

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD DE CONVOCATORIA DEL CONCURSO DE PROYECTOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE TICKETING ACCOUNT-BASED (ABT) EN EL CRTM Y DE LOS PRINCIPALES ELEMENTOS INTEGRADOS EN LAS BASES DEL CONCURSO

I. JUSTIFICACION DE LA NECESIDAD DEL CONTRATO

La convocatoria de un concurso de proyectos para la selección de los mejores diseños para la implantación de un sistema de ticketing Account-Based (ABT) en el ámbito del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) se justifica por una serie de razones fundamentales relacionadas con la **obsolescencia tecnológica**, la **complejidad operativa**, las **limitaciones en la gestión tarifaria**, los **elevados costes** del sistema actual, y la necesidad de **mejorar la experiencia del usuario** y **reducir el impacto ambiental**.

1. **Obsolescencia y Complejidad del Sistema Actual:** El sistema de ticketing actual del CRTM, concebido originalmente en 2002 e implantado en 2012 ha alcanzado una etapa de **obsolescencia tecnológica** tras más de 20 años desde su concepción original. Se trata de un sistema de billeteaje inteligente (BiT), basado en el modelo *close-loop* utilizando una tarjeta física inteligente propietaria. Las continuas evoluciones y las integraciones necesarias con otros sistemas tecnológicos del CRTM realizadas desde 2012 han incrementado la complejidad de su funcionamiento, volviéndolo muy intrincado. El presente procedimiento busca modernizar la infraestructura de billeteaje actual.
2. **Limitaciones en la Gestión Tarifaria:** El sistema actual impone limitaciones significativas a la flexibilidad de la política tarifaria. Cualquier adaptación de las tarifas requiere plazos de trabajo de aproximadamente 3 meses. La rigidez del sistema limita los cambios en la política tarifaria, un hecho especialmente problemático en el contexto actual donde se requieren adaptaciones rápidas, incluso "de un día para otro". El nuevo sistema ABT, en contraste, permitirá la aplicación de tarifas complejas, la implementación ágil y flexible de futuras evoluciones tarifarias y políticas de bonificación, así como cambios tarifarios de un día para otro sin intervención de operadores o usuarios.
3. **Elevados Costes y Potencial de Reducción:** Los costes de funcionamiento del sistema actual son considerablemente altos. Según su consulta, estos ascienden a unos 40 millones de euros anuales, sin incluir las inversiones realizadas a lo largo de su vida útil. Se estima que con la implantación del nuevo sistema ABT, el coste total (funcionamiento más repercusión de las inversiones iniciales) se reducirá significativamente a unos 4 millones de euros anuales. Esta considerable reducción de costes justifica la inversión en un nuevo sistema, alineándose con uno de los objetivos generales de la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP), que es lograr la **eficiencia en el gasto público**. La implantación de un sistema ABT busca la optimización de costes operativos y la eficiencia en la recaudación y gestión de ingresos.

