



Recurso nº 343/2026

Resolución nº 1304/2026

Sección 2ª

**RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL
DE RECURSOS CONTRACTUALES**

En Madrid, a 30 de julio de 2026.

VISTA la reclamación en materia de contratación interpuesta por D. G.N, en representación de la mercantil MER MEC ESPAÑA S.L., contra el acuerdo de adjudicación del procedimiento “*Suministro, montaje y puesta en servicio de sistemas de inspección de estado de pantógrafo en líneas de alta velocidad*”, con expediente 4.24/20810.0113, convocado por la entidad pública empresarial Agencia de Infraestructuras Ferroviarias ADIF-ALTA VELOCIDAD, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121 del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales; este Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. Aprobado el expediente de contratación y los pliegos para la licitación del contrato de suministro, montaje y puesta en servicio de sistemas de inspección de estado de pantógrafo en líneas de alta velocidad, con expediente 4.24/20810.0113, por el Consejo de Administración de la entidad pública empresarial Agencia de Infraestructuras Ferroviarias ADIF-Presidencia, a adjudicar por procedimiento abierto, se procedió al anuncio de la licitación y de los pliegos en el DOUE y en la Plataforma de Contratación del Sector Público los días 28 de mayo y 2 de junio de 2025, respectivamente.

El objeto del contrato se anunció sin división en lotes y con un valor estimado de 8.254.753,94 €.

Se señaló como código de clasificación CPV:

34940000 - Equipo ferroviario.

Y se fijó como plazo para la presentación de las proposiciones el día 30 de junio de 2025 hasta las 10:00 horas.

Segundo. Dentro del plazo para la presentación de las proposiciones, la Plataforma de Contratación del Sector Público registró las siguientes:

- ELECNOR SERVICIOS Y PROYECTOS, S.A.U.
- MER MEC ESPAÑA, S.L. (la recurrente) y
- SYNEOX RAIL, S.L.U. (30%); IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S (70%), en compromiso de UTE (la adjudicataria).

Tercero. El procedimiento abierto para la adjudicación siguió los trámites previstos para la adjudicación de los contratos celebrados por entidades que operan en los sectores del agua, energía, transporte y servicios postales (Sectores Especiales), regidos por el Real Decreto-Ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores, de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.

Cuarto. Con fecha 2 de julio de 2025, la mesa de contratación procedió a la apertura del sobre correspondiente a la documentación administrativa previa, -DEUC y declaración responsable-, se declaró bastante y en unidad de acto, se acordó la apertura del sobre nº 3 relativo a los criterios de adjudicación evaluables mediante juicios de valor y a entregar a los servicios técnicos la documentación aportada en dicho sobre, a los efectos de que elaboren el Informe correspondiente.



Quinto. Con fecha 18 de julio de 2025, se emitió por los servicios técnicos el informe de valoración técnica de criterios evaluables mediante un juicio de valor, con los siguientes resultados:

ELEC NOR SERVICIOS Y PROYECTOS S.A.U.	28,80	10,00	38,80	
MER MEC S.A.	29,45	5,00	34,45	
UTE SYNEOX RAIL, S.L. IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S	36,00	7,50	43,50	

Sexto. En la sesión de la mesa de contratación de 23 de julio de 2025 se aprueba el informe de valoración de las ofertas técnicas por unanimidad y se ordena la apertura de los sobres o archivos electrónicos con los criterios de adjudicación evaluables mediante fórmulas.

El 4 de agosto de 2025 se emitió el informe de valoración de estas ofertas y reunida la mesa de contratación de ADIF el 29 de octubre de 2025 se somete a examen y aprobación el informe de valoración y así es aprobado por unanimidad. El resultado de las puntuaciones tras la suma de las valoraciones de los dos criterios de adjudicaciones y que consta en el acta levantada por la mesa es el siguiente:

RAZÓN SOCIAL	PUNTUACION TECNICA TOTAL	PUNTUACION ECONOMICA TOTAL	PUNTUACION GLOBAL	ORDEN CLASIFICATORIO
SYNEOX RAIL, S.L. (30 %); IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S (70 %), en compromiso de UTE	43,50	51,76	95,26	1º
MER MEC ESPAÑA, S.L.	34,45	54,00	88,45	2º
ELEC NOR SERVICIOS Y PROYECTOS, S.A.U.	38,80	46,61	85,41	3º

Se declara mejor oferta la presentada por la UTE SYNEOX RAIL, S.L. (30%); IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S (70%), a quien se le requiere para la presentación de la documentación exigida por el artículo 150.2 de la LCSP.

Séptimo. El Consejo de Administración de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, en su sesión de 29 de enero de 2026, aprueba la adjudicación del contrato a favor de la U.T.E formada por las empresas SYNEOX RAIL, S.L. (30%) y IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S (70%) y se procede a su notificación mediante publicación en la Plataforma de Contratación del Sector Público.

Octavo. Disconforme con la resolución del consejo de administración de ADIF-ALTA VELOCIDAD, el representante de MER MEC ESPAÑA, S.L., con fecha 2 de marzo de 2026, formaliza en sede electrónica la presente reclamación en materia de contratación instando su estimación para que, con anulación de la adjudicación y exclusión de la oferta de la adjudicataria se ordene la retroacción de la licitación al momento de la adjudicación a favor de su oferta.

Noveno. En la tramitación de esta reclamación, se han observado todos los trámites legal y reglamentariamente establecidos, esto es, lo prescrito por el Real Decreto – Ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales (artículos 119 a 122) y subsidiariamente, por la Ley 9/2017,

de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP) así como por el Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se prueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (en adelante, RPERMC).

Décimo. En especial, por la Secretaría del Tribunal se ha concedido un plazo común de cinco días hábiles a las licitadoras concurrentes para satisfacer su derecho de audiencia. Dentro del plazo concedido ha presentado alegaciones la adjudicataria del contrato, la UTE SYNEOX RAIL, S.L. (30%) y IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S (70%), argumentando la corrección de la adjudicación del contrato y por ende, la desestimación de la reclamación.

Undécimo. Por Resolución de la Secretaria General del Tribunal dictada por delegación de este con fecha 20 de marzo de 2026 se resuelve mantener la suspensión del expediente de contratación producida como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 53 de la LCSP, de forma que, según lo establecido en el artículo 57.3 del texto citado, será la resolución de la reclamación la que acuerde el levantamiento.

Duodécimo. Este Tribunal, por Acuerdo de 17 de junio de 2026 estimó la solicitud planteada por la recurrente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 52 de la LCSP y concedió acceso a esta en sede del Tribunal, a la documentación obrante en el expediente relativa a la acreditación por la adjudicataria, inicialmente y en subsanación, relativa a la solvencia técnica y profesional, obrante en:

a: (i) las páginas 325 a 337, ambas incluidas, del documento 34 del expediente, correspondiente a la documentación presentada por el licitador mejor clasificado;

y (ii) al documento 36, relativo a la documentación aportada por dicho licitador en trámite de subsanación de la solvencia.

