

Memoria Justificativa de Contratación

Asunto: Redacción de Proyecto Constructivo para la duplicación del embarque de pasajeros y mejora del actual en la Terminal Marítima de El Puerto de Santa María, perteneciente al Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz.

1. Introducción

Se redacta el presente documento, con objeto de establecer las necesidades para contratar los trabajos de **Redacción de Proyecto Constructivo para la duplicación del embarque de pasajeros en la Terminal Marítima de El Puerto de Santa María.**

2. Justificación del gasto

2.1 Antecedentes

El Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz (CMTBC en adelante), tiene implantado desde el año 2006, dos líneas regulares de transporte marítimo, para la conexión de Cádiz con Rota y El Puerto de Santa María.

Para la realización de este servicio público, dispone de una flota de 4 embarcaciones, cuya base se encuentra situada en la terminal marítima de El Puerto de Santa María, ubicada en el margen derecho del río Guadalete. Esta terminal, cuenta con un único atraque que permite el embarque de pasajeros, de modo que las 3 embarcaciones restantes atracan contra el cantil del muelle.

La terminal marítima de El Puerto de Santa María se sitúa en el Muelle Pesquero Antiguo, próximo a la cara oeste del edificio de Pescadería, en terrenos de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, disponiendo el CMTBC de concesión administrativa para su utilización.

Esta terminal dispone de una zona situada en la mar, construida en el año 2005, que está compuesto por 2 pantalanes flotantes de hormigón aligerado unidos entre sí de 4 metros de anchura cada uno, que quedan rigidizados por pilotes cilíndricos metálicos en sus extremos, y asimismo se encuentran sujetos al muelle a través de carriles de deslizamiento vertical, anclados al cantil. Los pantalanes.

Dichos pantalanes están dotados de sus correspondientes defensas marinas tipo DD, para amortiguar el impacto contra ellos de las embarcaciones, durante las maniobras de atraque y desatraque, y de bitas para amarre de las embarcaciones.

El acceso del pasaje a la embarcación que se encuentra atracada, se realiza a través de dos pasarelas:

- una primera pasarela móvil de 2,00 m de ancho y unos 20,00 m de longitud, que se adapta en altura de forma autónoma según la carrera de marea, y que discurren entre la cota del cantil del muelle y la cara superior del pantalán, contando su extremo superior con articulaciones que la unen, a una plataforma en voladizo de 2,40 m de largo y 2,00 m de ancho que se sitúa a la cota del cantil.
- una segunda pasarela fija de 1,20 m de ancho y 8,25 m de longitud, que conecta el pantalán con una plataforma horizontal de 1,20 m de largo y 2,60 m de ancho, cuya cota superior coincide con el francobordo de la embarcación. La separación horizontal que queda entre la anterior plataforma y la embarcación es inferior a 0,60 m, y se resuelve con una pasarela que se abate desde la embarcación que esté atracada, situada en su banda de estribor.



JORGE TUDO PILA		28/08/2026 09:27:04	PÁGINA: 1 / 10
VERIFICACIÓN	NJyGwDMU303W5zi08X3vpj3smx29yS	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Teniendo en cuenta la carrera de marea máxima, estas dos pasarelas garantizan un acceso cómodo a los pasajeros, de forma que las personas con movilidad reducida puedan realizar las tareas de embarque y desembarque en las mejores condiciones posibles.

Junto al cantil del muelle, se dispone de una cancela que delimita el acceso con los pantalanes, de diseño análogo a la valla de protección del cantil.

Anexa a esta cancela, del lado tierra, se sitúa una pérgola cubierta que identifica y protege el acceso al pantalán, bajo la cual se permite de modo independiente, la salida del pasaje al aparcamiento de la terminal, y la entrada del pasaje desde una zona acotada reservada para la espera del pasaje antes de su embarque, estando esta zona cubierta mediante tres carpas desmontables tipo jaima, de 5,00 x 5,00 metros, que protege a los usuarios del servicio marítimo, durante la espera de las inclemencias meteorológicas.