4. **Mejora de la Experiencia del Usuario:** La modernización del sistema de ticketing busca mejorar la experiencia del usuario. El nuevo sistema ABT ofrecerá **flexibilidad y conveniencia en los métodos de pago** al permitir la oferta de **múltiples métodos de pago**, incluyendo tarjetas bancarias sin contacto EMV, pagos móviles con *wallet*, códigos QR, NFC, emulación de tarjeta física en el móvil, y *wearables*. Esto simplificará el acceso al transporte público y eliminará barreras. Los usuarios podrán gestionar sus cuentas y viajes a través de una aplicación móvil y un portal web, consultar su historial de viajes y pagos, y acceder a información de viaje en tiempo real. Además, el sistema buscará incorporar nuevos usuarios facilitando el acceso y garantizando la aplicación de la **mejor tarifa disponible** en función del uso.
5. **Reducción del Impacto Ambiental:** El sistema actual, basado en tarjetas físicas y billetes de papel, conlleva un consumo de plásticos asociado a la emisión de tarjetas, muchas de las cuales se utilizan para pocos viajes y no vuelven a usarse. Actualmente se han emitido más de 25 millones de tarjetas MULTI, la mayoría de ellas no se encuentran activas desde hace varios años. La implantación del sistema ABT permitirá la **reducción de costes ambientales** asociados a la emisión y gestión de billetes de papel y tarjetas de plástico, lo que redundará en un menor impacto ambiental del sistema. Las consideraciones medioambientales son un criterio transversal y preceptivo en la contratación pública, siempre que guarden relación con el objeto del contrato.
6. **Funcionalidades Añadidas del Sistema ABT frente al Sistema Actual:** El nuevo sistema ABT ofrecerá una serie de funcionalidades avanzadas en comparación con el sistema *close-loop* basado en tarjeta propietaria actual, entre las que destacan:
 - **Gestión de múltiples tokens de acceso:** Soportará una variedad más amplia de identificadores de acceso más allá de la tarjeta física, como teléfonos móviles, tarjetas bancarias EMV, códigos QR, NFC, emulación de tarjeta en el móvil, y *wearables*.
 - **Motor tarifario flexible y configurable:** Permitirá la gestión del complejo marco tarifario del CRTM, incluyendo descuentos e integraciones con bonos sociales. Soportará la tarificación dinámica y la personalización de precios basada en el uso, calculando la mejor tarifa posible para el viaje.
 - **Gestión avanzada de transacciones:** Registrará y trazará todas las transacciones, permitirá a los usuarios consultar sus cobros, reportar incidencias, y gestionar devoluciones y cobros.
 - **Funcionalidades para la gestión de compensaciones:** Incluirá soporte para el cálculo y pago de compensaciones a operadores y redes de venta.
 - **Módulo de gestión de informes y cuadros de mando:** Ofrecerá generación de informes personalizables (históricos y en tiempo real), exportables e integrados con herramientas de *Business Intelligence* (BI), con cuadros de mando interactivos para CRTM y operadores.

- **Módulo de gestión de facturación:** Permitirá la generación y emisión de diferentes tipos de facturas, integrada con sistemas existentes como NEXUS y SII.
- **Integración con el ecosistema CRTM:** Se integrará con una amplia gama de sistemas existentes del CRTM y Madrid Digital y permitirá futuras integraciones con otros servicios de movilidad (bicicletas, aparcamientos, plataformas MaaS).
- **Escalabilidad y flexibilidad inherentes:** Diseñado para manejar crecimiento en usuarios y transacciones, adaptarse a cambios tarifarios, nuevos modos o servicios, y evolución tecnológica.

En conclusión, la necesidad de convocar el concurso de proyectos radica en la urgencia de reemplazar un sistema obsoleto, costoso y rígido por una solución moderna, eficiente, flexible y centrada en el usuario, que permita adaptar la gestión del transporte público a las necesidades actuales y futuras, optimizar los recursos públicos y mejorar la calidad del servicio ofrecido a los ciudadanos, al mismo tiempo que se reduce el impacto ambiental.

II. JUSTIFICACIÓN DE LA ELECCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA DE TICKETING ACCOUNT-BASED (ABT) EN EL CRTM

La envergadura, complejidad técnica y el carácter potencialmente innovador de la implantación de un sistema de ticketing Account-Based (ABT) en una red de transporte público de la magnitud de la Comunidad de Madrid, hacen que la selección del procedimiento de contratación sea un aspecto crítico para garantizar la obtención de la mejor solución posible.

El objetivo primordial en esta fase inicial no es simplemente adquirir un servicio preexistente o estandarizado, sino identificar y seleccionar los **mejores diseños**, las **soluciones más innovadoras y de calidad**, que se adapten de manera óptima a las necesidades actuales y futuras del CRTM. La **variedad de soluciones disponibles en el mercado** y la **complejidad de adaptarlas** a la infraestructura existente hacen inviable o de muy alto riesgo acudir directamente a procedimientos de contratación más habituales, como el abierto o el restringido, que se basan en especificaciones técnicas cerradas o de menor flexibilidad.

