PPT y/o Proyecto, lo está en formato electrónico:

Sí
 No

6. DIVISIÓN EN LOTES.**6.1. La naturaleza/objeto del contrato permite su división en lotes**

Sí
 No

El presente contrato no permite su división en lotes, ya que el estudio de demanda y rentabilidad es un estudio único que debe desarrollar un solo consultor (o una agrupación de consultores), al estar todas las tareas relacionadas entre sí, y ser secuenciales, por lo que no se pueden subdividir en tramos adicionales al ya considerado en el apartado 1 del presente documento. Aunque algunas tareas se puedan subcontratar es necesario que el consultor (o agrupación de consultores) revise y dirija estas tareas.

6.2. Si la naturaleza/objeto del contrato permite su división en lotes. ¿Se van a establecer lotes?:

- NO PROCEDE

6.3. Límites a la presentación de ofertas y/o adjudicación de lotes:

- NO PROCEDE

7. SISTEMA DE DETERMINACIÓN DEL PRECIO (CONTRATOS DE SERVICIOS)

El sistema de determinación del precio se realiza en base a las siguientes unidades de ejecución:

PRECIOS UNITARIOS DEL CONTRATO DE CONSULTORIA Y ASISTENCIA PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LOS FLUJOS DE MOVILIDAD DEL CORREDOR MADRID – NORTE/NOROESTE: GALICIA Y ASTURIAS



Ref	Concepto	Precio Unitario
P1	DOCUMENTO DE BASE. RECAPITULACIÓN TRABAJOS ANTERIORES	4.956,52 €
P2	DOCUMENTO SOBRE EL ÁMBITO DE ESTUDIO/ZONIFICACIÓN. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA	5.217,39 €
P3	DOCUMENTO SOBRE LA OFERTA DE TRANSPORTE. SITUACIÓN ACTUAL Y BASE.	26.086,96 €
P4	DOCUMENTO DE ACCESIBILIDAD TERRITORIAL	10.434,78 €
P5	DOCUMENTO DE CARACTERIZACIÓN DE DEMANDA	349.130,43 €
P5.1	Recopilación de información base	3.913,04 €
P5.2	Planteamiento y preparación trabajos de campo	3.478,26 €
P5.3	Determinación de la demanda O/D. Trabajos de campo y encuesta preferencias reveladas	280.869,57 €
P5.4	Encuesta preferencias declaradas	19.130,43 €
P5.5	Depuración, expansión, explotación	20.000,00 €
P5.6	Caracterización demanda. Memoria	21.739,13 €
P6	DOCUMENTO MODELIZACIÓN SITUACIÓN ACTUAL	38.260,87 €
P7	DOCUMENTO SOBRE LA PREVISIÓN DE CAPTACIÓN LÍNEA ALTA VELOCIDAD	40.000,00 €
P8	DOCUMENTO ESQUEMA DE SERVICIOS	26.086,96 €
P9	DOCUMENTO DE EVALUACIÓN ECONÓMICA-SOCIAL Y FINANCIERA	39.130,43 €
P10	PROPUESTAS PARA AUMENTAR EL NÚMERO DE VIAJEROS DE LA ALTA VELOCIDAD	13.043,48 €
P11	PRESENTACIONES, ENCUADERNACIONES, SÍNTESIS	4.347,83 €

Estos precios contemplan el 6% de costes indirectos.



8. SOLVENCIA

8.1. CLASIFICACIÓN (en su caso, o bien NO PROCEDE):

NO PROCEDE

GRUPO	SUBGRUPO	TIPO DE SERVICIO	CATEGORIA RD 1098/2001

8.2. SOLVENCIA ECONÓMICA, FINANCIERA Y TÉCNICA:

La **solvencia económica, financiera y técnica** de los licitadores se acreditará mediante la aportación de los documentos que se indican a continuación:

a. Solvencia económica y financiera:

Volumen anual de negocios referido al mejor ejercicio dentro de los tres últimos disponibles en función de las fechas de constitución o de inicio de actividades del empresario y de presentación de las ofertas por importe igual o superior a una vez y media el valor anual medio del contrato. En las U.T.E se contabilizará el volumen anual de negocios como la suma del volumen de negocio de cada uno de los componentes.

