



Memoria Justificativa y Solicitud de Contratación

OBJETO A CONTRATAR:

SERVICIO DE MANTENIMIENTO INTEGRAL DE LA SUPERESTRUCTURA DE VÍA DE
METRO DE MADRID

S.C: 6000008184

Dirección /Gerencia: EXPLOTACIÓN FERROVIARIA

Área: OBRAS,
INFRAESTRUCTURAS Y
ACCESIBILIDAD

División: INFRAESTRUCTURAS

Servicio: VÍA

Aprobado por: Carlos Cuadrado

1 OBJETO DE LA SOLICITUD DE CONTRATACIÓN

El presente documento tiene por objeto elevar a la aprobación del correspondiente órgano de contratación de Metro de Madrid, S.A., la autorización para el inicio de un proceso de licitación que tiene por objeto la contratación del **SERVICIO DE MANTENIMIENTO INTEGRAL DE LA SUPERESTRUCTURA DE VÍA DE METRO DE MADRID**.

2 DATOS DE LA LICITACIÓN

▪ Objeto

El objeto del presente documento es la contratación de todos los medios para llevar a cabo los trabajos relacionados con el **SERVICIO DE MANTENIMIENTO INTEGRAL DE LA SUPERESTRUCTURA DE VÍA DE METRO DE MADRID**

El Mantenimiento de la superestructura de vía es una constante en los trabajos ferroviarios que tiene como objetivo principal garantizar la seguridad de las circulaciones, así como mejorar de forma constante el confort de los viajeros. También, es importante destacar las actuaciones originadas por avisos de altos niveles de ruido y vibraciones, generadas principalmente por fallos en la superestructura de la vía.

Bajo estas circunstancias, el Mantenimiento de la superestructura de vía es una necesidad propia de la vía, debido a su deterioro con el tiempo, considerándose un elemento fundamental para una mejor explotación de la red.

▪ Servicio responsable de la ejecución del contrato

El servicio responsable de la ejecución del contrato es el Servicio de Vía.

▪ Valor estimado del contrato (Art. 4 RDLSE)

El valor estimado del contrato (IVA excluido y considerando modificaciones del 20% y dos prórrogas de 6 meses) asciende a 45.730.217,88 € (CUARENTA Y CINCO MILLONES SETECIENTOS TREINTA MIL DOSCIENTOS DIECISIETE EUROS CON OCHENTA Y OCHO CÉNTIMOS DE EURO).

- **Método de cálculo aplicado para determinar el valor estimado (Art. 4 RDLSE)**

El valor real de los distintos contratos análogos adjudicados, aplicando un incremento teniendo en cuenta los precios del mercado.

- **Presupuesto base de Licitación (Art. 43 RDLSE)**

- Base imponible (BI): 30.486.811,92 euros
- Importe del I.V.A.: 6.402.230,50 euros
- Presupuesto base de licitación (PBL): 36.889.042,42 euros, IVA incluido

Desglose por lotes:

LOTE	BI (€)	IVA (€)	PBL (€)
1	10.162.270,64 €	2.134.076,83 €	12.296.347,47 €
2	10.162.270,64 €	2.134.076,83 €	12.296.347,47 €
3	10.162.270,64 €	2.134.076,83 €	12.296.347,47 €

- **Desglose del presupuesto base de licitación (Art. 43.5 RDLSE)**

- Costes Directos: 36.889.042,42 € (IVA incluido)
- Costes Indirectos: 0 euros
- Otros eventuales gastos: 0 euros

▪ **Modificación del contrato**

☒ Procede

La modificación del contrato procederá en los siguientes supuestos:

1. Necesidad de destinar medios adicionales no contemplados debido a actuaciones de urgencia en líneas. Estas urgencias pueden ser debidas a descarrilamientos o cualquier otra afección a la explotación que afecte a la superestructura de la vía y requiera trabajos de reparación de la misma de carácter inmediato. Los medios adicionales consistirán en brigadas de operarios con la maquinaria ligera y pesada necesaria para poder actuar sobre la superestructura, pudiendo realizar trabajos de sustitución de carril, cambio de sujeciones, instalación de contracarril y cualquier otra actuación de la misma naturaleza y finalidad de las anteriormente previstas.
2. Necesidad de destinar medios adicionales no contemplados para realizar labores de mantenimiento durante los cierres de línea, debido a su imposibilidad de realizarlos con la vía en explotación. Estas labores son imposibles de realizar en explotación debido al poco tiempo disponible durante los trabajos nocturnos sin servicio en la vía. Estos trabajos pueden consistir en sustitución de elementos específicos de los aparatos de vía, así como renovaciones de carril en tramos largos con desgastes pronunciados y cualquier otra actuación de la misma naturaleza y finalidad de las anteriormente previstas.

