



Memoria Justificativa y Solicitud de Contratación para contratos de la LCSP

**OBJETO A CONTRATAR: CERTIFICACIÓN DE ONESAIT
PAYMENTS PARA TRANSIT Y TERMINAL ATENDIDO**

NÚMERO DE LA S.C: 6000011657

Dirección/	Explotación Ferroviaria Metro de Madrid, S.A.	Área:	Comunicaciones y Tecnologías de la Información
División:	Instalación y Sistemas de Información	Servicio:	Integración de Sistemas

Aprobado por: Juan Tébar

1 OBJETO DE LA SOLICITUD DE CONTRATACIÓN

El presente documento tiene por objeto elevar a la aprobación del correspondiente órgano de contratación de Metro de Madrid, S.A., la autorización para el inicio de un proceso de licitación que tiene por objeto la contratación de la certificación de Onesait Payments para el modelo Transit y la certificación de un terminal atendido para la intervención de viajeros.

2 DATOS DE LA LICITACIÓN

▪ Objeto

Contratación consistente en los servicios de intermediación con Redsys para la obtención del proceso de certificación:

- Onesait Payments para el modelo Transit H2H.
- Terminal atendido para la intervención de viajeros.

▪ Estamento responsable de la ejecución del contrato

Servicio de Integración de Sistemas

▪ Valor estimado del contrato (artículo 101 LCSP)

Valor estimado: 50.000 euros (IVA no incluido)

▪ Método de cálculo aplicado para determinar el valor estimado (artículo 101 LCSP)

☒ En función de los precios habituales del mercado.

▪ Presupuesto base de Licitación (artículo 100 LCSP)

- Base imponible (BI): 50.000 euros
- Importe del I.V.A.: 10.500 euros
- Presupuesto base de licitación (PBL): 60.500 euros, IVA incluido

▪ Desglose del presupuesto base de licitación (artículo 100.2 LCSP)

Costes Directos (98% del PE)	42.608,69 €
Costes Indirectos (2% del PE)	869,57 €
Presupuesto de Ejecución (PE): Costes Directos + Costes Indirectos	43.478,26 €
Gastos Generales (9% PE)	3.913,04 €
Beneficio Industrial (6% PE)	2.608,70 €
Base imponible	50.000 €
Presupuesto Base de Licitación (Base imponible + IVA)	60.500 €

▪ **Modificación del contrato (artículo 204 LCSP)**

☒ No procede

▪ **División en lotes:**

☒ **NO se divide en lotes (artículo 99.3 LCSP)**

- **Justificar los motivos** de la no división en lotes: Desde el punto de vista técnico no es divisible en lotes porque el servicio global afecta a todas las certificaciones que va a realizar Redsyst.

▪ **Duración del contrato**

- Plazo de duración/ejecución inicial del contrato: 12 meses
- Hito a partir del cual comienza la duración/ejecución del contrato:
 - ☒ A partir del día siguiente a la firma del acta de inicio de los trabajos o en la fecha de inicio que se indique en la propia acta
- Prórrogas:
 - ☒ NO

▪ **Clasificación del contrato**

Sujeto a LCSP (Ley 9/2017)

▪ **Naturaleza del contrato**

☒ Servicios

- **Justificar** la insuficiencia de medios:
- Redsys es la única empresa que certifica sistemas de pago electrónico. Solamente admite comunicación a través de su web Caronte (<https://certificacion.redsys.es/caronte-web/#/>). Redsys únicamente proporciona una oferta económica y exige que se adjunte en su web su oferta económica firmada. Redsys no proporciona ningún mecanismo alternativo para contratar sus servicios por lo que se requiere una empresa que pueda prestar este servicio.

■ **Procedimiento de licitación**

☒ Procedimiento Abierto Simplificado Abreviado

- **Justificación del procedimiento:**

Se propone la contratación mediante procedimiento abierto con el fin de asegurar los principios de igualdad, transparencia y libre competencia. En consecuencia, con lo anterior, se va a utilizar el procedimiento abierto simplificado abreviado al tratarse de un contrato que cumple con las previsiones del artículo 159.6 de la LCSP.

■ **Criterio de adjudicación (artículos 145 y 146 LCSP)**

☒ Único criterio (precio o criterio basado en rentabilidad)

- **Justificar las razones** por el que se propone este criterio de adjudicación: El servicio que se busca en esta licitación es la intermediación para la obtención de la certificación PUC con REDSYS. Dado que el servicio está claramente definido y no implica otros factores como calidad o características adicionales, se ha decidido que el único criterio a considerar sea el precio

■ **Subcontratación (artículo 215 LCSP):**

☒ Procede

- Indicar las tareas críticas que no podrán ser objeto de subcontratación: Ninguna.

■ **Procedimiento de subasta electrónica o petición sucesiva de ofertas**

☒ NO

- **Fondos FEDER**

☒ Contrato no financiable con fondos FEDER

- **Confidencialidad de los Pliegos de Prescripciones Técnicas**

☒ NO

- **Cesión de datos**

¿La ejecución de este contrato requiere la cesión de datos por parte de Metro de Madrid, S.A. al contratista?

☒ NO

- **¿Ha participado alguna empresa externa a Metro de Madrid en la elaboración del pliego de prescripciones técnicas?**

☒ NO

3 JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

En los sistemas de transporte público de todo el mundo está en auge el pago con sistemas EMV como tarjetas de crédito y pago NFC con el móvil. El gran potencial que presenta poder acceder al metro o el autobús con la misma tarjeta que se usa para hacer otras muchas compras, hace más atractiva la idea de acceder al transporte público sin pasar por máquinas de autoventa ni taquillas.

La forma de acceder al Metro de Madrid con una tarjeta de crédito es la misma que con la tarjeta tradicional de transporte, acercándola al lector y, si la tarjeta se lee correctamente y pasa algunas comprobaciones (como que no esté caducada o que no esté en una lista negra), se abren las puertas permitiendo la entrada al pasajero.

La certificación que se pretende contratar mediante esta solicitud no estaba incluida en el alcance de la licitación global del modelo Transit. En el momento de la redacción de los pliegos de dicha licitación, el suministrador de la Pasarela de pago de Metro de Madrid, empresa Minsait del grupo INDRA, informó que esta certificación podría ser únicamente contratada directamente por el cliente, Metro de Madrid, como propietario de la pasarela de pago.

Esta certificación debe ser contratada a la empresa Redsys, proveedor de los servicios de pago utilizados.

Con posterioridad a la publicación del pliego inicial, y en conversaciones con Redsys, se abrió la posibilidad de que una tercera empresa pudiera hacer la gestión ante Redsys indicando el CIERS de Metro (Código Identificador frente a Redsys del Responsable de Red).

Para la implantación de dicho modelo en la Red de Metro es necesario modificar y adaptar los siguientes elementos que no son objeto de este contrato:

- **Los equipos de Control de Peaje** distribuidos por toda la Red.
 - o La adaptación se propone realizarla, como regla general, en dos equipos de cada vestíbulo, aunque existirán excepciones a esta regla, para mejorar la experiencia del cliente.
- **Disponer de un aplicativo denominado BackOffice de Transporte.** Con la implementación del modelo TRANSIT en Metro de Madrid es necesario realizar ciertas actividades o conjunto de tareas. Actualmente Metro de Madrid no dispone de ningún entorno para tal fin por lo que se englobarán en un nuevo aplicativo denominado *BackOffice*.

El BackOffice permite la validación y pago en el torniquete mediante tarjeta de banco y de la liquidación de deuda en los terminales de inspección.

- **Disponer de un aplicativo que gestione los cobros de este tipo de operaciones con las entidades bancarias** o el procesador de pagos, denominado Pasarela de Pagos. Es el llamado servicio de **Pago Electrónico**. Dicho sistema consta de:
 - o Aplicación que soporta las operaciones con tarjeta con contacto, Onesait Payments.

Onesait Payments es una aplicación desarrollada por la empresa Minsait Payments S.L. y parametrizada según las necesidades de Metro de Madrid, la cual permite que los clientes puedan comprar actualmente los títulos de transporte (TTP) en las máquinas de autoventa. Para realizar la gestión de la venta de las TTPs los usuarios de Metro disponen de la aplicación GESREVE. Una de las funcionalidades que se utiliza de dicha aplicación es para analizar las reclamaciones de los clientes sobre compras realizadas, así como de la devolución de los importes en los casos que competa.

Onesait Payments también gestiona las incidencias que ocurren en las máquinas de autoventa realizado la anulación del cargo de los importes de aquellas operaciones en las que la máquina autoventa no puede recargar la TTP.

Se quiere dotar a los nuevos terminales de inspección que utilizan los agentes de intervención de Metro de Madrid de un Pinpad de movilidad debido a que se está demandando cada vez más el pago de las sanciones por no llevar un título de transporte válido.

Para que Metro pueda operar con el Centro Autorizador es necesario pasar previamente varias certificaciones con el Centro Procesador (Redsys): certificación PUC (Protocolo Unificado de Comercio), certificación de marcas VISA, MasterCard, UnionPay (UPI) y Discover, tanto para las tarjetas con contacto como para las tarjetas sin contacto independientemente.

- **Disponer de un sistema que permita la intervención a los clientes sobre el uso correcto del sistema.** El sistema de intervención estará basado en un lector de tarjetas que permita a los agentes de Metro intervenir a usuarios que hayan accedido a la red de Metro, tanto con la TTP convencional como con Tarjeta Bancaria. Además, se considera necesario que pueda procesar los cobros de los Recargos Extraordinarios o sanciones que se impongan a los viajeros que realizan un trayecto de forma “fraudulenta”.

Para que todo este sistema se pueda poner en marcha, es condición imprescindible realizar las certificaciones que exige el centro procesador de operaciones Redsys.

Para ello se necesita certificar dos modelos diferentes de pago electrónico, cada uno de ellos requieren una o más certificaciones distintas.

- Certificación de Onesait Payments para el modelo Transit H2H. Metro de Madrid no tiene un CIERS para poder realizar operaciones de este tipo, por lo que es necesario contratar un CIERS 79 y la contratación de las certificaciones necesarias para que todos los integradores del lector pasen las pruebas de la certificación.
- Certificación de un terminal atendido para la intervención de viajeros, para que se pueda utilizar el nuevo terminal de inspección en las tareas de intervención de viajeros, es necesario realizar la certificación PUCE con Redsys.

Esta contratación está relacionada directamente con el proyecto “Suministro e instalación del equipamiento necesario para la implantación del modelo de Control de Peaje basado en tarjeta bancaria (EMV), en la red de Metro de Madrid”, el cual no se podrá llevar a cabo sin esta contratación.

4 ANTECEDENTES

No existe ningún contrato precedente de estas características por lo que no se puede realizar una comparación de alcances.

5 INFORMACIÓN PRESUPUESTARIA

PRESUPUESTO DE GASTO

AÑO	2025
IMPORTE PERMITIDO	50.000 €
CECO	2601
CUENTA	622226

El presente documento, emitido a efectos de cumplimiento de obligaciones en materia de transparencia, es copia fiel del original, en el que constan las firmas auténticas y completas de las personas firmantes.

En cumplimiento de las obligaciones de protección de datos personales, no constan en esta copia datos identificativos adicionales a nombre y apellidos