El volumen anual de negocios se acreditará por medio de sus cuentas anuales aprobadas y depositadas en el Registro Mercantil, si el empresario estuviera inscrito en dicho registro, y en caso contrario por las depositadas en el registro oficial en que se deba estar inscrito. Los empresarios individuales no inscritos en el Registro Mercantil acreditarán su volumen anual de negocios mediante sus libros de inventarios y cuentas anuales legalizados por el Registro Mercantil.

Se presentará un documento acreditativo, firmado por el representante legal de la empresa, en la que se certifique el cumplimiento del requisito anterior, indicando el apartado concreto de las cuentas anuales en el que se pueda comprobar dicho cumplimiento.

b. Solvencia técnica o profesional:

El licitador mejor clasificado deberá presentar una relación suscrita por un responsable legal de la empresa en la que se recojan los principales servicios o trabajos realizados en los últimos tres años, correspondientes al mismo tipo o naturaleza al que corresponde el objeto del contrato, que incluya importe, fechas y beneficiarios públicos o privados de las mismas.

Los servicios o trabajos efectuados se acreditarán mediante certificados expedidos o visados por el órgano competente, cuando el destinatario sea una entidad del sector público; cuando el destinatario sea un sujeto privado, mediante un certificado expedido por este o, a falta de este certificado, mediante una declaración del empresario acompañado de los documentos obrantes en poder del mismo que acrediten la realización de la prestación; en su caso estos certificados serán comunicados directamente al órgano de contratación por la autoridad competente.

El requisito mínimo será que el importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea igual o superior al 70% de la anualidad media del contrato.

A efectos de determinar la correspondencia entre los trabajos acreditados y los que constituyen el objeto del contrato, se atenderá a la coincidencia entre los tres primeros dígitos de sus respectivos códigos CPV 793.

Asimismo, para el supuesto de que se aporte un Contrato en el que se haya concurrido en UTE, para el cálculo del porcentaje exigido se tomará en cuenta la proporción de la participación

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: JQ5PJJB0WTTM2VVHX031M2S86W
 Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



que tuvo el licitador en la UTE en relación con el presupuesto de adjudicación del Contrato aportado.

8.3. CONCRECIÓN DE LAS CONDICIONES DE SOLVENCIA TÉCNICA PARTICULAR:

Además de la acreditación de solvencia exigida en el apartado anterior, deberán adscribirse a la ejecución del contrato los siguientes medios personales y/o materiales mediante el correspondiente compromiso por parte de los licitadores de la adscripción al contrato de dichos medios:

Su adscripción al contrato deberá entenderse con carácter general en régimen de no exclusividad, siempre que se mantenga el compromiso inicial de adscripción y prioridad de uso y queden garantizadas y resulten satisfechas las necesidades del contrato conforme a la planificación y desarrollo del mismo.

Solo los medios materiales que se encuentren justificados expresamente en este pliego se entenderán de adscripción en régimen de exclusividad.

En cuanto a los medios personales, aquellos perfiles a los que les es asignada una dedicación completa deberán entenderse adscritos en exclusividad al presente contrato, siendo así por razón de su participación, funciones y responsabilidades en la ejecución del objeto del contrato. En este sentido, los perfiles personales relacionados con adscripción en exclusiva, y cuya dedicación debe ser completa, responden a las características y/o complejidad técnica de esta actuación, por lo que resulta esencial su participación en estos términos para garantizar la finalidad básica del cumplimiento del objeto del contrato.

En todo caso, el compromiso de adscripción de los medios materiales y personales ofertados y aceptados como garantía de solvencia no implica la imposibilidad de que aquéllos no puedan ser sustituidos durante el desarrollo del contrato por otros medios con las mismas características tanto propios como de terceros, previa autorización del responsable del contrato.

Deberán adscribirse a la ejecución del contrato los medios personales y materiales recogidos continuación:

Medios personales

El equipo deberá constar al menos de seis (6) especialistas consultores debidamente cualificados en los temas que se citan a continuación. Uno de ellos actuará como responsable global del mismo:

- UN (1) Especialista consultor en planificación y economía del transporte
 - Tendrá titulación universitaria Nivel 3 del MECES o nivel 7 del EQF, en el ámbito de la Ingeniería o Economía.
 - Tendrá una experiencia de al menos quince (15) años en la realización de estudios de planificación, demanda y economía del transporte.
 - Será el responsable global del estudio.
- UN (1) Especialista consultor en accesibilidad territorial y Sistemas de Información Geográfica
 - Tendrá titulación universitaria Nivel 2 del MECES o nivel 6 del EQF, en el ámbito de la Ingeniería, Economía y Geografía.