Procedimientos habituales (Abierto/Restringido) frente a la necesidad:

Los procedimientos abiertos [LCSP 156] y restringidos [LCSP 160] se basan en la recepción de ofertas ajustadas a pliegos predefinidos por el órgano de contratación. Si bien buscan la **mejor relación calidad-precio** [LCSP 5, 284], su idoneidad para proyectos de alta complejidad y que requieren soluciones innovadoras es **MUY** limitada.

Establecer unas prescripciones técnicas [LCSP 230] y criterios de adjudicación [LCSP 145] completamente cerrados desde el inicio, dada la diversidad de enfoques ABT en el

mercado y la necesidad de adaptar la solución, implicaría un **elevado riesgo de no contemplar la solución óptima** o de restringir injustificadamente la competencia a un tipo particular de enfoque tecnológico. La rigidez inherente a estos procedimientos no permite explorar adecuadamente la **creatividad y la innovación** que se buscan para un sistema que debe ser robusto, eficiente y adaptado a las necesidades específicas del CRTM.

Justificación del Concurso de Proyectos como procedimiento de elección inicial:

El **concurso de proyectos** [LCSP 183] es el procedimiento legalmente establecido y **especialmente diseñado** para la **obtención de planos o proyectos** [LCSP 183.1], principalmente en campos técnicos donde la **calidad del diseño** es un factor determinante, y donde se buscan **soluciones innovadoras y de calidad**. Se considera obligatorio para proyectos de **especial complejidad** [LCSP 183.3], característica que sin duda aplica a la implantación de un sistema ABT dadas sus múltiples facetas (integración de modos, operadores, tarifas complejas, seguridad, experiencia de usuario, datos, etc.).

Las razones que justifican la elección de este procedimiento son:

- Permite obtener una **pluralidad de diseños o soluciones técnicas** propuestos por diferentes expertos o equipos cualificados, fomentando la **competencia en la fase de diseño** [LCSP 183.1].
- La **evaluación se centra en la calidad, los valores técnicos, funcionales, arquitectónicos, culturales y medioambientales del proyecto o diseño** [LCSP 184.3], no únicamente en el precio de ejecución en esta primera fase. Esto asegura que la selección se basa en la idoneidad y la innovación de la solución propuesta para resolver el reto del CRTM.
- La evaluación corre a cargo de un **jurado compuesto por expertos independientes y cualificados** [LCSP 187.2, 187.4], garantizando una valoración técnica y objetiva de las propuestas [LCSP 187.4].
- Permite solicitar propuestas que, si bien deben tomar las especificaciones técnicas como guía, pueden presentar **soluciones innovadoras que no cumplan exactamente** con lo establecido si ofrecen ventajas y mejoras. Esta flexibilidad es clave para un proyecto de esta naturaleza.

Este procedimiento aborda el **elevado riesgo** de no obtener la mejor solución si se limitara la contratación a propuestas predefinidas en un pliego cerrado.

Al seleccionar primero el diseño óptimo a través de un proceso competitivo basado en la calidad y la innovación, se **minimiza el riesgo** de invertir en una solución subóptima o inadecuada para la complejidad del desafío.

Justificación del Procedimiento Negociado sin Publicidad posterior:

La LCSP prevé expresamente la posibilidad de adjudicar un **contrato de servicios** [LCSP 51] mediante **procedimiento negociado sin publicidad** [LCSP 168] cuando este contrato es **consecuencia de un concurso de proyectos** y, según las normas aplicables del concurso (las Bases), **debe adjudicarse al ganador o a uno de los ganadores** [LCSP 168.d].



Las Bases del presente concurso de proyectos ABT contemplan la **posibilidad de adjudicar un contrato de servicios ulterior mediante procedimiento negociado sin publicidad al ganador o a uno de los ganadores**. Esta intención se hará constar en el anuncio de licitación del concurso.

La elección de un procedimiento negociado sin publicidad en este supuesto se justifica legalmente [LCSP 168.d] por ser la **culminación lógica y preanunciada** del proceso de selección de diseño iniciado con el concurso. Permite al órgano de contratación negociar las condiciones del contrato de implementación con el/los creadores/es del diseño seleccionado como el más adecuado, garantizando la coherencia entre el diseño y su ejecución.