Ya en tierra, el edificio de la Terminal Marítima se encuentra en el Edificio Pescadería, y ocupa una superficie de 407 m², en la parte situada más al oeste del edificio. Está compuesto por una sala de espera climatizada de 145,40 m² que dispone de asientos, papeleras y paneles de información, un vestíbulo que sirve de distribuidor principal de 128 m², una zona de venta de billetes, oficinas del operador, un archivo, un almacén, aseos públicos de señoras, caballeros y minusválidos, un aseo privado y un cuarto de limpieza.

Recientemente, se ha llevado a cabo la instalación de un nuevo sistema de acceso a las embarcaciones atracadas contra el cantil del muelle, consistente en una estructura fija junto al cantil del muelle, dotada de un tramo de escalera de unos tres peldaños, y de una pasarela que cuenta con un cable para su izado accionado mediante un cabestrante eléctrico. Este segundo acceso es de uso restringido para personal del servicio marítimo, y no es de uso para el público.

La Terminal Marítima, dispone también de un aparcamiento de vehículos en superficie, con una superficie aproximada de 2.500 metros cuadrados y una capacidad de 99 plazas de aparcamiento para coches, con dimensiones de 5 x 2,50 metros, y cubiertas mediante marquesinas para proteger a los vehículos de las inclemencias meteorológicas. Dos plazas están reservadas para personas con movilidad reducida, y cuenta además con plazas para bicicletas y motocicletas.

Además, dispone de un recinto cerrado para el alojamiento de las bicicletas del servicio de préstamo disponible, con un total de 10 unidades.

La entrada y salida del aparcamiento está regulado mediante un sistema de control de acceso consistente en barreras automáticas accionadas mediante tickets, gestionado desde el edificio de la Terminal Marítima, no pudiéndose acceder los vehículos al aparcamiento por ninguna otra vía.

Con el objeto de mejorar la comodidad de la Terminal Marítima, de cara a los usuarios del servicio marítimo, se instalan tres carpas tipo jaima, de 5,00 x 5,00 metros por parte del explotador del servicio marítimo, que sirven que los usuarios del servicio marítimo, durante la espera, puedan resguardarse de las inclemencias meteorológicas.

La zona de atraque de las embarcaciones cuenta con un sistema de vigilancia y seguridad para evitar actos vandálicos e intrusiones a bordo de estas durante la pernoctación en los muelles anexos a la terminal marítima.

La actual configuración de la terminal marítima de El Puerto, con un solo embarque según se ha descrito anteriormente, supone una importante limitación de la capacidad de la línea B-042 Cádiz-El Puerto, al no poder realizar en simultáneo el atraque y desatraque de dos embarcaciones: el tiempo mínimo necesario para la salida de todo el pasaje hasta la cancela de acceso a los pantalanes, se sitúa en unos 10 minutos, cuando se trata de embarcaciones con 150, pudiéndose ser cercano a los 15 minutos para el caso de 200 pasajeros, y considerando que hubiera pasajeros con bicicletas o con movilidad reducida.

JORGE TUDO PILA		28/08/2026 09:27:04	PÁGINA: 2 / 10
VERIFICACIÓN	NjyGwDMU303W5zi08X3vpj3smx29yS	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Se suma a lo anterior, que se están construyendo nuevas embarcaciones para el CMTBC que sustituyan a las actuales con capacidad de 150 pasajeros, estando previsto que a finales de 2027, toda la flota metropolitana cuente con embarcaciones con 200 pasajeros.

En el caso más desfavorable, con 200 pasajeros, transportando al máximo número de bicicletas y con personas en silla de rueda, la frecuencia de salida de embarcaciones es de una embarcación cada 30 minutos, considerando el tiempo de entrada y salida de pasajeros, y la duración de las maniobras de atraque y desatraque.

Por todo lo anterior, se precisa disponer de un doble embarque en la terminal marítima de El Puerto, que pueda atender puntas de demanda para la salida en simultáneo de dos embarcaciones, o bien mejorar la explotación al poder simultanear las operaciones de embarque del pasaje en una embarcación, y la realización de la aproximación y atraque de una segunda, dotando todo ello de mayor fiabilidad respecto a la situación actual, en el que el retraso en la salida de una embarcación desde su atraque, afecta a otra que esté llegando y que no puede atracar hasta que la primera haya zarpado.