- Tendrá una experiencia de al menos diez (10) años en la realización de estudios de accesibilidad territorial y Sistemas de Información Geográfica.
- UN (1) Especialista consultor en métodos de encuesta de usuarios de transporte
 - Tendrá una experiencia de al menos diez (10) años en el diseño y realización de trabajos de campo (encuestas y aforos).
- UN (1) Especialista consultor en modelización del transporte
 - Tendrá titulación universitaria Nivel 2 del MECES o nivel 6 del EQF, en el ámbito de la Ingeniería o Economía.
 - Tendrá una experiencia de al menos diez (10) años en la realización de estudios de modelización de la demanda.
- UN (1) Especialista consultor en explotación ferroviaria
 - Tendrá titulación universitaria Nivel 2 del MECES o nivel 6 del EQF, en el ámbito de la Ingeniería.
 - Tendrá una experiencia de al menos diez (10) años en la realización de estudios de explotación ferroviaria.
- UN (1) Especialista consultor en estudios de evaluación y análisis de rentabilidades (financiera y socioeconómica)
 - Tendrá titulación universitaria Nivel 2 del MECES o nivel 6 del EQF, en el ámbito de la Ingeniería o Economía.
 - Tendrá una experiencia de al menos diez (10) años en la realización de estudios de rentabilidad, tanto financiera como socioeconómica.
- UN (1) Gestor de la información adjudicatario del contrato

Encargado de la gestión de la información del contrato, con un mínimo de 1 año de experiencia trabajando en un CDE y/o en una plataforma informática de gestión y almacenamiento de documentación. Este gestor podrá coincidir con alguno de los 6 especialistas consultores mencionados anteriormente.

El licitador mejor clasificado, previamente a la adjudicación, deberá acreditar la disposición efectiva de los medios personales señalados mediante la presentación de una relación nominal del personal, firmada por su representante legal, que tendrá la formación y experiencia exigidas. En dicha relación se hará constar al menos el nombre y apellidos, categoría profesional, titulación, años de experiencia.

Las titulaciones se acreditarán mediante título universitario y/o máster específico acreditable. La experiencia se acreditará mediante los currículos vitae.

En particular, se acreditará la experiencia requerida a los perfiles relacionados en el Anejo nº1 del PCP de acuerdo con el contenido del archivo electrónico o sobre nº2. En caso contrario, se excluirá la oferta del licitador.

8.4. HABILITACIÓN EMPRESARIAL EXIGIBLE PARA REALIZAR LA PRESTACIÓN:

- Ninguna en especial.
- La siguiente habilitación:

9. GARANTÍAS



9.1. PROVISIONAL
<input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No
9.2. DEFINITIVA
<input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
9.3. COMPLEMENTARIA
<input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> Sí En caso afirmativo, ¿se exige que la garantía complementaria responda del 5% del precio de adjudicación? Si <p style="margin-left: 40px;">X En caso de que la oferta adjudicataria hubiera estado inicialmente incurso en presunción de temeridad por su bajo importe, el porcentaje será del 5% del precio de adjudicación.</p> <p style="margin-left: 40px;"><input type="checkbox"/> En los supuestos en los que el contrato estuviera financiado con fondos de la Unión Europea, o pase a serlo durante su ejecución, el adjudicatario deberá constituir una garantía complementaria del 5% del precio de adjudicación. Esta garantía responderá del cumplimiento por parte del adjudicatario de las especiales condiciones de ejecución de estos contratos, así como de los daños y perjuicios que la retirada de esos fondos pudiera causar a la entidad, como consecuencia de incumplimientos imputables al contratista.</p>

10. CRITERIOS DE VALORACIÓN DE OFERTAS Y PUNTUACIÓN.

Criterios de valoración	<input type="checkbox"/> Un solo criterio de adjudicación: Precio más bajo. <input checked="" type="checkbox"/> Varios criterios de adjudicación: Los descritos en el Apartado Siguiente.
Ponderación Criterios de adjudicación	<p>En caso de varios criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Criterios evaluables mediante juicio de valor. Ponderación (POT): 49% ○ Criterios evaluables mediante fórmulas. Ponderación (POE): 51% <ul style="list-style-type: none"> - Precio: 49% - Experiencia del equipo humano ofertado: 2%
Umbral Mínimo Criterios Cualitativos	<p>Umbral mínimo de puntuación que debe obtenerse en los criterios cualitativos:</p> <input type="checkbox"/> No se establece umbral mínimo. <input checked="" type="checkbox"/> Sí se establece un umbral mínimo de puntuación: 25 puntos.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: JQ5PJJB0WTTM2VVHX031M2S86W
 Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>



11. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN Y PUNTUACIÓN

Crterios cualitativos	Evaluable mediante fórmula (SI/NO)	Puntuación
Memoria	NO	42
Definición de las áreas de estudio y su zonificación	NO	2
Variables explicativas de la movilidad y su proyección	NO	2
Caracterización de la oferta de los medios de transporte y su comparación	NO	3
Accesibilidad territorial	NO	2
Caracterización de la demanda en el corredor	NO	10
Modelización de la movilidad global y prognosis	NO	4
Modelización del reparto modal y del tráfico inducido	NO	4
Modelización de las previsiones de demanda	NO	5
Esquema de servicios	NO	2
Evaluación económica-social y financiera	NO	6
Propuestas para mejorar la competitividad del transporte ferroviario	NO	2
Programa de trabajos	NO	5
Propuesta de metodología de gestión de la información (CDE) de ADIF-AV	NO	2
Experiencia y número adicional de personas del equipo humano propuesto por el licitador	SÍ	2
Crterios económicos		
Precio	SÍ	49

12. DOCUMENTACIÓN QUE DEBE INCLUIRSE EN EL ARCHIVO ELECTRÓNICO O SOBRE RELATIVO A LOS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN EVALUABLES MEDIANTE FÓRMULAS.

Con respecto a la proposición económica, el área proponente podrá optar entre solicitar al licitador la presentación únicamente del Anejo Nº 1 del pliego, indicando el importe ofertado, o bien optar por solicitar el Anejo Nº 1 y el Anejo Nº 1 Bis.

En dicho archivo electrónico o sobre se deberá incluir:

- El Anejo Nº 1 del Pliego: en el que el licitador indicará el importe ofertado.
- El Anejo nº 1 y el Anejo Nº 1 Bis: en los que el licitador indicará la proposición económica y la relación detallada de precios unitarios que justifiquen la proposición económica presentada. Los licitadores deberán tener en cuenta que los precios unitarios tienen igualmente carácter de precios máximos.

13. CONSIDERACIONES DE TIPO SOCIAL Y/O MEDIOAMBIENTAL



13.1. Incluidas en los Pliegos de Prescripciones Técnicas.

NO TIENE CONSIDERACIONES MEDIOAMBIENTALES

13.2. Como criterios de adjudicación.

NO PROCEDE

13.3. Como condiciones especiales de ejecución.

NO SE ESTABLECEN

14. REVISIÓN DE PRECIOS

- Sí
 No

15. INCUMPLIMIENTOS Y PENALIDADES

Las establecidos en el PCAP.

16. CONDICIONES DE EJECUCIÓN EN CONTRATOS DE SERVICIOS**16.1. El servicio que se contrata está sujeto a Convenio Colectivo:**

- Sí
 No

16.2. Obligación de subrogación (PCP):

- Sí
 No

17. MODIFICACIONES PREVISTAS

- Sí
 No

18. CESIÓN

El presente contrato podrá ser objeto de cesión:

- Sí.** Siempre que se cumplan los requisitos y dentro de los límites establecidos en la cláusula relativa a la cesión del Anexo de Condiciones Generales.
 No.



19. SUBCONTRATACIÓN

¿Existen límites a la subcontratación a las tareas objeto del contrato?:

No.

Sí. En caso afirmativo:

En este procedimiento la subcontratación estará limitada a un 20%. La realización de los trabajos de campo con encuestadores y aforadores, se realiza por empresas especialistas en este tipo de trabajo. Además, parte de la información necesaria en este tipo de estudios, como son los datos de movilidad Origen-Destino de telefonía móvil, es realizada por otras empresas que tienen acceso a los datos que proporcionan empresas de telefonía móvil. Los trabajos que se pueden subcontratar son los de las partidas siguientes:

- P5.3 Determinación de la demanda O/D. Trabajos de campo y encuesta preferencias reveladas
- P5.4 Encuesta preferencias declaradas

Hay tareas objeto del contrato que se consideran esenciales y únicamente pueden ser ejecutadas por la empresa adjudicataria con el fin de garantizar la coherencia, trazabilidad y fiabilidad de la información recogida en el estudio, necesaria para estimar la demanda actual del corredor analizado, así como realizar de forma correcta y justificada las previsiones futuras de demanda y la evaluación económica social y financiera que parte de estas previsiones de demanda.