La negociación se centrará en afinar los aspectos técnicos y económicos de la implementación del diseño ganador, cuyos términos se establecerán en el pliego del procedimiento negociado posterior.

Es fundamental destacar que la utilización del procedimiento negociado sin publicidad en este caso **no implica una elusión de los principios de publicidad y concurrencia** [LCSP 132], ya que la concurrencia se garantiza en la fase previa y pública del concurso de proyectos, y la posibilidad de este procedimiento posterior será debidamente publicitada en el anuncio inicial del concurso. La excepcionalidad del negociado sin publicidad [LCSP 33, 168, 386] en este contexto está **expresamente amparada por la ley** [LCSP 168.d, 378] como un supuesto particular derivado de la especificidad del concurso de proyectos.

Conclusión

La elección del procedimiento de **concurso de proyectos**, seguido de un eventual **procedimiento negociado sin publicidad** con el/los ganadores/es, se presenta como la estrategia de contratación **más adecuada y legalmente fundamentada** para abordar la complejidad técnica y la necesidad de innovación inherentes a la implantación de un nuevo sistema de ticketing ABT en el CRTM.

III. JUSTIFICACION DE LA NO DIVISION EN LOTES

De acuerdo con lo previsto en el artículo 99.3.b) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante, LCSP), por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas 2014/23/UE y 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, no procede la división en lotes de las prestaciones del presente contrato.

La implantación de un sistema de Account Based Ticketing (ABT) en el transporte público de la Comunidad de Madrid exige una visión única, integral y coherente que coordine de manera centralizada:

La totalidad de las actuaciones de diseño despliegue y puesta en servicio del sistema,

La integración transversal de los distintos modos y operadores de transporte,
La implantación uniforme de nuevos usos y funcionalidades para los usuarios,

Y la configuración de una imagen y un proyecto homogéneos para el sistema de ticketing del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM).

La eventual división en lotes de las prestaciones, lejos de fomentar una mayor eficiencia, comprometería la correcta ejecución técnica del contrato, al introducir riesgos de fragmentación funcional, incompatibilidades tecnológicas, disfunciones en la interoperabilidad, retrasos en la implantación y dificultades en la asunción de responsabilidades, en un entorno de alta complejidad técnica y operativa.

En consecuencia, la contratación unitaria resulta indispensable para garantizar la calidad, fiabilidad, seguridad, escalabilidad y eficiencia de la solución, en línea con los principios de buena administración y eficiencia en el uso de los fondos públicos previstos en la LCSP.

IV. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLVENCIA ECONOMICA Y TECNICA

La Cláusula de las bases, relativa a la capacidad para participar y los criterios de solvencia, establece que podrán optar a la selección personas naturales o jurídicas, españolas o extranjeras, a título individual o en unión temporal de empresarios, que tengan plena capacidad de obrar y no estén incursas en prohibiciones de contratar que cumplan las siguientes condiciones de solvencia

A) Solvencia Económica

Declaración sobre el volumen anual de negocios que, referido al mejor ejercicio dentro de los tres últimos disponibles (2022-2024), sea al menos el equivalente a 1,5 veces el importe de la anualidad media del valor estimado del procedimiento, esto es SEIS MILLONES DE EUROS (IVA excluido).

La solvencia exigida cumple con los parámetros establecidos al efecto en la ley de contratos, artículo 87.1 a)

“Volumen anual de negocios, o bien volumen anual de negocios en el ámbito al que se refiera el contrato, 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 un importe igual o superior al exigido en el anuncio de licitación o en la invitación a participar en el procedimiento y en los pliegos del contrato o, en su defecto, al establecido reglamentariamente.”

B) Solvencia Técnica:

Se exige la siguiente solvencia técnica:

Implantación y puesta en marcha, al menos, de **tres sistemas de ticketing basados en cuenta (ABT)** en redes de transporte público **multioperador**.