También se precisa de un segundo punto de atraque, para permitir realizar tareas de mantenimiento en el pantalán y pasarelas sin afcción al servicio marítimo, de modo que en periodos valles, podrá dejarse fuera de servicio un atraque para realizar dichas tareas, y operar con el segundo atraque. Sin embargo, actualmente, este modo de operación no es posible, y en caso de actuaciones de mantenimiento prolongadas en pantalán y pasarelas, se obliga a suspender el servicio cuando son incompatibles las reparaciones con el paso de personas por dichas infraestructuras.

Esta actuación de duplicación del embarque de la terminal marítima de Cádiz, está contemplada en el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible, aprobado según Decreto 152/2025 de 24 de septiembre (BOJA nº188, de 30 de septiembre de 2025), con el objetivo de mejorar la accesibilidad del pasaje a las embarcaciones en el punto de atraque actual, e instalación de un segundo punto de atraque para reducir los tiempos de embarque y desembarque.

Como actuación asociada a la adquisición de nuevas embarcaciones, al tratarse de embarcaciones con motorización híbrida diésel – eléctrica, está prevista la instalación de equipos en el embarque actual, y en el cantil del muelle, que permita dotar de conexión eléctrica a las embarcaciones.

Asimismo, el tiempo transcurrido desde la instalación del actual sistema de embarque, precisa de acometer reformas y mejoras para aumentar la accesibilidad al pasaje, según se detallan a continuación en esta memoria, y que reduzca la necesidad de actuaciones de mantenimiento.

No se está alterando el objeto con el fin de eludir así los requisitos de publicidad o los relativos al procedimiento de adjudicación que corresponden.

3. Objeto de la contratación

3.1 Expediente de contratación

CONTR 2026 304787

3.2 Denominación del expediente

Redacción de Proyecto Constructivo para la duplicación del embarque de pasajeros y mejora del actual en la Terminal Marítima de El Puerto de Santa María, perteneciente al Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz.

JORGE TUDO PILA		28/08/2026 09:27:04	PÁGINA: 3 / 10
VERIFICACIÓN	NJyGwDMU303W5zi08X3vpj3smx29yS	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



3.3 Tipo de contrato

Contrato menor de redacción de proyecto que se adjudicará mediante procedimiento abierto.

3.4 Código CPV

- 71300000-1 Servicios de ingeniería.

3.5 Objeto de la contratación

La redacción de un proyecto constructivo para definir completamente un segundo embarque en la Terminal Marítima de El Puerto de Santa María, totalmente definida, cumpliendo con todas las indicaciones incluidas en la licitación y desarrollada en apartados posteriores. Asimismo, definir las actuaciones de reforma y mejora que precise el embarque actual.

3.6 Características técnicas del objeto de la contratación

La redacción del proyecto constructivo objeto de la contratación, deberá resolver las siguientes necesidades que se indican a continuación, con el nivel de detalle exigido para ello en cuanto a planos con geometría exacta, definición de materiales, instalaciones, normativas, y presupuesto detallado:

- Embarque actual

Realizar inspección y valoración de daños, del sistema completo que forma el actual embarque en la terminal marítima de El Puerto de Santa María: pantalanes, defensas tipo DD, elementos de fijación al cantil, deslizaderas, pilotes, y anillas de sujeción al pantalán. Definición detallada de las reparaciones que resulten necesarias.

Deberá proyectarse la mejora del sistema actual de embarque, que resulte necesario a propuesta del redactor del proyecto, y con la aprobación de la dirección del contrato, en su caso: iluminación, cubrición frente a inclemencias climáticas, eliminación de resaltes entre transiciones, barandillas, suelo, protección frente avenidas en el río, y eliminación de doble rampa.