Décimotercero. Tras haber accedido a la documentación indicada en el antecedente de hecho anterior, la recurrente presentó escrito de ampliación de recurso con fecha 27 de junio de 2026.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. La presente reclamación se interpone ante este Tribunal que es competente para resolverlo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 120.1 del RDL 3/2020 en relación con el artículo 47 de la LCSP.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 121.1 del citado RDL, serán de aplicación a las reclamaciones que se interpongan ante los órganos mencionados en el artículo 120, contra alguno de los actos a que se refiere el artículo 119, las disposiciones de la LCSP que regulan el recurso especial en materia de contratación, con las especialidades que en el mismo artículo se mencionan.

Segundo. La actuación impugnada es susceptible de reclamación especial en materia de contratación ex artículo 119.1 del RDL 3/2020 y, se contrae a un acto susceptible de enjuiciamiento en esta sede al amparo del artículo 119.2 letra c) del mismo texto legal, por tratarse de “*c) Los acuerdos de adjudicación adoptados por las entidades contratantes*”.

Tercero. La reclamante, ha presentado oferta en este procedimiento abierto del que ha quedado situada en el segundo lugar en el orden de prelación de las ofertas, por lo que ostenta el concepto de legitimada de conformidad con el artículo 48 de la LCSP, con el fin de obtener un pronunciamiento anulatorio del acuerdo de adjudicación dictado por el consejo de administración de ADIF-ALTA VELOCIDAD.

Cuarto. El recurso se ha interpuesto dentro del plazo legalmente establecido al efecto en el artículo 50 de la LCSP y se da cumplimiento a las demás formalidades procedimentales.

Quinto. La representación de la reclamante MER MEC ESPAÑA, S.L., ejerce en la presente una pretensión de anulación del acuerdo del consejo de administración de ADIF-ALTA VELOCIDAD, E.P.E., por considerar que la adjudicación se ha hecho a favor de una UTE que carece de solvencia en los términos exigidos en los pliegos de esta licitación.

Los argumentos de la reclamante se vertebran en dos ejes: la indefensión causada por el órgano de contratación en las limitaciones para el acceso al expediente y en la ausencia de solvencia de la UTE adjudicataria.

1. Sobre el acceso al expediente de contratación y el quebranto del derecho de defensa de la reclamante.

Recuerda la reclamante que:

“MERMEC el 10 de febrero de 2026, MERMEC presentó escrito ante el órgano de contratación de ADIF AV, el 12 de febrero siguiente, por medio del cual solicitaba que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 53.1.a) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en conexión con los derechos que otorga la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, se le diese acceso a de los siguientes documentos presentados por las empresas SYNEOX RAIL, S.L. e IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S durante el proceso de licitación:

- Documentación obrante en el Sobre Nº 3.*
- Documentación y justificaciones presentadas en el trámite de acreditación de su SOLVENCIA ECONÓMICA, FINANCIERA Y TÉCNICA O PROFESIONAL tras la propuesta de adjudicación”.*

Con acceso al expediente, la defensa de la reclamante considera que ha sido un acceso parcial a la información solicitada y que:

“En definitiva, tanto la Documentación obrante en el Sobre Nº 3, en bloque, como la documentación acreditativa de la solvencia técnica de las empresas propuestas como adjudicatarias del Contrato fueron declaradas confidenciales por lo que a esta parte no se le permitió tener acceso a su contenido”.

Ante esta actuación, la reclamante esgrime que:

“El primer motivo de la presente reclamación es la absoluta indefensión que se le ha causado a mi representada, en tanto que no ha podido obtener acceso ni copia de la oferta de la adjudicataria obrante en el expediente del procedimiento de licitación y en particular, en lo relativo a la oferta técnica de las ahora adjudicatarias, que acredite que el equipamiento propuesto cumple con las especificaciones técnicas exigidas en los pliegos reguladores y, muy especialmente, en relación a la documentación acreditativa de su

supuesta solvencia técnica, en concreto, a los certificados o documentos acreditativos que demuestren la instalación de sistemas de sensorización ferroviaria similares a los del objeto del Contrato en las condiciones establecidas en el PCAP, ya que del “INFORME DE SOLVENCIA, HABILITACIÓN PROFESIONAL Y COMPROMISO DE ADSCRIPCIÓN DE MEDIOS, PREVIO A LA ADJUDICACIÓN” emitido por ADIF el 12 de enero de 2026 se infiere que tales certificados no se habrían aportado, sustituyéndose por meras declaraciones responsables, y que los contratos o precedentes a que haría referencia la experiencia alegada podrían no reunir las condiciones establecidas en el PCAP, como veremos en la alegación siguiente de este escrito”.

En definitiva, considera que se ha provocado indefensión que conlleva la anulación de la adjudicación que constituye el objeto de la presente reclamación.

2. Sobre el incumplimiento de la solvencia técnica por parte de la UTE adjudicataria.

En esta alegación, MER MEC ESPAÑA, S.L., indica:

“Así, el PCAP establece como único medio válido para acreditar el cumplimiento de este requisito mínimo de solvencia la aportación de una relación de las principales prestaciones de igual o similar naturaleza y similares características técnicas a las que constituyen el objeto del Contrato, que deberá estar acompañada de certificados de buena ejecución cuando los trabajos no hubiesen sido realizados para ADIF o ADIF AV.

De la información a la que hemos tenido acceso, principalmente el “INFORME DE SOLVENCIA, HABILITACIÓN PROFESIONAL Y COMPROMISO DE ADSCRIPCIÓN DE MEDIOS, PREVIO A LA ADJUDICACIÓN” elaborado por ADIF, se deduce: (i) las adjudicatarias no reúnen el requisito de solvencia mínimo exigido y (ii) no han aportado los certificados y la documentación que exige el Pliego para acreditar válidamente tal solvencia”.

En el hilo argumental de la reclamante se advierte que:

«De acuerdo con lo que indica ADIF AV en el informe referido en el párrafo anterior, las adjudicatarias aportaron un “Informe de aclaración de solvencia técnica, donde incluyen la

declaración de tener implementados los sistemas a instalar, en el administrador ferroviario Belga (Infrabel), y en líneas en explotación con velocidades iguales o superiores a 250 Km/h”.

Pues bien, de acuerdo con la información disponible en los registros de Infrabel, ninguno de los sistemas para monitorizar el pantógrafo de trenes en circulación está instalado en líneas con velocidades iguales o superiores a 250 km/h. Los sistemas de medición en Bélgica están instalados de la siguiente manera:

- 6 unidades ubicadas en la estación Bruselas Norte (colocadas en un puente para la entrada de las líneas provenientes del norte del país), con una velocidad máxima de circulación igual o inferior a 160 km/h.*
- 2 unidades en Amberes y Gante (línea 59), en las inmediaciones de la estación de Beveren, con una velocidad máxima de circulación igual o inferior a 160 km/h.*
- 2 unidades cerca de Namur (aún no en servicio) (línea 130), con una velocidad máxima de circulación igual o inferior a 160 km/h*

Por lo tanto, ninguno de los sistemas mencionados cumple con el requisito de Solvencia técnica o profesional, que exige la instalación en una línea con velocidad de circulación igual o superior a 250 km/h. Desconocemos, por tanto, a qué sistemas de medición puede venir referida la declaración presentada por las adjudicatarias».