Se solicita la experiencia previa en proyectos de la misma naturaleza que el reto objeto de este concurso de proyectos.

No se limita al plazo máximo a los tres últimos años debido a que se trata de sistemas que requieren plazos elevados de implantación y puesta en marcha (habitualmente superiores a tres años); además se trata de sistemas novedosos, por lo que su

antigüedad en ningún caso resulta excesiva y las empresas que han desarrollado y puesto en marcha los primeros sistemas, mantienen actualmente sus capacidades y solvencia técnica.

La justificación de la exigencia de la solvencia técnica exigida se basa en la magnitud y complejidad del reto. Los requisitos establecidos son umbrales mínimos indispensables, diseñados para garantizar que solo las empresas con una experiencia real y demostrable en proyectos de naturaleza análoga puedan participar.

Un análisis comparativo entre los requisitos exigidos y las cifras reales del sistema de transporte de Madrid evidencia esta afirmación.

- **Volumen de Validaciones:**

- **Requisito Mínimo:** Se exige acreditar experiencia en sistemas que, de forma conjunta, alcancen un mínimo de 1.000.000 de validaciones al mes.
- **Magnitud Real del CRTM:** Durante el año 2023, el sistema de transporte público de Madrid registró 1.607 millones de viajeros, lo que equivale a un promedio de casi **134 millones de validaciones mensuales**.
- **Análisis:** El requisito mínimo de 1 millón de validaciones mensuales representa aproximadamente el **0,75%** del volumen real que maneja el CRTM. Esta cifra demuestra que solo se pide acreditar experiencia en una fracción mínima del tráfico de usuarios que el sistema final deberá gestionar, siendo un umbral más que razonable para verificar la capacidad de la tecnología propuesta.

- **Flota de Vehículos:**

- **Requisito Mínimo:** Se solicita demostrar experiencia en sistemas que, conjuntamente, den servicio a, por lo menos, 1.500 vehículos de transporte colectivo.
- **Magnitud Real del CRTM:** La flota de vehículos del CRTM, sumando autobuses urbanos, interurbanos y los coches de Metro y Cercanías, supera las **7.600 unidades**.
- **Análisis:** La exigencia de 1.500 vehículos representa menos del **20%** de la flota total del CRTM. Este requisito es fundamental para asegurar que el licitador tiene la capacidad de desplegar y operar su tecnología en una red extensa y diversa, como la de Madrid.

- **Integración Multimodal y Multioperador:**

- **Requisito Mínimo:** Se requiere experiencia en la implantación de sistemas en redes multioperador, incluyendo al menos un operador ferroviario y, en el criterio de puntuación, se valora la integración de al menos 5 operadores diferentes.
- **Magnitud Real del CRTM:** El CRTM coordina a **más de 40 operadores de transporte público distintos**, incluyendo EMT, Metro, Renfe-Cercanías, Metros Ligeros y múltiples empresas concesionarias de autobuses urbanos e interurbanos.
- **Análisis:** Solicitar experiencia con 5 operadores es un requisito mínimo para demostrar la capacidad de integración en un ecosistema tan complejo y fragmentado como el madrileño. La gestión de la interoperabilidad es uno de los mayores desafíos del proyecto, y esta

exigencia apenas esboza la complejidad real que el adjudicatario deberá afrontar.

En conclusión, la comparación entre los requisitos mínimos de solvencia y la escala operativa real del CRTM demuestra que las exigencias son proporcionadas y están cuidadosamente calibradas. No buscan limitar la competencia, sino asegurar que los participantes posean una base experiencial sólida y probada para afrontar con garantías la implantación de un sistema de ticketing de última generación en una de las redes de transporte más importantes de Europa.