- Segundo embarque

El segundo embarque se debe ubicar aguas arriba del embarque actual, con una tipología análoga a la del actual embarque. No obstante, por parte del redactor del proyecto, y previa aprobación de la dirección del contrato, en su caso, se podrá plantear otro tipo de tipología, que resulte económicamente más ventajosa por ser de menor inversión inicial y de mantenimiento.

Deberán resolverse los flujos de entrada y salida de pasajeros desde la embarcación, que se dirijan desde/hacia el exterior, considerando los accesos con el edificio de la actual terminal de pasajeros, y las salidas al exterior en la avenida de la Bajamar. Todo ello para que no haya conflictos entre las colas de entrada y salida de pasajeros, cuando en simultáneo estén ocupados por embarcaciones los dos atraques.

- Zona de pre embarque

Adaptación de la actual zona de pre embarque, la cual cuenta con 3 carpas tipo jaima, para permitir su uso en simultáneo para los dos embarques (actual y segundo embarque).

El diseño de esta zona debe ser coherente, con los flujos de entrada y salida de pasajeros indicados en el punto anterior.

En todo caso, deben ser instalaciones fácilmente desmontables, que permitan aproximar maquinaria pesada junto al cantil, para realizar operaciones de mantenimiento de las embarcaciones y/o sistema de embarque.

JORGE TUDO PILA		28/08/2026 09:27:04	PÁGINA: 4 / 10
VERIFICACIÓN	NJyGwDMU303W5zi08X3vpj3smx29yS	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- Definición del plan de mantenimiento necesario en las instalaciones proyectadas

Deberá realizarse documento detallando, el plan de mantenimiento y conservación de las obras proyectadas, que incluya al menos:

- o Periodicidad de las labores de pintado en superficies sometidas a agresión por la acción del ambiente marino (maderas, aceros, etc.)
- o Inspecciones visuales.
- o Engrases y aprietes.
- o Sustitución de elementos sometidos a desgaste.
- o Otros que sean necesarios.

- Asistencia para la obtención de la licencia municipal de obras

Será por cuenta del adjudicatario, elaborar y aportar en nombre del CMTBC, cuantos documentos se precisen al objeto de obtener la correspondiente licencia municipal, incluso cuando corresponda a otras administraciones distintas de la municipal. En todo caso, el abono de tasas para la solicitud de licencias corresponderá al CMTBC, como promotor de las obras.

Será obligación del delegado del contratista, acudir a cuantas reuniones presenciales se convoquen para la tramitación de la licencia, así como de otros documentos que sean solicitados por otras administraciones.

- Otros aspectos a tener en cuenta

Deberán asimismo tenerse en consideración los siguientes aspectos:

- El atraque de embarcaciones debe diseñarse, sin que sea necesario el auxilio de personal de tierra para el amarre y desamarre de las embarcaciones, y por tanto sea posible como ocurre actualmente, que un marinero desde la propia embarcación puede ayudar en la maniobra.
- Deberá considerarse la carrera de mareas máxima, considerando suficientes resguardo para los casos de crecidas por avenidas en el río, y el acarreo de materiales por la corriente, de modo que el funcionamiento del sistema de atraque no precise de personal alguno durante dichos episodios extremos.
- Deberá de dotarse de iluminación y de megafonía, que sea controlable tanto desde la zona de pre embarque, como desde la taquilla de la terminal.
- Los dos puntos de atraque, contarán con acometidas de agua potable, y de saneamiento, que sean accesibles para el personal de la tripulación, para dotar de dichos servicios a la embarcación que se encuentre atracada. Los puntos de acometida deberán estar protegidos, para evitar su manipulación por personas no autorizadas.
- Todos los materiales que se empleen, deberán ser resistentes al ambiente marino, y ofrecer suficiente resistencia al vandalismo.
- Será de aplicación la normativa vigente en materia de accesibilidad y no discriminación en los accesos a los servicios de transporte en Andalucía, así como la que le aplique de ámbito estatal o municipal en su caso. En caso de no resultar posible el cumplimiento de alguna normativa en condiciones de mareas extremas, deberán plantearse soluciones alternativas para permitir el acceso de personas con movilidad reducida a las embarcaciones.
- La zona de proyecto queda encuadrada dentro de la zona del PEPRICHyE y fuera de la zona BIC “Casa de Las Cadenas”, debiendo ajustarse las actuaciones que se proyecten a lo que indique al respecto las ordenanzas municipales, así como la integración visual del entorno y su reducida afección al Edificio de la Antigua Lonja Pesquera.