Trabajos a ejecutar directamente por el adjudicatario: Conforme a lo expresado en el punto anterior, deben ser ejecutados por el adjudicatario del contrato, las siguientes partidas:

- P1 Documento de base. Recapitulación trabajos anteriores.
- P2 Documento sobre el ámbito de estudio/zonificación. Caracterización socioeconómica
- P3 Documento sobre la oferta de transporte. Situación actual y base
- P4 Documento de accesibilidad territorial
- P5.1 Recopilación de información base
- P5.2 Planteamiento y preparación trabajos de campo
- P5.5 Depuración, expansión, explotación
- P5.6 Caracterización demanda. Memoria
- P6 Documento modelización situación actual
- P7 Documento sobre la previsión de captación línea alta velocidad
- P8 Documento esquema de servicios
- P9 Documento de evaluación económica-social y financiera
- P10 Propuestas para aumentar el número de viajeros de la alta velocidad
- P11 Presentaciones, encuadernaciones, síntesis

Es condición especial de ejecución Sí No

20. COPAGO

Indicar si los pagos que se deriven de la ejecución del contrato serán realizados, todos o en parte, por una o varias entidades diferentes de ADIF-AV:

Sí



No

21. RÉGIMEN DE PAGOS

El establecido en el PCP.

22. PROTECCIÓN DE DATOS Y TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES

Indicar si la presente licitación implica tratamiento por el adjudicatario de datos de carácter personal (ENCARGO DE TRATAMIENTO):

 Sí No

23. RESPONSABLE DEL CONTRATO

Se designa Responsable del contrato a la siguiente persona:

Cristina Barbero Ruiz. Jefa de Programas de Actuaciones (Nº de matrícula: 2822914)

24. VISADO DE COLEGIOS PROFESIONALES

Los trabajos del presente contrato serán objeto de visado por el correspondiente Colegio Profesional:

 SI. NO.

De conformidad con la Disposición Adicional 5ª de la Ley 2/1974, de 13 de febrero, sobre Colegios Profesionales, a los efectos del Control de Calidad y para garantizar un mejor cumplimiento de las funciones de proyección y construcción de infraestructuras ferroviarias, el órgano de contratación considera necesaria en el presente pliego la realización de una revisión y comprobación documental por el Colegio Profesional correspondiente.

En consecuencia, los trabajos profesionales de proyecto y construcción necesarios para la ejecución y explotación de las infraestructuras que constituyen el objeto de la actividad de ADIF / ADIF-AV, que sean realizados por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos o Ingenieros de Telecomunicaciones, serán verificados o visados por el Colegio correspondiente de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio suscrito entre la Entidad y cada Colegio (BOEs de 22 de julio de 2021 y 25 de febrero de 2022), en la forma en que el mismo indique.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en cada Convenio, el adjudicatario estará obligado a abonar al Colegio la cantidad que se indique en el Clausulado del correspondiente Convenio.



AUTORIZACIONES

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO:
<p>INFORME SOBRE INICIO DE EXPEDIENTE CONSULTORÍA Y ASISTENCIA PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LOS FLUJOS DE MOVILIDAD DEL CORREDOR MADRID-NORTE/NOROESTE: GALICIA Y ASTURIAS</p>

RELACIÓN DE CARGOS FIRMANTES		
Propone	Firma: César A. Folgueira Chavarría	cargo: Subdirector de Estudios de Demanda y Planificación de Inversiones
VºBº	Firma: María Valverde Lage Varela	cargo: Directora de Planificación Funcional
VºBº	Firma: Montserrat Rallo del Olmo	cargo: Directora General de Planificación, Estrategia y Proyectos (*)
Conforme	Firma: Juan Pablo Villanueva Beltramini	cargo: Director General de Adif AV

(*) En virtud de "Resolución de 10 de enero de 2020, de la Presidencia de la Entidad Pública Empresarial Adif-Alta Velocidad, por la que se publica el Convenio de encomienda de gestión a la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, para la ejecución de actividades de carácter material o técnico"

En Madrid, 23 de julio del 2024

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: JQ5PJJB0WTTM2VVHX031M2S86W
 Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>