Además, la reclamante invoca la insuficiencia formal del medio de acreditación de solvencia técnica empleado por las adjudicatarias:

«Entrando de lleno en la segunda cuestión que sustenta esta alegación, sea lo que sea que el adjudicatario haya declarado, lo cierto es que de acuerdo con el “INFORME DE SOLVENCIA, HABILITACIÓN PROFESIONAL Y COMPROMISO DE ADSCRIPCIÓN DE MEDIOS, PREVIO A LA ADJUDICACIÓN” de ADIF AV, tal declaración no se habría acompañado de los certificados de buena ejecución que exige el PCAP, por lo que este hecho debió de ser ya de por sí determinante de la inadmisión de la oferta de la adjudicataria, pues no acredita debidamente y por los medios exigidos en el PCAP disponer de la solvencia técnica mínima exigida para participar en la licitación».

Y continúa:

“Conforme al PCAP “El licitador mejor clasificado, previamente a la adjudicación, acreditará el cumplimiento de este requisito aportando relación de las principales prestaciones de igual o similar naturaleza y similares características técnicas a las que constituyen el objeto de la presente licitación, realizadas en el transcurso de los tres (3) últimos años, que incluya importe, fechas, condición de suministrador y/o fabricante y beneficiarios públicos o privados de los mismos, así como certificados de buena ejecución cuando los trabajos no hubiesen sido realizados para ADIF o ADIF AV, que permita demostrar que dispone de la experiencia requerida. Para el supuesto de prestaciones que se hayan realizado en UTE, para el cálculo del importe exigido se tomará en cuenta la proporción de la participación en la UTE de cada una de las empresas integrantes de la misma.

La redacción es inequívoca, no basta con presentar una relación (o declaración) de las prestaciones similares realizadas en el curso de los tres últimos años, sino que se exige que esta relación venga acompañada de certificados o documentos acreditativos, por tanto, no basta una mera manifestación del licitador sino que debe acreditarse la ejecución efectiva en las condiciones exigidas mediante certificados de buena ejecución. Nos encontramos ante un requisito objetivo, tasado y no interpretable. Una mera declaración como la que, según se desprende del Informe de ADIF AV, habrían presentado las adjudicatarias no constituye un mecanismo legítimo para acreditar la solvencia técnica. Este, en nuestra opinión es, además, un motivo de peso para que este Tribunal nos autorice a tomar vista del expediente de licitación completo, pues es necesario comprobar si nuestra más que legítima sospecha es real.

(...).

Cabe añadir, además, que el “INFORME DE SOLVENCIA, HABILITACIÓN PROFESIONAL Y COMPROMISO DE ADSCRIPCIÓN DE MEDIOS, PREVIO A LA ADJUDICACIÓN” de ADIF AV carece motivación alguna en este punto, pues se limita a recoger la existencia de esa declaración (insuficiente) y no contiene análisis técnico alguno sobre equivalencia con las condiciones establecidas en el PCAP. No analiza fechas concretas de ejecución, importe certificado, alcance técnico validado por Infrabel,

condiciones reales de explotación ni cumplimiento satisfactorio acreditado por el destinatario”.

En consecuencia, suplica la estimación de la reclamación, anulando la adjudicación recurrida, y ordenando que se proceda a excluir la proposición formulada las empresas SYNEOX RAIL, S.L. e IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S, por carecer de solvencia técnica suficiente y, consecuentemente, se ordene la adjudicación del Contrato a la proposición formulada por MERMEC, por ser la oferta más ventajosa en términos generales.

Sexto. Por su parte el informe del órgano de contratación suscrito por el Director de la Asesoría Jurídica de ADIF de fecha 13 de marzo de 2026, se opone a las pretensiones anulatorias del acuerdo de adjudicación.

1. Sobre la alegada indefensión del reclamante por falta de acceso al expediente administrativo.

En esta alegación, el poder adjudicador puntualiza:

“Con fecha 17 de febrero de 2026, al efecto de facilitar el ejercicio de la facultad de acceso al expediente, ADIF- AV requiere a la UTE adjudicataria que confirmen la designación de confidencialidad efectuada y si, en su caso, estos documentos, pueden ser exhibidos en un acto de vista presencial o telemática. Asimismo, se solicita indiquen si se autoriza la entrega de copia de estos, al promotor del trámite de vista previa. La adjudicataria ratifica la condición de confidencial de los citados documentos, considerándose legítima y razonable por parte de ADIF-AV según Nota interna de 20 de febrero de 2026.

Con fecha 23 de febrero de 2026, se celebra reunión de vista de expediente en la que ADIF-AV pone a disposición de MER MEC ESPAÑA, S.L. la documentación enumerada en el Acta de 23 de febrero de 2026 (documento 48).

De cualquier manera, tal y como ratificó el Tribunal al que nos dirigimos en alguna ocasión anterior (Resolución nº 35/2025, de 15 de enero), los documentos compartidos con la reclamante, entre los que se encuentra la documentación de acreditación de solvencia

técnica de la UTE adjudicataria no declarados confidenciales, así como los informes de análisis de solvencia publicados en PLACE son un elemento más que suficiente para salvar la alegada indefensión. Tal y como indica la citada Resolución, la cual citaba la doctrina de la Resolución 649/2020:

(...).

En relación con la alegada indefensión por parte de la reclamante, por no tener acceso al expediente administrativo completo, esta Entidad quiere subrayar que dicha afirmación resulta desmentida en el momento en que la reclamante ha sido capaz de extraer numerosos puntos técnicos y un profundo conocimiento de la documentación del procedimiento del licitador rival en su escrito de recurso, por lo que no puede considerarse que haya habido indefensión, entendida ésta como una privación real de las posibilidades de defensa del interesado.

Sin perjuicio de lo anterior, y como no podía ser de otra manera, se pone de manifiesto que esta entidad ha procedido a la remisión, junto con el presente informe jurídico, de la totalidad del expediente administrativo al Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, el cual puede entender procedente el acceso parcial o total del mismo por parte de la reclamante”.

2. Sobre la alegada falta de solvencia técnica exigida, así como la insuficiencia formal en cuanto la acreditación de dicho requisito.

En este aspecto, la reclamante contra argumenta:

«i. Insuficiencia formal del medio de acreditación de solvencia técnica empleado por las adjudicatarias.

Argumenta la reclamante que, de acuerdo con la redacción del apartado I.3.I del Cuadro de Características del PCAP “no basta con presentar una relación (o declaración) de las prestaciones similares realizadas en el curso de los tres últimos años, sino que se exige que esta relación venga acompañada de certificados o documentos acreditativos, por tanto,

no basta una mera manifestación del licitador sino que debe acreditarse la ejecución efectiva en las condiciones exigidas mediante certificados de buena ejecución”.