JORGE TUDO PILA		28/08/2026 09:27:04	PÁGINA: 5 / 10
VERIFICACIÓN	NJyGwDMU303W5zi08X3vpj3smx29yS	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- Establecer medidas para prevenir el vandalismo, y el uso no autorizado por terceros de los embarques.

Será por cuenta del adjudicatario, la solicitud de servicios afectados, y cuantas comprobaciones de topografía y levantamientos topográficos sean precisos, para completar la información ya existente, si fuera necesario.

No es objeto de proyecto, contemplar las siguientes actuaciones:

- La reparación del cantil del muelle, ni las zonas adyacentes a los atraques en tierra.
- El dragado del río.
- La rotulación y señalética de las actuaciones (excepto salidas de emergencia).
- Los sistemas de control de accesos, y control de billetes para acceso a las embarcaciones.

3.7 Documentos a entregar

Se presentará ante el Consorcio, una copia versión imprimible en pdf firmado digitalmente, del Proyecto Constructivo, visado por el colegio profesional correspondiente.

3.8 Visita a las instalaciones

La empresa adjudicataria deberá realizar al menos una (1) visita a la Terminal Marítima de El Puerto de Santa María, para toma de cotas y cuantos datos sean necesarios para la redacción del proyecto. Deberán tenerse en cuenta los coeficientes de marea y la hora de la visita, que sea acorde a las necesidades del proyecto.

4. Plazo de Ejecución

El plazo de ejecución será de cuatro (4) meses contados desde el día siguiente al de adjudicación de los trabajos, no existiendo la posibilidad de una prórroga.

Dado que la finalización de los trabajos se produce con la comunicación de las licencias municipales, no se incluye en el anterior plazo el tiempo que transcurra desde que se aporta el proyecto al ayuntamiento hasta que se recibe su respuesta.

5. Estimación del precio del contrato y financiación

Valor estimado del contrato:

Importe (IVA excluido): 14.994,00 €.

Importe del IVA (21 %): 3.148,74 €.

Importe total (IVA incluido) siendo el 21%: 18.142,74 €.

Siendo su cuadro de financiación:

Año	Importe (IVA EXC.)	IVA (21%)	partida presupuestaria
2026	11.995,20 €	2.518,99 €	1748010000/G/51B/602.00
2027	2.998,80 €	629,75 €	1748010000/G/51B/602.00



5.1 Condiciones generales

5.2 Causas de resolución

Ninguna específica. Las previstas en la LCSP.

5.3 Penalizaciones

Ninguna específica. Las previstas en la LCSP.

5.4 Valoración de ofertas

La valoración de las ofertas será el de la oferta más ventajosa, que se determinará mediante la suma de los siguientes criterios de valoración:

5.4.1 Criterios objetivos

5.4.1.1 Proposición económica (Máximo 55 puntos)

Para la valoración (**PE**) de las **proposiciones económicas** que han sido admitidas se procederá de forma que a la oferta cuyo presupuesto (**P**) fuere la de menor importe (P_{min}) y por tanto la más ventajosa para la Administración, se le asignarán **55 puntos** (máxima puntuación).

En el caso de que haya coincidencia en el menor presupuesto entre varias ofertas, todas ellas obtendrán la máxima puntuación (55 puntos).

La puntuación del resto de ofertas, redondeadas al segundo decimal, se evaluará con la puntuación obtenida mediante la siguiente formula:

$$PE_i = 55 \frac{P_{min}}{P_i}$$

Siendo:

- **PE_i**: Puntuación económica del licitador *i*.
- **P_i**: Propuesta económica del licitador *i*.