Las modificaciones del contrato, individuales o sucesivas, no podrán superar el veinte por ciento del precio de adjudicación del contrato al alza.

La modificación del contrato no podrá suponer el establecimiento de nuevos precios unitarios no previstos en el contrato.

▪ **División en lotes:**

☒ **Sí se divide en lotes (Art. 52.3 RDLSE)**

– Número de lotes: Tres (3)

Objeto de cada lote:

Lote 1: Servicio de Mantenimiento integral de la superestructura de vía con base de operaciones en Saceral.

Lote 2: Servicio de Mantenimiento integral de la superestructura de vía con base de operaciones en Canillejas.

Lote 3: Servicio de Mantenimiento integral de la superestructura de vía con base de operaciones en Cuatro Vientos.

Limitación en la presentación de ofertas

- Los licitadores podrán presentar oferta a los lotes que deseen:

☒ Sí

Limitación en el número de lotes que pueden adjudicarse a cada licitador

- Los licitadores sólo podrán ser adjudicatarios de un número limitado de lotes:

☐ NO

☒ Sí

- Número máximo de lotes a adjudicar: 1 excepcionalmente 3

Los lotes se adjudicarán en el orden siguiente:

- Lote 1
- Lote 2
- Lote 3

Un licitador solo podrá resultar adjudicatario de un máximo de 1 lote de los 3 lotes que configuran la licitación, con la siguiente excepción: en el caso de que todos los licitadores con ofertas válidas sean ya adjudicatarios de un lote y aún queden lotes pendientes de adjudicar, dichos lotes se adjudicarán a la oferta con mejor relación calidad – precio de entre todas las ofertas presentadas por los licitadores a dicho lote.

- **Justificar los motivos** por los que se limita el número de lotes a adjudicar:

La gran especialización requerida en los trabajos de Mantenimiento Ferroviario tanto de la Mano de Obra como de la Maquinaria ligera y pesada, hace que un número limitado de empresas cumpla con los requisitos establecidos, considerando, además, la gran inversión necesaria en los mismos. Es por lo que se ve contraproducente la adjudicación de más de un Lote a una empresa, contemplando un posible riesgo de no poder cumplir con los plazos de puesta a disposición de los medios exigidos, en los tiempos establecidos en el pliego, y, por lo tanto, pudiendo afectar al inicio de los trabajos de mantenimiento, los cuales, por motivos de seguridad deben tener una continuidad en el tiempo.

- **Duración del contrato**

- Plazo de duración/ejecución inicial del contrato: Cuatro (4) años a partir del día siguiente a la firma del acta de inicio de los trabajos.

- Prórrogas:

☒ Sí

- Nº de prórrogas: Dos (2)
- Duración de cada prórroga: Seis (6) meses para cada uno de los lotes
- **Justificación** de la necesidad de prórrogas: Debido a la criticidad del objeto de este contrato se necesita establecer prórrogas para evitar la posibilidad de no tener cubierto el mantenimiento de la superestructura, de forma que la circulación del material móvil se produzca en condiciones suficientes de seguridad.

▪ **Clasificación del contrato**

☒ Sujeto a RDLSE (Real Decreto-ley 3/2020)

▪ **Naturaleza del contrato**

☒ Servicios

- La justificación de los trabajos objeto de la presente propuesta de contratación está basada en la necesidad de disponer de personal y medios auxiliares adicionales y de alta especialización para el mantenimiento de la superestructura de la vía, y poder así asegurar los estándares de seguridad relacionados con la geometría y calidad de la misma, en los trabajos ordinarios de mantenimiento aquí descritos, de forma que la circulación del material móvil se produzca en condiciones suficientes de seguridad.

▪ **Procedimiento de licitación**

☒ Procedimiento Abierto

No es posible la aplicación del procedimiento abierto simplificado y super-simplificado, ya que el valor estimado del contrato es superior a los límites que establece la LCSP para estos procedimientos. Además, no se reúnen los requisitos necesarios que exige el RDLSE para la aplicación de un procedimiento negociado. Por todo lo anterior, y con el fin de asegurar los principios del artículo 27 del RDLSE, se propone la contratación mediante procedimiento abierto.

▪ **Tramitación mediante procedimiento abierto acelerado:**

Con el fin de dar continuidad a los contratos vigentes para el mantenimiento de la superestructura de vía de Metro de Madrid, se propone al Órgano de Contratación que, ante la necesidad de contar con los servicios de mantenimiento indicados para garantizar la seguridad de las circulaciones, así como mejorar de forma constante el confort de los viajeros, autorice la tramitación urgente del procedimiento de adjudicación.