Por los motivos expuestos, los sistemas con los que se acredite esta solvencia han de reunir las siguientes características:

1. Al menos un sistema deberá registrar un volumen mínimo de 250.000 validaciones diarias, y otro, al menos 100.000 validaciones al día.
2. Al menos un sistema deberá integrar un operador ferroviario.
3. Los sistemas deben tener de forma conjunta, al menos, 1.500 vehículos en operación.
4. Al menos un sistema deberá ser multi token (permitir al acceso al transporte mediante varios tipos de token que identifiquen las cuentas de los viajeros). No es necesario que una cuenta admita varios tokens, pero sí que las diferentes cuentas tengan asociados tokens de tipos diferentes (QR, NFC, tarjeta propietaria...) y, al menos, un sistema debe tener validación de entrada y de salida (tap in/tap out).

V. JUSTIFICACION DE LOS CRITERIOS OBJETIVOS DE SELECCIÓN EN LA PRIMERA FASE DEL CONCURSO DE PROYECTOS DEL SISTEMA DE TICKETING ABT DEL CRTM

El concurso de proyectos que se pretende licitar establece expresamente que la selección de los participantes en la primera fase de un concurso de proyectos, cuando se limite su número, deberá efectuarse aplicando **criterios objetivos, claros y no discriminatorios**.

Las bases establecen **criterios objetivos** que se puntuarán.

Estos criterios están detallados en la **Cláusula 9** y se centran en:

- **Experiencia Probada en Desarrollo e Implementación de Sistemas ABT.** Se especifican criterios como la trayectoria en proyectos similares para redes de transporte público con alto volumen de pasajeros.
- **Sólida Trayectoria en Seguridad.** Se valora la experiencia en la implementación de medidas de ciberseguridad, otorgando puntuación por la posesión de certificaciones de seguridad vigentes (ISO 27001 u otras relevantes).

Estos criterios son **claros y objetivos** porque:

- Se definen de manera que permiten una **evaluación cuantificable** (se otorgan puntos por la experiencia acreditada en proyectos de determinada escala y por certificaciones).
- Se especifica cómo se debe **acreditar su cumplimiento** (mediante certificados emitidos por autoridades de transporte público u órganos administrativos equivalentes, o por certificaciones de seguridad).
- Se indica que los certificados extranjeros deben estar autenticados y, si no están en español, deben ir acompañados de traducción jurada, lo que facilita la participación de empresas de otros países y contribuye a la no discriminación.

El proceso de selección descrito en las bases y reflejado en la planificación (Planificación Contratación ABT) implica que la Mesa de Contratación o el órgano competente evaluarán las solicitudes aplicando los criterios objetivos de selección establecidos.

El número de candidatos a invitar a la segunda fase está limitado a un máximo de seis, pero se establece un **número mínimo de tres** si hay al menos tres candidatos que cumplen los criterios. Esto se ajusta al requisito de garantizar una competencia efectiva, como permite el Artículo 162.2 de la LCSP para la selección de candidatos en procedimientos restringidos, de licitación con negociación, diálogo competitivo y asociación para la innovación, que la LCSP remite también a los concursos de proyectos.

En resumen, la LCSP exige criterios de selección objetivos, claros y no discriminatorios para la primera fase de los concursos de proyectos con limitación de participantes. El PCAP del concurso ABT cumple con este requisito al definir criterios específicos de experiencia y seguridad, establecer métodos concretos para su acreditación y cuantificar su valoración mediante un sistema de puntuación.

El proceso descrito en el PCAP y el plan de contratación asegura que la selección se basa en la aplicación de estos criterios por parte de la Mesa o el órgano competente, y se prevé un número mínimo de invitados suficiente para garantizar la competencia.

Esta combinación de procedimientos permite:

- **Explorar y seleccionar los diseños más innovadores y de mayor calidad** a través de un proceso competitivo evaluado por expertos [LCSP 183.1, 184.3, 187.4].
- **Mitigar el elevado riesgo** de no obtener la solución óptima para un desafío complejo y con gran impacto en el servicio público.
- Garantizar una **mayor flexibilidad y adaptación** en la definición de la solución final en comparación con procedimientos más rígidos.
- Utilizar el **procedimiento excepcional de negociado sin publicidad** [LCSP 168] en uno de los supuestos **expresamente contemplados y justificados por la LCSP** [LCSP 168.d, 378], asegurando la continuidad lógica desde la fase de

diseño a la de implementación y permitiendo negociar los términos de ejecución del diseño seleccionado.