No será admitidas ofertas que superen el presupuesto base de licitación.

Se considerarán, desproporcionadas las ofertas que se encuentren en los siguientes supuestos:

- Cuando, concurriendo un solo licitador, sea inferior su propuesta económica en más de 20 unidades porcentuales respecto al importe máximo admitido.
- Cuando concurren dos licitadores, la que presente una propuesta económica que sea inferior en más de 20 unidades porcentuales a la de la otra oferta.
- Cuando concurren tres licitadores, las que sean inferiores en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas. No obstante, se excluirá para el cómputo de dicha media la oferta de cuantía más elevada cuando sea superior en más de 10 unidades porcentuales a dicha media. En cualquier caso, se considerará desproporcionada la baja superior a 25 unidades porcentuales.
- Cuando concurren cuatro o más licitadores, las que sean inferiores en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas. No obstante, si entre ellas existen ofertas que sean superiores a dicha media en más de 10 unidades porcentuales, se procederá al cálculo de una nueva media sólo con las ofertas que no se encuentren en el supuesto indicado. En todo caso, si el número de las restantes ofertas es inferior a tres, la

JORGE TUDO PILA		28/08/2026 09:27:04	PÁGINA: 7 / 10
VERIFICACIÓN	NJyGwDMU303W5zi08X3vpj3smx29yS	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



nueva media se calculará sobre las tres ofertas de menor cuantía. En cualquier caso, se considerará desproporcionada la baja superior a 20 unidades porcentuales.

Para el cálculo de la baja ofertada se aplicará la siguiente fórmula:

$$BO_i = \frac{|P_i - PBL|}{PBL}$$

Siendo en la anterior fórmula:

- **BO_i**: Baja ofertada por el licitador *i*
- **P_i**: propuesta económica, del licitador *i*.
- **PBL**: Presupuesto base de licitación

Se considerará para el cálculo de la media aritmética la siguiente fórmula:

$$Media\ aritmética = \frac{\sum_{i=1}^n P_i}{n}$$

Siendo:

- **n**: el número de ofertas admitidas, objeto de baremación.
- **P_i**: propuesta económica, del licitador *i*.

5.4.2 Criterios subjetivos

5.4.2.1 Memoria Técnica (Máximo 45 puntos)

Para su evaluación, los licitadores deberán incluir, una Memoria Técnica, preferentemente limitada a 40 páginas e incluyendo en su caso planos, donde explicará de forma clara y precisa, la propuesta que propone desarrollar en su proyecto en caso de ser adjudicatario de los trabajos de redacción, así como la metodología, las soluciones propuestas y el seguimiento previsto durante dicha redacción.

La memoria técnica de cada licitador se puntuará **entre 0 y 45 puntos**, redondeado a dos decimales y para su valoración se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- No se aporta información, o esta no aplica al objeto del trabajo, o contiene errores que son incompatibles con el objeto del trabajo: **0 puntos**, para el apartado correspondiente.
- El contenido a valorar es correcto en general, y las contribuciones realizadas en relación al objeto del criterio son suficientes para alcanzar el objeto del contrato, pero no añaden valor sustancial al conjunto de la oferta, y no se aporta información en algún concepto: entre el **10% y el 50%** de los puntos máximos de puntuación total del apartado.
- El contenido a valorar es correcto en general, y las contribuciones realizadas en relación al objeto del criterio son notables, y algunas de ellas pueden ser interesante, añadiendo gran valor al conjunto de la oferta: entre el **60% y el 100%** de los puntos máximos de puntuación total del apartado.
- Para aquellas actuaciones en las que el licitador carece actualmente de un recurso (humano y/o material), y no presente Carta de Compromiso de su incorporación/adquisición al contrato, la puntuación otorgada estará limitada al 50% de la que obtendría si por el contrario ya contara con el mismo.

