

Reflexiones sobre “La oferta económicamente más ventajosa”

La nueva Ley de contratos del sector público establece en su preámbulo que *“los objetivos que inspiran la regulación contenida en la presente Ley son, en primer lugar, lograr una mayor transparencia en la contratación pública, y en segundo lugar el de conseguir una mejor relación calidad-precio.”*

Para lograr este último objetivo por primera vez se establece la obligación de los órganos de contratación de velar por que el diseño de los criterios de adjudicación permita obtener obras, suministros y servicios de gran calidad, concretamente mediante la inclusión de aspectos cualitativos, medioambientales, sociales e innovadores vinculados al objeto del contrato”.

También en el objeto y finalidad de dicha Ley se incide en que se deben salvaguardar *“los principios de libertad de acceso a las licitaciones, publicidad y transparencia de los procedimientos, y no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores; y de asegurar, en conexión con el objetivo de estabilidad presupuestaria y control del gasto, y el principio de integridad, una eficiente utilización de los fondos destinados a la realización de obras, la adquisición de bienes y la contratación de servicios mediante la exigencia de la definición previa de las necesidades a satisfacer, la salvaguarda de la libre competencia y la selección de la oferta económicamente más ventajosa”.*

La experiencia actual se basa en licitaciones en las que el peso de las ofertas económicas es el factor fundamental lo que limita en muchos casos la aplicación del concepto de “oferta económicamente más ventajosa”.

Bajo el impulso de esta declaración de principios contenida en la Ley de contratos del sector público están teniendo lugar importantes cambios en el sector de la carretera sobre los que conviene hacer una serie de reflexiones. Así, las últimas licitaciones del Ministerio de Fomento para la rehabilitación superficial o estructural de carreteras (las conocidas en el sector como obras con clave 32) se están incluyendo criterios técnicos, reduciendo el impacto de las ofertas económica en las adjudicaciones. A lo largo del mes de abril están teniendo lugar las primeras aperturas de ofertas de contratos que contienen estos nuevos criterios.

Paralelamente la reciente aprobación del Plan de Con-

tratación Pública Ecológica de la Administración General del Estado abre las puertas al uso de criterios medioambientales en las licitaciones. El sector de la pavimentación asfáltica desde hace muchos años ha sido un abanderado de las mejoras medioambientales, siendo el fresado de pavimentos asfálticos uno de los 5 materiales más reciclados/reutilizados en España, con 470.000 t recuperadas en 2017.

Tanto la inclusión de criterios técnicos como medioambientales suponen un espaldarazo a la innovación, ya que permiten a las empresas ofrecer sus nuevos desarrollos a los clientes (administraciones públicas) para el disfrute de los ciudadanos al utilizar las carreteras, que son, aunque muchas veces parece que lo olvidamos, el principal medio de movilidad de personas y bienes.

Pero bajo este aparente panorama idílico aún quedan importantes retos que alcanzar y que de no conseguirse pueden convertir todos los principios anteriormente expresados en agua de borrajas.

La primera crítica vendría referida a la compra pública innovadora (CPI). A pesar del ingente esfuerzo realizado por todos los integrantes del sector de la carretera, su uso sigue siendo anecdótico, con unos plazos de aplicación tan dilatados en el tiempo que desaniman a los innovadores.

Inicialmente se pensaba que la mayor limitación sería el apoyo económico, pero la realidad ha demostrado que las mayores limitaciones provienen del cambio cultural que se exige en el personal de las administraciones públicas. Casos recientes de partidas presupuestarias destinadas a CPI que ha quedado prácticamente intactas abundan en la idea del cambio cultural.

Muy posiblemente, hoy en día el mayor esfuerzo tendría que dedicarse a una tarea de formación y difusión de la CPI a ciertos niveles del personal técnico y de los servicios de contratación de las administraciones públicas. Existe un potencial innovador excepcional pero que choca con un muro debido a la falta de facilidades existentes.

Sin quitar hierro al asunto, el desarrollo de la CPI “va por barrios”. Así, mientras el sector de la sanidad continúa liderando su aplicación, la iniciativa concreta de organismos como la Agencia Gallega de Innovación (GAIN) ha hecho que actuaciones como el polo de desarrollo de vehículos no tri-

pulados se haya convertido en un punto de referencia.

El sector de la carretera puede catalogarse de alumno aventajado en el uso de la CPI, pero más bien por demérito de otros sectores que por méritos propios y, sin ánimo de señalar con el dedo, no es el sector que genera innovación el que está limitando este proceso de desarrollo de la CPI.

Pero como ya se citó anteriormente, también el uso de criterios técnicos y medioambientales son un foco de generación de innovación por lo que la promoción de dichos criterios de valoración es una fuente de mejora. A la hora de su aplicación dos son los elementos que más pueden limitar su uso.

El primero es cómo encontrar criterios objetivos de valoración, lo que nos hace retrotraernos a una cuestión más fundamental: definir criterios más basados en prestaciones funcionales en lugar de tutelar hasta el último punto y coma las especificaciones técnicas de materiales y métodos de aplicación. Esto obliga a una mayor transparencia y confianza entre las administraciones públicas y proveedores, hecho que aún está muy lejos de ser realidad.

La segunda limitación está referida al uso de criterios medioambientales. En la última década el sector de la pavimentación se ha convertido en el referente sectorial a la hora de realizar evaluaciones ambientales. Sin embargo, la valoración de los criterios ambientales debe ir de la mano de las prestaciones técnicas, ya que se pueden producir contradicciones debidas, muy especialmente, al uso de límites del sistema y periodos de evaluación distintos.

Como conclusión, la innovación es la corriente que subyace bajo el principio de “oferta económicamente más ventajosa”. Los ciudadanos reclaman los mejores productos y servicios al mejor precio, las administraciones públicas son los encargados de dar curso a estas demandas y el sector generador de innovación quien debe ser capaz de dar a luz nuevas ideas, cuanto más disruptivas mejor. Podemos verlo como una utopía o ponernos manos a la obra, aportando cada uno de nosotros nuestra mejor actitud y conocimiento.