Por todo ello, se considera que la tramitación del expediente mediante este enfoque dual es la que mejor se alinea con los objetivos de la LCSP de conseguir la **eficiencia en el gasto público**, la **mejor relación calidad-precio** (priorizando la calidad del diseño para una solución compleja) y la **satisfacción de los intereses públicos**, constituyendo el mecanismo contractual idóneo para la exitosa implantación del sistema ABT.

VI. JUSTIFICACIÓN DE NO EXIGENCIA DE GARANTÍA DEFINITIVA

La Ley 9/2017 prevé expresamente que la exigencia de la garantía definitiva no es obligatoria en todos los contratos, sino que puede ser dispensada justificadamente por el órgano de contratación, en atención a la naturaleza y riesgos del contrato.

Así el artículo 107 LCSP establece que:

“El órgano de contratación podrá eximir motivadamente al adjudicatario de la obligación de constituir garantía definitiva, cuando la naturaleza del contrato no lo requiera o cuando su cuantía sea de escasa entidad y el órgano de contratación aprecie que no existe riesgo de incumplimiento o que este es de escasa importancia.”

Por tanto, la ley permite y contempla la exoneración de la garantía definitiva, siempre que exista una motivación técnica y jurídica, como la que se expone a continuación.

El concurso de proyectos que nos ocupa tiene como objeto la elaboración de trabajos de carácter intelectual, como lo son los estudios o propuestas de solución a un problema técnico, sin implicar ejecución de obra o suministro.

No se trata de un contrato de ejecución material (obras, suministros o servicios operativos), sino de carácter intelectual y técnico, por lo que el riesgo económico para la administración es muy limitado, por no considerarlo inexistente.

El concurso de proyectos se regula en el Título I del Libro II, capítulo II, sección 2.^a de la LCSP:

Artículo 183.1

“El concurso de proyectos es un procedimiento que permite a la entidad adjudicadora adquirir un plan o proyecto, principalmente en los campos de la arquitectura, el urbanismo, la ingeniería o el procesamiento de datos, elegido por un jurado tras una licitación con o sin primas.”

Y añade en su apartado 4:

“Cuando el concurso de proyectos dé lugar a la celebración posterior de un contrato público, podrá celebrarse por procedimiento negociado sin publicidad con el ganador o con uno de los ganadores del concurso.”

Esto confirma que el procedimiento se centra en el valor técnico o creativo del proyecto, y no implica de por sí una ejecución inmediata que justifique una garantía de cumplimiento.

Además, en este caso, se otorgan premios económicos a los ganadores, sin que esto conlleve obligaciones contractuales posteriores que justifiquen una garantía.

A la luz de lo dispuesto en el artículo 107.1 de la LCSP, y teniendo en cuenta la naturaleza técnica e intelectual del contrato derivado de un concurso de proyectos (artículo 183), la escasa exposición económica, y el control que puede ejercer la administración sobre el cumplimiento, se justifica plenamente la exoneración de la garantía definitiva.

Esta decisión se encuentra amparada legalmente, es proporcional al objeto del contrato, y fomenta la participación de profesionales, estudios técnicos que podrían verse disuadidos por la exigencia de una garantía para participar en un mero concurso de proyectos.

VI. PRESUPUESTO BASE DE LICITACION Y VALOR ESTIMADO DEL PROCEDIMIENTO.

El artículo 183.4 en relación con el mismo precepto, apartado 2.b) de la LCSP regula las reglas de determinación del valor estimado de los concursos de proyectos, y prescribe que

Se consideran sujetos a regulación armonizada los concursos de proyectos cuyo valor estimado sea igual o superior a los umbrales fijados en las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 22 en función del órgano que efectúe la convocatoria.