En este punto, cabe señalar que, durante el plazo habilitado al efecto, la UTE adjudicataria presentó un certificado emitido por una entidad del sector público, el administrador de infraestructuras ferroviarias belga (INFRABEL), el cual recogía la instalación y buen funcionamiento de sistemas de inspección de estado de pantógrafo en su red nacional, por parte de IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S (miembro de la UTE adjudicataria).

Los servicios técnicos solicitaron aclaración sobre dicho certificado, para que se aportara documentación adicional sobre el punto concreto de instalación, así como las características principales de la línea ferroviaria donde está instalado, incluyendo su velocidad máxima. El plazo otorgado para presentar la información solicitada era de 3 días naturales. Dicha solicitud de ampliación de información fue contestada con una declaración responsable, la cual meramente aportaba información adicional a la recogida en el certificado de INFRABEL. De esta forma, la solicitud y presentación de aclaración a la documentación inicial de solvencia técnica cumplía con los requisitos establecidos por la doctrina del TACRC (entre otras, Resolución 9/2023 y 929/2019) y del TJUE (asunto C-131/16): i) los requisitos de solvencia se cumplían en el momento de presentación de la oferta; ii) la declaración aportada tras la solicitud de aclaración no modificaba la oferta presentada por la UTE propuesta como adjudicataria.

El medio de acreditación del requisito de solvencia técnica que recoge el PCAP es el siguiente:

“El licitador mejor clasificado, previamente a la adjudicación, acreditará el cumplimiento de este requisito aportando relación de las principales prestaciones de igual o similar naturaleza y similares características técnicas a las que constituyen el objeto de la presente licitación, realizadas en el transcurso de los tres (3) últimos años, que incluya importe, fechas, condición de suministrador y/o fabricante y beneficiarios públicos o privados de los mismos, así como certificados de buena ejecución cuando los trabajos no hubiesen sido realizados para ADIF o ADIF AV, que permita demostrar que dispone de la experiencia requerida. Para el supuesto de prestaciones que se hayan realizado en UTE, para el

cálculo del importe exigido se tomará en cuenta la proporción de la participación en la UTE de cada una de las empresas integrantes de la misma”.

Así pues, el certificado de INFRABEL acreditaba los principales extremos recogidos en el medio establecido en el PCAP, tal y como reflejan los servicios técnicos en su Informe técnico de contestación al recurso. De acuerdo con dichos servicios, ADIF-AV solicitó aclaración para la ampliación de la información que ya contenía el certificado.

(...).

Adicionalmente, tal y como se desarrollará en el punto siguiente, la comprobación de las afirmaciones contenidas en la Declaración de la UTE adjudicataria (y que, reiteramos, meramente complementaban los extremos contenidos en el certificado expedido por INFRABEL) podía realizarse en páginas web de público conocimiento y en la documentación de la licitadora que ya obraba en el expediente de licitación, por lo que no se necesitaba documentación acreditativa adicional.

ii. De la supuesta falta de solvencia técnica de las empresas que forman parte de la UTE adjudicataria.

Por otro lado, la reclamante alega también la existencia de varios defectos en la documentación de solvencia técnica presentada por SYNEOX RAIL, S.L. e IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S en compromiso de UTE, de forma previa a la adjudicación, en concreto, que la documentación aportada no acreditaría el requisito de solvencia técnica recogido en el apartado I.3.I del Cuadro de Características del PCAP.

a) De la falta de acreditación del CPV requerido el PCAP.

La reclamante alega que los trabajos que constan en la web oficial de contratación de la Unión Europea (TED) en los que ha participado la UTE adjudicataria no cumplen con el requisito de que los CPV comiencen por el código 349.

A esta afirmación, los servicios técnicos contestan, en su Informe técnico de contestación al recurso, que el certificado expedido por INFRABEL menciona, de manera indubitada,

que los trabajos realizados para el administrador de infraestructuras ferroviarias belga fueron catalogados bajo el código CPV 34940000-8, por lo que la alegación debe ser desestimada.

b) Del requisito relativo a que los sistemas de seguridad hayan sido instalados en líneas ferroviarias en explotación con velocidades iguales o superiores a 250 km/h y que no están específicamente destinados a la vigilancia de trenes de alta velocidad.

La reclamante indica que los sistemas de seguridad señalados por la UTE adjudicataria como solvencia técnica no están instalados en líneas ferroviarias con velocidades iguales o superiores a 250 km/h y no están específicamente destinados a la vigilancia de trenes de alta velocidad. Para argumentar tal afirmación hace alusión a una licitación cuya relación con el presente Contrato no ha podido ser verificada por los servicios técnicos, así como a información que consta en varias páginas web de INFRABEL.

Los servicios técnicos, tal y como se acredita en el Informe técnico de contestación al recurso, de forma previa al Informe de solvencia, habilitación profesional y compromiso de adscripción de medios, previo a la adjudicación, también comprobaron, a partir de la documentación que constaba en el expediente de licitación del Contrato y en páginas web de INFRABEL que, efectivamente, uno de los conjuntos de sistemas de seguridad que la UTE clasificada en primer lugar estaba instalado en la línea 36, una línea convencional que es continuación inmediata de la línea 2 de Alta Velocidad de INFRABEL. Dicha línea tiene tráfico mixto, ya que en ella confluyen trenes de Alta Velocidad y otros servicios.

Los servicios técnicos, en su Informe de precisiones, explican que, de acuerdo con su criterio, los sistemas indicados como solvencia técnica en dicho punto cumplen el requisito porque, a pesar de que la línea 36, por sí misma, no es una línea de Alta Velocidad, desde el punto de vista de la explotación ferroviaria, los sistemas detectan posibles defectos en pantógrafos de trenes de Alta Velocidad, tal y como indica el certificado facilitado por INFRABEL. Según los servicios técnicos, la relevancia del requisito de solvencia técnica no reside en el punto geográfico en el que los sistemas hayan sido instalados, sino que, desde el punto de vista funcional, pueda dar servicio a los pantógrafos de trenes que circulan a Alta Velocidad, cumpliendo la finalidad del objeto del Contrato (el cual,

recordemos que es el suministro, montaje y puesta en servicio de sistemas de pantógrafo de trenes que circulan a Alta Velocidad).

Haber excluido la oferta de la UTE actualmente adjudicataria por incumplimiento del requisito de solvencia técnica, cuando se había comprobado por parte de los servicios técnicos de ADIF-AV que los sistemas acreditados cumplían funcionalmente la experiencia solicitada hubiera resultado demasiado estricto y contrario a la doctrina del TACRC.

En relación con lo anterior, traemos a colación el concepto de prestaciones “de igual o similar naturaleza”, respecto de la acreditación de la solvencia técnica, recogido en la normativa contractual y en la doctrina del Tribunal al que nos dirigimos, principalmente respecto experiencias que no cumplan estrictamente el CPV. Citamos entre otras, en la Resolución 753/2017, de 5 de septiembre:

(...).

iii. Doctrina de la discrecionalidad del órgano de contratación para valorar la solvencia técnica.

En relación con lo anterior, es necesario poner de manifiesto el reconocimiento, tanto por los Tribunales administrativos, como por los Judiciales, de que el órgano de contratación dispone en este campo de un cierto nivel de discrecionalidad en la apreciación de las cuestiones de carácter técnico que no son controlables desde el punto de vista jurídico. Ello no significa que el órgano de contratación pueda apreciar libremente los temas de carácter técnico, pero sí que el control de legalidad no puede ir más allá de determinar si en la apreciación y valoración de tales extremos se ha actuado sin discriminación entre los licitadores, verificar que no se haya incurrido en error patente y que, finalmente, no se haya producido ninguna infracción legal en el cumplimiento de los requisitos y trámites del procedimiento de valoración.

(...).

Como se desprende de los documentos obrantes en el expediente, y en los informes de contestación a la presente reclamación la decisión emitida por el órgano de contratación

en relación con la aceptación de la solvencia técnica acreditada por la UTE adjudicataria, se ha basado en el objeto y las funcionalidades requeridas en los Pliegos y en el conocimiento profundo que tiene del servicio técnico de la materia objeto del Contrato, ajustándose a lo establecido en la normativa contractual.

Adicionalmente, la doctrina jurisprudencial sentada, entre otras, en la Sentencia del Tribunal Supremo, de 23 de junio de 2003, sobre el supuesto de discrecionalidad técnica de los órganos de contratación que aplican criterios resultantes de concretos conocimientos especializados y sus apreciaciones mantiene el criterio de que solo se justifican en la imparcialidad de los órganos establecidos para realizar la calificación, presunción “iuris tantum”, salvo que ésta quede desvirtuada por desviación de poder, arbitrariedad o ausencia de toda justificación del criterio adoptado por fundarse en patente error debidamente acreditado por parte del que lo alega. Asimismo, también es doctrina del Tribunal al que nos dirigimos la que recuerda que: “los informes técnicos están dotados de una presunción de acierto y veracidad, precisamente por la cualificación técnica de quienes los emiten y solo cabe frente a ellos una prueba suficiente de que son manifiestamente erróneos o se han dictado en clara discriminación de los licitadores, en consecuencia este Tribunal ha de limitarse a comprobar si se han seguido los trámites procedimentales y de competencia, analizar si se ha incurrido en error material y si se han aplicado formulaciones arbitrarias o discriminatorias”. (por todas, la citada Resolución del TACRC nº 559/2018, de 8 de junio de 2018).

De lo expuesto sobre el control relativo a los actos discrecionales del órgano de contratación en el expediente de licitación del Contrato, no se aprecia desviación de poder, ni que se haya incurrido en arbitrariedad, ya que, de los informes y del contenido de los Pliegos resulta motivada la adjudicación. Ha quedado acreditado que, a través de los informes emitidos por los servicios técnicos, el órgano de contratación ha llegado a la convicción de que la UTE adjudicataria ha justificado la solvencia técnica requerida.

Teniendo en cuenta lo anterior, debe concluirse que la resolución de adjudicación resulta conforme a Derecho. De esta forma, la alegación relativa a que la UTE adjudicataria no cumple con el requisito de solvencia técnica debe ser desestimada».

Séptimo. La recurrente, tras el acceso al expediente concedido, amplía sus alegaciones contra la adjudicación del contrato mediante escrito presentado en el registro de este Tribunal el 27 de junio de 2026. En el mismo, en esencia expone que del certificado emitido por INFRABEL y aportado por la UTE adjudicataria para acreditar la solvencia técnica se desprende que:

-Los sistemas estén instalados en una ubicación donde la velocidad del tren sea de 250 km/h o más.

-Los sistemas estén instalados en líneas de alta velocidad. INFRABEL simplemente indica que los sistemas se utilizan para medir tanto trenes de alta velocidad como flota regular.

-Los sistemas están diseñados para medir desde 5 hasta 300 km/h, pero no afirma haber probado el sistema a 300 km/h, ni siquiera de forma experimental.

En definitiva, sostienen que *“el documento emitido por INFRABEL no certifica que los sistemas implementados por las adjudicatarias se encuentren instalados en líneas ferroviarias en explotación con velocidades iguales o superiores a 250 km/h (y en activo en el momento de la licitación), que es lo que precisamente exige el PCAP”*.

(...)

«Son las adjudicatarias las que declaran que los sistemas están instalados en la línea de alta velocidad LAV 2 y LAV 4 en el “Informe de aclaración de solvencia técnica, donde incluyen la declaración de tener implementados los sistemas a instalar, en el administrador ferroviario Belga (Infrabel), y en líneas en explotación con velocidades iguales o superiores a 250 Km/h”. presentado en el trámite de subsanación que les confiere ADIF a efectos de aclarar su solvencia. Pero tal declaración no se encuentra corroborada por el documento emitido por INFRABEL (que es donde debería haberse hecho constar tal extremo de haber sido cierto), ni por las imágenes que acompañan la documentación, ni por la información disponible sobre las redes viarias de Bruselas, pues, insistimos, los sistemas se encuentran instalados en la estación de Bruselas, donde convergen las líneas de alta velocidad LAV 2 y LAV 4, así como muchas líneas convencionales (que no son de alta velocidad)”.

(...)

De hecho, tal y como se exponía en la página 23 de la reclamación, la especificación técnica de la licitación de 2015 de Bruselas de la que resultó adjudicataria IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S indicaba claramente que la velocidad máxima de medición para los sistemas era de 43 km/h (tal y como puede observarse en la foto que las propias adjudicatarias incluyen en la documentación) y solo algunos trenes (probablemente los de alta velocidad) hasta 160 km/h, pero no los 250 km/h exigidos por ADIF AV en la licitación que nos ocupa (Documento n.º 5 de la reclamación).

De ahí que el documento emitido por INFRABEL no indique expresamente que los sistemas se encuentren ubicados en líneas de alta velocidad por la que circulen trenes a velocidades de 250 km/h o más. No podía hacerlo porque las líneas en las que se encuentran no cumplen simplemente con tales características.

Tampoco sirve a los efectos de la solvencia exigida en el PCAP el hecho de que tales sistemas estén especificados para escanear trenes a una velocidad comprendida entre 5 y 300 km/h, pues lo que el PCAP requiere es que los sistemas se encuentren en la actualidad y de forma efectiva (sistemas en activo) monitorizando el pantógrafo de trenes que circulen a 250 km/h, pues ese será su fin en el Contrato que ahora nos ocupa. No basta con que estén capacitados o diseñados para ello (que es lo único que certifica INFRABEL), sino que lo que el pliego busca es adjudicar el Contrato a licitadores con sistemas que hayan sido efectivamente probados sobre el terreno y que monitoricen actualmente este tipo de trenes de alta velocidad y ello por evidentes razones de seguridad viaria».

En segundo lugar, señalan que el administrador de infraestructuras belga, INFRABEL, ha confirmado que los sistemas para monitorizar el pantógrafo de las adjudicatarias no están implementados en líneas ferroviarias en explotación con velocidades iguales o superiores a 250 km/h en Bruselas, confirmando que los sistemas de las adjudicatarias se ubican en líneas convencionales con velocidades de entre 40 km/h y 140 km/h, velocidades muy inferiores a los 250 km/h exigidos en el PCAP. Aportan como doc. 7 la carta remitida por dicho administrador de infraestructuras de 26 de junio de 2026.