▪ **Criterio de adjudicación (Art. 66 RDLSE)**

☒ Pluralidad de criterios en base a la mejor relación **calidad-precio**

• Criterios cualitativos: 20 puntos:

1. Organigrama de personal: 1 punto.
2. Procedimiento de sustitución del Sistema de Vía sobre base de hormigón y tacos prefabricados por Sistema adherizado de guiado de carril, manteniendo la geometría de la vía y en horario nocturno: 4,70 puntos.
3. Procedimiento de renovación de carril con barra de 18 metros, en balasto y en vía en placa, manteniendo la geometría de la vía y en horario nocturno: 3,75 puntos.
4. Procedimiento de renovación de carril con barra de 36 metros según los rendimientos establecidos en el PPT, en balasto y en vía en placa manteniendo la geometría de la vía y en horario nocturno: 4,55 puntos.
5. Procedimiento para corrección de defecto geométrico de alabeo en vía en placa (caso de sistema de vía de taco prefabricado y placa de fijación directa) y en balasto, en horario nocturno: 2,75 puntos.
6. Procedimiento para la transformación de tangente en aparato de vía en placa y balasto, en horario nocturno: 3,25 puntos.

¿Se aplicarán fórmulas de valoración de los criterios cualitativos? No

• Criterios económicos: Precio, 80 puntos

- ¿Se aplicarán fórmulas de valoración de los criterios económicos? Sí, se otorgará la máxima puntuación a la oferta económica que presente un precio más bajo. El resto de ofertas se valorarán de forma proporcional mediante la siguiente fórmula lineal:

$$\text{Punt. Econ} = \text{Bbest} \times (\text{Pmax}) / \text{Bi}$$

- Punt. Econ = Puntuación económica de la oferta objeto de la valoración
- Bbest = Mejor oferta económica
- Pmax = puntuación máxima (80 puntos)
- Bi = Oferta económica objeto de la valoración

La aplicación de esta fórmula permite una valoración proporcional y equitativa de las ofertas.

▪ **Subcontratación**

☒ Procede

- No hay tareas críticas.

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

☒ NO

▪ **Fondos FEDER**

☒ Contrato no financiable con fondos FEDER

▪ **Confidencialidad de los Pliegos de Prescripciones Técnicas**

☒ NO

▪ **Cesión de datos**

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

☒ NO

3 CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO Y DE COMPATIBILIDAD

De conformidad con el artículo 70.2 “Condiciones especiales de compatibilidad” de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público:

“Los contratos que tengan por objeto la vigilancia, supervisión, control y dirección de la ejecución de cualesquiera contratos, así como la coordinación en materia de seguridad y salud, no podrán adjudicarse a las mismas empresas adjudicatarias de los correspondientes contratos, ni a las empresas a estas vinculadas, en el sentido establecido en el apartado anterior.”

El objeto de esta contratación consiste en el servicio de mantenimiento integral de la superestructura de vía de Metro de Madrid (en adelante Metro).

Además de la contratación señalada anteriormente, Metro requiere la contratación de un servicio de asistencia y consultoría de apoyo técnico y económico a la Dirección Facultativa (en adelante D.F.) en el seguimiento y control de la correcta ejecución del contrato de servicio integral de mantenimiento de superestructura de vía de Metro, según los estándares de calidad, seguridad y criterios ambientales definidos por la normativa vigente de Metro.

Las actividades, de las que el Consultor del servicio de asistencia técnica será responsable tendrán una duración de cuatro años (48 meses) y se centrarán en la supervisión de los trabajos ejecutados por la empresa responsable de la ejecución de los trabajos de mantenimiento en toda la red de Metro. A su vez, la D.F. tendrá la potestad de solicitar todos aquellos trabajos de toma de datos y calificación de la infraestructura relacionados con la calidad de la vía según los distintos ámbitos de trabajos.

Los trabajos se desarrollarán con arreglo al plan de inspección, vigilancia y control de calidad como consecuencia de los programas previstos para la ejecución de las obras, según lo determinado por la D.F. de los trabajos.

En consecuencia con lo expresado en los párrafos precedentes, se establecen condiciones especiales de ejecución y condiciones de compatibilidad a los efectos de imposibilitar que las empresas adjudicatarias (o cualquiera de las empresas pertenecientes al mismo grupo de sociedades de dichas empresas) de la contratación del servicio de asistencia y consultoría de apoyo técnico resulten adjudicatarias del presente procedimiento de adjudicación para el servicio de mantenimiento integral de la superestructura de vía de Metro.

4 ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

El Mantenimiento de la superestructura de vía es una constante en los trabajos ferroviarios que tiene como objetivo principal garantizar la seguridad de las circulaciones, así como mejorar de forma constante el confort de los viajeros. También, es importante destacar las actuaciones originadas por avisos de altos niveles de ruido y vibraciones, generadas principalmente por fallos en la superestructura de la vía.