El valor estimado de los concursos de proyectos se calculará aplicando las siguientes reglas a los supuestos previstos en el apartado 2 de este artículo: en el caso de la letra b), se tendrá en cuenta y los premios o pagos a los participantes, e incluyendo el valor estimado del contrato de servicios que pudiera adjudicarse ulteriormente con arreglo a la letra d) del artículo 168, si el órgano de contratación hubiere advertido en el anuncio de licitación su intención de adjudicar dicho contrato.

En el presente procedimiento, dado que se prevén pagos a los ganadores del concurso de proyectos, ese importe incluido IVA (14.520€) figura en el presupuesto base de licitación,

En el marco de este concurso para la selección de proyectos destinados a la implantación de un sistema de ticketing account-based (ABT), y atendiendo a la importancia estratégica de la actuación prevista, el Organismo entiende que resulta procedente establecer un premio económico a favor de los ganadores del concurso y dotarlo con 4.000 euros más IVA.

La decisión de asignar dicha cuantía encuentra su fundamento en las siguientes consideraciones:

El presupuesto estimado para la ejecución del citado sistema asciende a cuarenta millones de euros (40.000.000 €), constituyendo por tanto el premio una dotación

marginal en términos comparativos, equivalente aproximadamente al 0,01% del importe total que se presupuesta para la eventual ejecución del proyecto.

A pesar de su reducida incidencia económica, el premio comporta un efecto incentivador significativo, al fomentar la participación de operadores económicos que aporten propuestas de elevada calidad técnica, innovación y viabilidad, contribuyendo así a la consecución de los fines de interés público que persigue el proyecto.

La retribución prevista opera igualmente como un reconocimiento objetivo y formal al esfuerzo efectuado por los participantes, reforzando con ello los principios de igualdad, transparencia y concurrencia que rigen la contratación pública, conforme a la normativa aplicable.

De este modo, la concesión del premio no sólo no compromete la eficacia ni la eficiencia en la utilización de los recursos públicos, sino que constituye un instrumento complementario que contribuye a maximizar el valor de las propuestas recibidas y, en definitiva, a garantizar una mejor elección técnica para el interés general.

En virtud de todo lo anterior, se considera plenamente justificada y proporcionada la dotación de un premio económico por importe de 4.000 euros a los ganadores del concurso de proyectos para la implantación del sistema de ticketing ABT , que de acuerdo a las bases, pueden ser un máximo de tres concursantes, por lo que asciende a 12.000€ mas el IVA correspondiente, 2520€, en total 14.520€.

Al efecto de para calcular el valor estimado del procedimiento, de acuerdo con el precepto citado ha de añadir a la cuantía citada en el apartado anterior el importe sin IVA del eventual contrato negociado sin publicidad que podrá adjudicarse, esto es, 40.000.000€, presupuestados para los 10 años de duración prevista del contrato, de acuerdo con el desglose recogido en la memoria económica del expediente.

El plazo de duración del contrato se acoge a la previsión del artículo 29.4 de la LCSP determina que, de forma excepcional, en los contratos de suministros y de servicios se podrá establecer un plazo de duración superior al establecido en la propia Ley (5 años, incluidas prorrogas), cuando lo exija el período de recuperación de las inversiones directamente relacionadas con el contrato y estas no sean susceptibles de utilizarse en el resto de la actividad productiva del contratista o su utilización fuera antieconómica, siempre que la amortización de dichas inversiones sea un coste relevante en la prestación del suministro o servicio, circunstancias que deberán ser justificadas en el expediente de contratación con indicación de las inversiones a las que se refiera y de su período de recuperación.

De acuerdo con tal previsión, y tal y como se desglosa en la memoria económica, se exigen un conjunto de gastos/inversiones que precisan un plazo superior a 5 años y no pueden utilizarse en el resto de la actividad productiva.

Por tanto, el Valor Estimado del procedimiento asciende a catorce mil quinientos veinte euros (14.520€.)

EL SECRETARIO GENERAL

Firmado digitalmente por: BODEGA HERRAEZ PABLO
Fecha: 2025.09.17 11:43

Pablo Bodega Herráez



CONSEJERÍA DE VIVIENDA,
TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación