

MEMORIA ECONÓMICA DEL CONTRATO DENOMINADO PASARELA DE PAGOS DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID

La retribución del servicio de comercialización de los títulos de transporte (carga de títulos en las tarjetas sin contacto) en las diferentes redes y canales puestos a disposición del usuario, debe cubrir los costes que el operador tiene que afrontar para la prestación del servicio. Estos costes son de muy diversa naturaleza, en función de las características del canal. El CRTM tiene contratos en este momento con dos tipos de redes:

- Operadores de transporte. Se trata de los operadores ferroviarios (Metro de Madrid, Renfe, Metro Ligero Oeste, Tranvía de Parla), cuyas instalaciones permiten la instalación de máquinas automáticas, que no solo cargan las tarjetas, sino que también pueden venderlas, como es el caso de Metro de Madrid. Los usuarios cargan los títulos válidos en dichos operadores, y pueden solucionar también algunas incidencias que se producen en la utilización de los mismos asistidos presencialmente por agentes comerciales del operador, además de poder recibir la información que precisen sobre el funcionamiento del sistema.
- Redes externas al transporte. Son las redes de venta de carácter universal, ajenas a los servicios de transporte, y que, con carácter general, cargan todos los títulos, con independencia de su ámbito de validez. En este grupo se encuentran dos distribuidores con los que actualmente el CRTM mantiene contratos en vigor a tales efectos: Logista, que pone a disposición del servicio en torno a 1.000 puntos de venta atendida, con una distribución geográfica que asegura la cobertura territorial en la totalidad del ámbito de las zonas de transporte del CRTM, y que por su naturaleza presencial constituye asimismo un instrumento esencial de información al usuario, y la red de cajeros automáticos de Bankia, con un número aproximado de 1.400 cajeros adaptados para cumplir esta función.

La diferente naturaleza de cada una de las redes, así como el alcance de la prestación del servicio en cada caso, justifica la diversidad de retribuciones, ya que la inversión en equipos y aplicaciones y los costes a imputar por los diferentes conceptos (personal, mantenimiento, etc.) varían mucho entre cada una de las redes, como puede verse en la tabla siguiente, que muestra las comisiones aplicadas a cada red sobre el importe recaudado por la carga de los títulos:

Metro de Madrid	3,85%
Renfe	1,25%
Metro Ligero Oeste	-
Tranvía de Parla	-
Logista	2,7%
Bankia	0,9%

La referencia más adecuada para el servicio objeto de contratación es sin lugar a dudas la plataforma de carga ofrecida por Bankia, que en este sentido se presenta como un umbral

máximo, tanto por la naturaleza de los costes a considerar, como por la inserción del proyecto en un marco previo ya constituido, que en el caso de la pasarela es la propia plataforma de pago de la que dispongan los licitadores interesados.

La retribución tipo propuesta del 0,8%, se considera que permite un margen amplio para conciliar la necesaria garantía entre la libre concurrencia deseada y la seguridad del adecuado cumplimiento del servicio en las condiciones y requerimientos técnicos y de calidad exigidos por el CRTM.

La estimación del presupuesto máximo del contrato - 11.565.000 € - (IVA incluido), así como el de sus anualidades se ha establecido en base a los siguientes parámetros:

Presupuesto máximo estimado por anualidades sobre intervalos de facturación potencial - 812.500.000 € de facturación anual:

Anualidad	Imp.Máx. Estm.	Criterio
2019	650.000	Hasta un 10% de la facturación potencial
2020	1.300.000	Hasta un 20% de la facturación potencial
2021	1.950.000	Hasta un 30% de la facturación potencial
2022	2.600.000	Hasta un 40% de la facturación potencial
2023	3.250.000	Hasta un 50% de la facturación potencial

A estas cuantías, y con carácter anual, hay que añadir otras dos correspondientes a dos tipos diferentes de actuaciones:

- a) Mantenimiento correctivo de la pasarela: actuaciones de mantenimiento y corrección de defectos apreciados como consecuencia de incidencias u otro tipo de controles. La cuantía máxima estimada es de 50.000 euros, que corresponden a 500 horas anuales de trabajo, que se entiende debe ser el máximo en el caso de actuaciones dirigidas a mantenimiento y corrección de la pasarela. La cuantía hora se ha precisado a partir de los siguientes elementos:
 - a. Precio/hora de servicio profesional medio en mercado de mantenimientos correctivos de aplicaciones de análoga naturaleza
 - b. Adición por la urgencia que puedan requerir determinadas actuaciones.
- b) Mantenimiento evolutivo: este mantenimiento es más incierto en cuanto a su naturaleza, así como a su necesidad. Se parte del mismo precio/hora anterior al ser, como se ha indicado, el medio de mercado. En todo caso, se ha precisado un importe máximo, 250.000

euros, a partir del cual pueden presentar los licitadores sus ofertas, determinando el precio final a aplicar a esta hora de trabajo.

Como resumen del contenido económico del contrato debe pues figurar (tégase en cuenta que la cuantías referidas a comisiones por operación no conllevan IVA; solo se encuentra calculado con respecto a las actividades de mantenimiento correctivo y evolutivo):

Comisiones		Mant. Correctivo	IVA (21%)	Total	Mant. Evolutivo	IVA (21%)	Total
2019	650.000	50.000	10.500	60.500	250.000	52.500	302.500
2020	1.300.000	50.000	10.500	60.500	250.000	52.500	302.500
2021	1.950.000	50.000	10.500	60.500	250.000	52.500	302.500
2022	2.600.000	50.000	10.500	60.500	250.000	52.500	302.500
2023	3.250.000	50.000	10.500	60.500	250.000	52.500	302.500
TOTAL	Base Imponible	IVA	TOTAL				
2019	950.000	63.000	1.013.000				
2020	1.600.000	63.000	1.663.000				
2021	2.250.000	63.000	2.313.000				
2022	2.900.000	63.000	2.963.000				
2023	3.550.000	63.000	3.613.000				
	11.250.000	315.000	11.565.000				

En todo caso, y a la hora de facturar y abonar estas actuaciones, los conceptos referidos a mantenimiento correctivo y evolutivo serán objeto de precisión en cuanto a su duración así como los trabajos efectuados, y su correspondencia en cuantías a satisfacer.

En todo caso, este sistema de pagos que ahora se pretende convocar en licitación supondrá un considerable ahorro en el importe de las comisiones por venta de títulos de transporte que el CRTM abona anualmente a los distintos distribuidores y otros agentes comerciales que venden en su nombre.

El CRTM abona, como promedio anual de los últimos años un total de 30 millones de euros de comisión por venta de títulos de transporte. El nuevo sistema propuesto supondría, en caso de captar la totalidad del mercado (812.5 M. €), un abono de 6,5 millones de euros.

Madrid, 8 noviembre de 2018

EL JEFE DE ÁREA DE GESTIÓN
ECONÓMICO-FINANCIERA

Galo Azuara Solís

VºBº EL SECRETARIO GENERAL

José María Ortega Antón