Bajo estas circunstancias, el Mantenimiento de la superestructura de vía es una necesidad propia de la vía, debido a su deterioro con el tiempo, considerándose un elemento fundamental para una mejor explotación de la red.

Con el objetivo de optimizar los trabajos, y aprovechar los recursos comunes que se desarrollan dentro de los diversos contratos de mantenimiento, de la superestructura de vía de Metro de Madrid, el presente pliego resulta de la unión de tres contratos ya existentes que se indican a continuación:

CONCEPTO	CONTRATOS ANTERIORES			NUEVO CONCURSO
	CONTRATO ANTERIOR 1	CONTRATO ANTERIOR 2	CONTRATO ANTERIOR 3	
NUM. CONTRATO/ LICITACIÓN	6011500293	6011500258	6011600067	-
FORMA DE CONVOCATORIA	Abierto	Abierto	Abierto	Abierto
ALCANCE	Mantenimiento del sistema de apoyo y guiado de la infraestructura de vía	Implantación de nuevos apoyos, protección con contracarril y correcciones geométricas de vía	Mantenimiento de aparatos de vía	Mantenimiento Integral de la Superestructura de Vía de Metro de Madrid
EMPRESA ADJUDICATARIA	Comsa, S.A.U. (Lote 1) Contratas y Ventas, S.A. (Lote 2)	Comsa S.A.U. (lote 1) FCC Construcción, S.A. (lote 2)	TECSA S.A. (Lote 1) VÍAS (Lote 2)	- -
VIGENCIA	4 años	4 años	4 años	4 años
LOTES	2	2	2	3
PRÓRROGAS	NO	NO	NO	SI
IMPORTE LICITACIÓN	15.999.997,32 €	3.999.997,28 €	7.939.075,74 €	30.486.811,92 €
IMPORTE ADJUDICACIÓN (SIN IVA)	LOTE 1	7.999.998,66 €	1.999.998,64 €	3.969.537,87 €
	LOTE 2	7.999.998,66 €	1.999.998,64 €	3.969.537,87 €
	LOTE 3	NO PROCEDE	NO PROCEDE	NO PROCEDE

El aumento del importe con respecto de los contratos anteriores, es debido principalmente a las siguientes razones:

- Exigencia de una mejora tecnológica en las herramientas y vehículos, con el objetivo de cumplir las normativas medioambientales y de seguridad y salud, relacionadas con la nula o baja emisión acústica y de gases
- El ritmo de producción que se exige hoy en día para conservar un nivel adecuado de mantenimiento de las instalaciones, ha provocado que sea necesario solicitar un anticipo de las anualidades adjudicadas en los contratos. Esta circunstancia, indica la clara necesidad de un aumento en la dotación económica anual de los contratos.

A continuación, se muestra, a modo de ejemplo, los adelantos de los últimos años para cubrir las producciones;

- Aumento en 200.000,00 euros del contrato 7216000701, Mantenimiento del sistema de apoyo (CONVENSA), año 2018.
- Aumento de 200.000,00 euros del contrato 7217000034, Mantenimiento integral de aparatos (TECSA), año 2018.
- Aumento de 100.000,00 euros del contrato 7217000034, Mantenimiento integral de aparatos (TECSA), año 2019

- Actualización de la base de precios de los pliegos actuales

Las principales líneas de actuación que abarcan estos contratos son:

1. Mantenimiento del sistema de apoyo y guiado
2. Implantación de nuevos apoyos y correcciones geométricas
3. Mantenimiento de Aparatos de Vía

Los recursos de personal, así como de maquinaria, son comunes a esas tres líneas de actuación. También lo son las operaciones que se realizan, como por ejemplo la sustitución de tacos prefabricados por sistemas adherizados de vía, tanto para la corrección de defectos geométricos como para la renovación de los mismos, debido a su deterioro.

La unificación de los tres Lotes atiende a razones principalmente de optimización de recursos y mejora en la gestión de los mismos. Se aumentan los Lotes para que las actuaciones se concentren en zonas más pequeñas, evitando la pérdida de tiempo en los traslados, así como reduciendo el número de contratas trabajando a la vez, pasando de 6 a 3. La disminución de contratas permite una mejor gestión y planificación de las actuaciones, evitando solapamientos de los trabajos lo que repercute en una mejor gestión de la parte operativa.

El plazo de duración del contrato se mantiene en 4 años.

5 INFORMACIÓN PRESUPUESTARIA

PRESUPUESTO DE GASTO

AÑO	2021	2022	2023	2024	2025
IMPORTE PERMITIDO	5.081.135,32 €	7.621.702,98 €	7.621.702,98 €	7.621.702,98 €	2.540.567,66 €
CECO	4512	4512	4512	4512	4512
CUENTA	622221	622221	622221	622221	622221