Será objeto de valoración de la Memoria, al menos el siguiente contenido:

JORGE TUDO PILA		28/08/2026 09:27:04	PÁGINA: 8 / 10
VERIFICACIÓN	NJyGwDMU303W5zi08X3vpj3smx29yS	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- **Descripción detallada de las soluciones constructivas propuestas** (hasta 30 puntos).
Será objeto de valoración, los procedimientos y protocolos que aseguren la calidad de los trabajos.
- **Idoneidad del equipo humano propuesto para realizar el objeto del contrato** (hasta 5 puntos).
Deberá indicarse porcentaje de dedicación previsto para realizar las tareas que se indiquen en la memoria, de cada miembro del equipo propuesto.
- **Medios Técnicos y Materiales, incluyendo equipos informáticos y software con licencia, destinados para el desarrollo de los trabajos correspondientes a este contrato** (hasta 5 puntos).
Será objeto de valoración, en caso de no disponer de alguno de ellos, el que se aporte carta de compromiso para la adscripción de dichos medios técnicos y materiales.
- **Propuesta de mejora** (hasta 5 puntos)
Se considera como mejora, aquellas actuaciones que sean relevantes al objeto del contrato, y que no sea obligación del adjudicatario por no estar incluidos en esta Memoria. En caso de resultar adjudicatario, será obligatoria la realización de las mejoras propuestas por el licitador en su oferta, siendo enteras a cargo del adjudicatario.

5.4.2.2 Umbral mínimo de puntuación necesaria

Serán excluidos los licitadores cuya Memoria Técnica, no alcancen una puntuación de 3,0 puntos en el conocimiento del licitador para realizar el objeto del contrato, y/o no alcancen una puntuación de 1,0 punto en el resto de apartados a valorar (suma del resto de apartado).

5.5 Liquidación de la prestación del servicio

Se emitirá una primera factura por el 80 % del precio de adjudicación, cuando realice el adjudicatario en nombre del Consorcio, la solicitud de licencia de obra.

Se emitirá una segunda y última factura por el 20% del precio de adjudicación, cuando el CMTBC haya recibido la licencia definitiva municipal de obra, con el visto bueno de la dirección del trabajo.

Las facturas deberán dirigirse por FACE a nombre de:

Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz. Dirección: Glorieta Zona Franca s/n. Edificio Glorieta, Planta 5ª- módulos 3 y 4. 11.001 Zona Franca, Cádiz.

Los datos relativos a este Consorcio son:

- Órgano Gestor: A01023752
- Unidad de tramitación: A01023752
- Oficina contable: A01004456

6. Dirección del contrato

La Dirección del Contrato recaerá en el Director Técnico del CMTBC, u otra persona designada por el CMTBC, y ejercerá las siguientes funciones:

- Dirigir y supervisar la realización y el desarrollo de los trabajos, así como aprobar el programa de los mismos.
- Determinar y hacer cumplir el método para la realización del trabajo contratado.

JORGE TUDO PILA		28/08/2026 09:27:04	PÁGINA: 9 / 10
VERIFICACIÓN	NJyGwDMU303W5zi08X3vpj3smx29yS	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- Decidir la aceptación de las modificaciones propuestas por la empresa en el desarrollo de los trabajos.
- Definir aquellos aspectos no previstos expresamente en los documentos contractuales, que fuera conveniente reglamentar.
- Convocar las reuniones de seguimiento y coordinación entre empresas.

7. Delegado del adjudicatario

La empresa adjudicataria designará expresamente al inicio de la prestación y comunicará al CMTBC, a la persona delegada que servirá de interlocutor con el CMTBC, que contará con las siguientes atribuciones:

- Ostentar la representación del licitador en todos los actos derivados del cumplimiento de sus obligaciones contractuales, teniendo poderes suficientes y acreditados ante el CMTBC para la firma de los documentos que resulten necesarios.
- Dar cumplimiento a las instrucciones recibidas del CMTBC.

En Cádiz, a la fecha de firma digital.

Fdo. Jorge Tudó Pila

Director Técnico.

Consorcio de Transportes. Bahía de Cádiz

JORGE TUDO PILA		28/08/2026 09:27:04	PÁGINA: 10 / 10
VERIFICACIÓN	NJyGwDMU303W5zi08X3vpj3smx29yS	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	