Octavo. La entidad contratante ha emitido informe en respuesta al escrito ampliatorio presentado, acompañado de un informe técnico.

En el primero de ellos, se remite a lo expresado en el Informe jurídico de contestación a la reclamación, de 13 de marzo de 2026. La entidad contratante considera que el certificado inicial de INFRABEL acreditaba los principales extremos recogidos en el medio establecido en el PCAP. Siguiendo lo expresado por los servicios técnicos, se solicitó aclaración para la ampliación de la información que ya contenía el certificado.

Afirman a lo que, de forma previa a la emisión del Informe de solvencia previo a la adjudicación, la entidad contratante comprobó, a partir de la documentación que constaba en el expediente de licitación y en páginas web de INFRABEL que, efectivamente, uno de los conjuntos de sistemas de seguridad que la UTE clasificada en primer lugar estaba instalado en la línea 36, una línea convencional que es continuación inmediata de la línea 2 de Alta Velocidad de INFRABEL. Dicha línea tiene tráfico mixto, ya que en ella confluyen trenes de Alta Velocidad y otros servicios. Según el criterio de los servicios técnicos, los sistemas indicados como solvencia técnica en dicho punto cumplen el requisito porque, a pesar de que la línea 36, por sí misma, no es una línea de Alta Velocidad, desde el punto de vista de la explotación ferroviaria, los sistemas detectan posibles defectos en pantógrafos de trenes de Alta Velocidad, tal y como indica el certificado facilitado por INFRABEL.

Argumenta la entidad contratante en la nueva declaración de INFRABEL que se aporta con la ampliación del recurso, el administrador de infraestructuras afirma que los sistemas de detección objeto de los trabajos de la solvencia técnica presentada por la UTE adjudicataria estarían situados en las líneas 01,02 y 59, las cuales se encuentra a continuación de las líneas 02 y 04 de alta velocidad de la red belga. Este supuesto afirman, es el mismo que si los sistemas hubieran estado instalados en la línea 36: los servicios técnicos, de esta Entidad reiteran en su Informe técnico de precisiones ante la ampliación de la reclamación que nos ocupa que: *“la funcionalidad de los sistemas ofertados quedaría demostrada, ya que los equipos pantoscanners inspeccionan el estado de los pantógrafos del material rodante que circula por las líneas de alta velocidad L2 y L4 de Infrabel, cuya velocidad de referencia es de 300 km/h”*.

Concluye que excluir la oferta de la UTE actualmente adjudicataria por incumplimiento del requisito de solvencia técnica, cuando se ha comprobado por parte de los servicios técnicos de ADIF-AV que los sistemas acreditados cumplen funcionalmente la experiencia solicitada, resultaría una conducta demasiado estricta y contraria a la doctrina del TACRC.

Por su parte, la UTE adjudicataria presenta alegaciones complementarias, defendiendo, en esencia, que la interpretación de INFRABEL confirma la interpretación funcional sostenida por ADIF y vendría a corroborar que el sistema PantoScanner® monitoriza los trenes que operan en las líneas belgas de alta velocidad L2 y L4. Por el contrario, el propio administrador de infraestructuras confirma que el sistema inspecciona diariamente trenes pertenecientes a las líneas L2 y L4 y que su ubicación física responde exclusivamente a criterios operativos propios de una red interoperable.

Noveno. Expuestas las posiciones de las partes, hemos de entrar, como cuestión preliminar antes de abordar el fondo del asunto en el análisis de la alegada indefensión de la reclamante MER MEC ESPAÑA, S.L., constitutiva de un vicio de nulidad en el acuerdo de adjudicación del contrato y ello porque el acceso al expediente solicitado fue parcial e incompleto.

La aquí reclamante solicitó el acceso al expediente ante ADIF y el órgano de contratación actuó conforme dispone el artículo 133 de la LCSP y así tuvo acceso a diversos documentos entre los que se encuentra el informe de solvencia, habilitación profesional y compromiso de adscripción de medios previo, a la adjudicación.

La doctrina de este Tribunal, como es reflejo la Resolución 1039/2025, de 10 de julio, sobre el acceso al expediente y las limitaciones al mismo, como consecuencia de la confidencialidad de la información suministrada, puede sintetizarse así:

«a. El carácter confidencial de la documentación no puede declararse de forma genérica sobre la totalidad de la documentación, debiendo venir referida a secretos técnicos o comerciales, como aquella documentación confidencial que comporta una ventaja competitiva, desconocida por terceros y que, representando un valor estratégico para la empresa, afecte a su competencia en el mercado, siendo obligación del licitador que invoca el deber de confidencialidad justificar suficientemente que la documentación aportada es

verdaderamente confidencial y al órgano de contratación o entidad contratante decidir de forma motivada (Resolución nº 58/2018, de 19 de enero).

b. El derecho de acceso se extiende a lo que constituye el expediente, tal y como éste viene definido en el artículo 70 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común, no extendiéndose a otros documentos que, aun cuando hubieran sido aportados por los licitadores, no hayan servido de antecedente de la resolución impugnada (Resolución nº 732/2016, de 23 de septiembre).

c. La confidencialidad sólo puede propugnarse de documentos que sean verdaderamente secretos, es decir, que no resulten accesibles o puedan ser consultados por terceros (Resolución nº 393/2016, de 20 de mayo).

d. En todo caso, el derecho de acceso al expediente tiene un carácter meramente instrumental, vinculado a la debida motivación de la resolución de adjudicación como presupuesto del derecho de defensa del licitador descartado, por lo que no es imprescindible dar vista del expediente a la parte actora más que en aquellos aspectos respecto de los cuales quede justificada la necesidad de su conocimiento para fundar el recurso o reclamación (Resolución nº 741/2018, de 31 de julio)».

Pues bien, en el presente supuesto, aunque se concedió el derecho de acceso al expediente, tal y como se deja constancia en el mismo, de forma parcial, este acceso fue insuficiente como para garantizar el derecho de defensa del interesado, habiéndole generado indefensión. Así, si bien, la solicitud del recurrente en relación al contenido del sobre nº 3 puede ser calificada de genérica (documento nº 44 del expediente), pues pretende el acceso completo, no ha apreciado el Tribunal que la documentación aportada para justificar la solvencia técnica y profesional se halle afectada por lo que el recurrente califica en sus alegaciones en sede de recurso, “*como know-how exclusivo y estrategias técnicas desarrolladas mediante inversión y experiencia específica*”, aspecto este que tampoco fue justificado en la respuesta obrante en el expediente por parte de la adjudicataria ante la solicitud de acceso (doc. 46), en la que se limita a afirmar sin más la confidencialidad de la documentación, ni tampoco por parte del órgano de contratación.

Asimismo, el informe de solvencia tan solo enunciaba nominalmente la documentación aportada para justificar dicho requisito de aptitud, ante lo cual el recurrente razonadamente expuso sus dudas sobre la suficiencia de tal informe para entender justificada la solvencia técnica y profesional, por lo que sorprende a este Tribunal que el órgano de contratación llegue a afirmar que el recurrente *“ha demostrado un profundo conocimiento de la documentación del procedimiento del licitador rival en su escrito de recurso”* cuando el recurrente no tuvo acceso a ningún documento justificativo de la solvencia técnica y profesional (doc. 48) y se ciñe en su recurso a elaborar hipótesis sobre la supuesta acreditación de la solvencia técnica a partir de la información accesible públicamente de Infrabel.

Visto lo cual, el Tribunal estimó la solicitud planteada por la recurrente, mediante Acuerdo de 17 de junio de 2026 y le concedió acceso a la documentación obrante en el expediente relativa a la acreditación por la adjudicataria, inicialmente y en subsanación, relativa a la solvencia técnica y profesional, obrante en los documentos nº 34 y 36 del expediente de contratación remitido a este Tribunal para que, en el plazo de diez días desde el acceso, procediera a completar su recurso, de acuerdo con lo establecido en el artículo 52 de la LCSP.

El escrito inicial ha sido completado con el segundo escrito, de fecha 27 de junio de 2026, según se indicó en el Antecedente de hecho décimo segundo

Décimo. Entrando en el fondo del asunto, hemos de analizar cómo los pliegos han configurado los requisitos de solvencia técnica y su forma de acreditación.

Es el cuadro de características del PCAP el determinante a la hora de señalar los requisitos de solvencia en el apartado II.3 “Solvencia económica, financiera y técnica o profesional” en lo que respecta a la negada por la reclamante el apartado II.3.1 indica (el subrayado es nuestro):

“Solvencia técnica o profesional:

La solvencia técnica o profesional se acreditará mediante el cumplimiento del siguiente requisito:

Se requiere la realización de trabajos de instalación de sistemas de sensorización ferroviaria similares a los del objeto del contrato, realizados en el transcurso de los tres (3) últimos años, por valor de, al menos, 495.285,24 € en el año de mayor ejecución. A estos efectos, se considerarán como de igual o similar naturaleza a los del objeto del contrato, todos aquellos trabajos cuyo CPV coincida en sus tres primeras cifras con el código CPV 34940000, siendo necesario que los sistemas a instalar hayan sido implementados en líneas ferroviarias en explotación pertenecientes a administradores de infraestructuras de la Unión Europea, Reino Unido, Suiza o Noruega, así como que hayan sido implementados en líneas ferroviarias en explotación con velocidades iguales o superiores a 250 km/h (los sistemas instalados en las redes de los citados países y en líneas cuya velocidad sea superior a 250 km/h deberán ser de iguales características a los ofertados y deberán seguir en activo en el momento de la licitación).

El licitador mejor clasificado, previamente a la adjudicación, acreditará el cumplimiento de este requisito aportando relación de las principales prestaciones de igual o similar naturaleza y similares características técnicas a las que constituyen el objeto de la presente licitación, realizadas en el transcurso de los tres (3) últimos años, que incluya importe, fechas, condición de suministrador y/o fabricante y beneficiarios públicos o privados de los mismos, así como certificados de buena ejecución cuando los trabajos no hubiesen sido realizados para ADIF o ADIF AV, que permita demostrar que dispone de la experiencia requerida. Para el supuesto de prestaciones que se hayan realizado en UTE, para el cálculo del importe exigido se tomará en cuenta la proporción de la participación en la UTE de cada una de las empresas integrantes de la misma.

A los efectos del párrafo anterior, cuando el destinatario sea una entidad del sector público estos certificados serán expedidos o visados por el órgano competente; cuando el destinatario sea un sujeto privado, será expedido por esta entidad, o a falta de este certificado, será suficiente una declaración del empresario acompañada de los documentos obrantes en poder del mismo que acrediten la realización de la prestación; en su caso estos certificados serán comunicados directamente al órgano de contratación por la autoridad competente”.

De los apartados del cuadro de características transcritos se infiere que: el Pliego exige para acreditar la solvencia técnica en este contrato de suministro: (i) la realización de trabajos de instalación de sistemas de sensorización ferroviaria similares al objeto del contrato y (ii) que los sistemas a instalar hayan sido implementados en líneas ferroviarias en explotación pertenecientes a administradores de infraestructuras de la Unión Europea, Reino Unido, Suiza o Noruega, así como en líneas en explotación con velocidades iguales o superiores a 250 km/h, siendo necesario que dichos sistemas sean de iguales características a los ofertados y sigan en activo en el momento de la licitación.

Obra en el expediente, en lo que aquí interesa a efectos de acreditar la solvencia técnica, declaración entre la documentación presentada por la UTE adjudicataria, en la que se afirma que:

“ Infrabel que es la empresa Administradora De Infraestructuras Ferroviarias Belga, tiene instalados ocho sistemas de pantógrafos totalmente funcionales para controlar las unidades eléctricas de trenes de pasajeros en la zona de Bruselas y Beverem. El Sistema instalado es el PantoScanner de PantolInspect.

Los PantoScanneres instalados más recientemente están especificados para escanear trenes a velocidades comprendidas entre 5km/h y 300 km/h, con una precisión de +/- 2 mm. Adjuntamos declaración emitida por Infrabel”.

En la declaración emitida por INFRABEL, esta indica que esta tiene instalados 8 sistemas de detección de pantógrafos, denominado PantoScanner, instalados en 2018, 2019 y 2023 (dos adicionales). Los instalados más recientemente están especificados para escanear trenes a velocidades comprendidas entre 5 km/h y 300 km/h... Se añade que los escáneres instalados en Bruselas escanean diariamente varios tipos de trenes de alta velocidad y se indica que el valor del contrato asciende a más de 1.000.000 de euros.

En esta fase del artículo 150.2 de la LCSP, la UTE fue requerida por el órgano de contratación para: *“... siendo necesario que los sistemas a instalar hayan sido implementados en líneas ferroviarias en explotación pertenecientes a administradores de infraestructuras de la Unión Europea, Reino Unido, Suiza o Noruega, así como que hayan sido implementados en líneas ferroviarias en explotación con velocidades iguales o*

superiores a 250 km/h (los sistemas instalados en las redes de los citados países y en líneas cuya velocidad sea superior a 250 km/h deberán ser de iguales características a los ofertados y deberán seguir en activo en el momento de la licitación).

Por ello se solicita información detallada sobre el punto concreto de instalación, así como las características principales de la línea ferroviaria donde está instalado, incluyendo su velocidad máxima”.

Este requerimiento fue atendido y obra en el expediente que se presentó por parte de la UTE que resultó adjudicataria una declaración responsable en los siguientes términos:

“Que los sistemas de monitorización de pantógrafo ("PantoSystem" y "PantoScanner") han sido implementados en línea ferroviaria en explotación perteneciente a una administración de infraestructuras de la Unión Europea, Infrabel (Bélgica). Dichos sistemas se han instalado en líneas ferroviarias en explotación que permiten velocidades iguales o superiores a los 250 km/h.

Actualmente, en Infrabel se encuentran instalados 6 escáneres PantoScanner en los accesos norte de Bruselas, concretamente en las líneas de alta velocidad 2 y 4:

- Línea de Alta Velocidad 2 (L.A.V. 2) en Bélgica que conecta Bruselas con Ans.
- Línea de Alta Velocidad 4 (L.A.V. 4) conecta Bruselas – frontera con los Países Bajos

Las características de estas líneas de alta velocidad cumplen con el requisito de operar a velocidades iguales o superiores a 250 km/h.

<u>Línea de alta velocidad</u>	<u>Velocidad máxima</u>	<u>Características</u>
L.A.V. 2	300 km/h	25 kV CA, ancho UIC, ETCS L2
L.A.V. 4	300 km/h	25 kV CA, ancho UIC, ETCS L2

Los sistemas instalados en Infrabel presentan las mismas características que los ofertados y se encuentran actualmente en servicio.

A continuación, se muestra un escaneo realizado por PantoSystem a un tren de alta velocidad Eurostar, que atravesó el escáner el 5 de diciembre de 2025 a las 10:36 CET

La imagen muestra la parte frontal del tren para la verificación correspondiente, junto con una caja verde que indica que el sistema ha detectado y escaneado correctamente el pantógrafo (...).

Analizada la solvencia técnica por parte de los técnicos de ADIF en el informe de 12 de enero de 2026 se declara suficiente y bastante y así expresa dicho informe técnico que:

“Solvencia técnica o profesional

Informe de documentación acreditativa de los datos indicados en la declaración responsable (DEUC) de IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S y SYNEOX RAIL que incluye:

- *Carta de referencia de la instalación de sistemas de detección de estado de pantógrafo en la red ferroviaria Eslovena por un valor total de 1.190.000€, de IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S, correspondiendo 816.040 € al año de mayor ejecución, de los últimos tres (3) años.*
- *Informe de aclaración de solvencia técnica, donde incluyen la declaración de tener implementados los sistemas a instalar, en el administrador ferroviario Belga (Infrabel), y en líneas en explotación con velocidades iguales o superiores a 250 Km/h.*
- *3. Solvencia técnica particular, medios personales y materiales. (...)*

Conclusión:

Analizada la documentación recibida de la empresa UTE de IMAGE HOUSE PANTOINSPECT A/S y SYNEOX RAIL, se considera que la misma es de CONFORMIDAD con la solvencia exigida en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares”.

Expuesto cuanto antecede, entiende este Tribunal que le asiste la razón a la recurrente y que la solvencia técnica no ha sido acreditada por la UTE adjudicataria en la forma exigida en el PCAP.

En primer lugar, los pliegos refieren el importe de los suministros a acreditar dentro de los tres últimos años, refiriendo el certificado suministros desde 2018 y 2019, haciendo referencia al suministro de otros dos sistemas en 2023, sin desglosar importe.

En segundo lugar, el Pliego exige de forma cumulativa con lo anterior, que los sistemas estén implementados en líneas en explotación cuya velocidad máxima alcance o supere el umbral de 250 km/h. Sin embargo, tal conclusión no se deriva del certificado presentado inicialmente, del cual solamente se puede concluir que los sistemas suministrados están especificados para escanear trenes a velocidades comprendidas entre 5 km/h y 300 km/h. En los certificados de buena ejecución no ha constatación de que los sistemas se haya instalado en líneas en explotación con velocidades iguales o superiores a 250 km/h, ni tampoco la documentación ulterior aportada por la adjudicataria lo corrobora, pues se trata de una mera declaración de parte.

Los servicios técnicos, en vista de la documentación presentada y con anterioridad a la emisión del informe de solvencia, comprobaron a partir de la documentación técnica de la oferta de la adjudicataria y de la página web de INFRABEL que uno de los conjuntos de sistemas de detección de estado del pantógrafo estaba instalado, según refiere la entidad contratante en el primer informe al recurso, *“en la línea 36, una línea convencional que es continuación inmediata de la línea 2 de Alta Velocidad de INFRABEL. Dicha línea tiene tráfico mixto, ya que en ella confluyen trenes de Alta Velocidad y otros servicios. (...) a pesar de que la línea 36, por sí misma, no es una línea de Alta Velocidad, desde el punto de vista de la explotación ferroviaria, los sistemas detectan posibles defectos en pantógrafos de trenes de Alta Velocidad”*.

Tal interpretación no puede ser acogida, pues se aparta del tenor literal de los pliegos que de manera muy clara exigen que los sistemas hayan sido implementados en líneas ferroviarias en explotación con velocidades iguales o superiores a 250 km/h. Asimismo, resulta contradictoria con la propia actuación de la entidad contratante cuando requiere a

la UTE adjudicataria aclaración información detallada sobre el punto concreto de instalación, así como las características principales de la línea ferroviaria donde está instalado, incluyendo su velocidad máxima. Por último, esta interpretación es coherente con el objeto del contrato y con el emplazamiento previsto de los sistemas en distintos puntos de las vías de alta velocidad (páginas 7 y 8 del PPT).

El documento nº 7, procedente de INFRABEL aportado por la recurrente junto con su escrito ampliatorio proporciona información adicional que permite confirmar la anterior conclusión, en relación con la instalación de los pantógrafos en líneas que no son propiamente de alta velocidad y en las que por ende, la velocidad de circulación se sitúa en parámetros inferiores a los 250 km/hora. Debe rechazarse la interpretación funcional en la que insiste la entidad contratante, porque acreditar capacidad funcional del sistema no equivale a acreditar los concretos parámetros de solvencia técnica establecidos en los pliegos, que recordemos, son ley del contrato. De admitir lo contrario resultarían afectados los principios de igualdad y concurrencia que presiden la contratación pública, al modificar de facto, con ocasión de la adjudicación, los requisitos establecidos para la selección de los licitadores.

Lógico corolario de todo lo anterior, nos conduce a la estimación de esta reclamación, anulado la adjudicación impugnada, declarando la procedencia de la exclusión de la oferta de la UTE adjudicataria por no resultar acreditados los requisitos de solvencia técnica.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

ESTE TRIBUNAL, en sesión celebrada en el día de la fecha **ACUERDA**:

Primero. Estimar la reclamación en materia de contratación interpuesta por D. G.N, en representación de la mercantil MER MEC ESPAÑA S.L., contra el acuerdo de adjudicación del procedimiento “*Suministro, montaje y puesta en servicio de sistemas de inspección de estado de pantógrafo en líneas de alta velocidad*”, con expediente 4.24/20810.0113, convocado por la entidad pública empresarial Agencia de Infraestructuras Ferroviarias ADIF-ALTA VELOCIDAD, anulando el acuerdo de adjudicación, declarando la procedencia

de la exclusión de la oferta adjudicataria.

Segundo. Levantar la suspensión del procedimiento de contratación de conformidad con lo previsto por el artículo 57.3 de la LCSP.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11.1 letra f) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

LA PRESIDENTA

LOS VOCALES