



Memoria Justificativa y Solicitud de Contratación para contratos de RDLSE

OBJETO A CONTRATAR:

**SERVICIOS DE VIGILANCIA PARA LA SEGURIDAD EN LA RED DE
METRO DE MADRID**

NÚMERO DE LA S.C: 6000009853

Dirección/ Subdirección

**Seguridad y
Protección Civil**

Área: Seguridad

Aprobado por: Víctor Brocate

Metro de Madrid, S.A.

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 del proceso de licitación, que tiene como fin contratar la prestación de los servicios de vigilancia para la seguridad en las instalaciones comprendidas en la Red que explota Metro de Madrid.

2 DATOS DE LA LICITACIÓN

Objeto

La contratación de la prestación de los servicios de vigilancia para la seguridad en las instalaciones comprendidas en la Red que explota Metro de Madrid (estaciones, trenes y otras instalaciones anexas a las mismas) por parte de empresas especializadas, certificadas y legalmente constituidas.

Para la distribución de las instalaciones a vigilar, **se han considerado 11 grupos denominados “Coordinaciones” que engloban las líneas de la red de Metro, incluyendo la línea ML1 y la 9b.** Además de las estaciones, los tramos de línea, determinadas dependencias anexas a las mismas, y los trenes que circulen por ellas.

Para su adjudicación y contratación, esas Coordinaciones se agrupan en **5 lotes independientes**, que se han seleccionado valorando la proximidad y/o características homogéneas entre ellas.

Cabe señalar que, si durante la vigencia del contrato, Transportes Ferroviarios de Madrid (TFM), en su calidad de empresa concesionaria de la línea 9b de metro, decidiera contratar por si misma los servicios de vigilancia integrados en el Lote 3, el contrato correspondiente a dicho lote quedará resuelto en la parte del servicio de vigilancia que se preste en esa línea 9b. Por lo que, el contratista cesará en la prestación del número horas y tipo de servicios que viniera realizando en la línea desde la fecha en que se inicie efectivamente la prestación del servicio contratada por TFM, sin que el contratista tenga derecho a indemnización o compensación económica alguna, salvo la relativa al resultado de la comprobación, medición y liquidación de los trabajos realizados.

Asimismo, si durante la vigencia del contrato, Metros Ligeros de Madrid, S.A., en su calidad de empresa concesionaria de la línea 1 del metro ligero (ML1), decidiera contratar por si misma los servicios de vigilancia de la línea integrados en el Lote 5, el contrato correspondiente a dicho lote quedará resuelto, en la parte del servicio de vigilancia que se preste en ML1. Por lo que, el contratista cesará en la prestación del número horas y tipo de servicios que viniera realizando en la línea, desde la fecha en que se inicie efectivamente la prestación del servicio contratada por Metros Ligeros de Madrid, S.A., sin que el contratista tenga derecho a indemnización o compensación

económica alguna, salvo la relativa al resultado de la comprobación, medición y liquidación de los trabajos realizados.

? Estamento responsable de la ejecución del contrato

Área de Seguridad.

? Valor estimado del contrato (Artículo 4 RDLSE)

Valor estimado 337.765.060,80 euros (IVA no incluido).

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

El valor real de los distintos contratos análogos precedentes adjudicados, ajustado en función de los precios del mercado y del aumento previsto en las operaciones de vigilancia a realizar con la nueva contratación. También, se han considerado en el cálculo las posibles prórrogas del contrato (doce prórrogas de un mes cada una), así como el importe máximo de las posibles modificaciones previstas de los mismos.

? Presupuesto base de Licitación (Art. 43 RDLSE)

- ? Base imponible (BI):** 219.560.156,00 euros
- ? Importe del I.V.A.:** 46.107.632,76 euros
- ? Presupuesto base de licitación (PBL):** 265.667.788,76 euros, IVA incluido

Desglose por lotes:

Lot e	BI (€)	IVA (€)	PBL (€)
1	45.560.058,00	9.567.612,18	55.127.670,18
2	46.209.805,00	9.704.059,05	55.913.864,05
3	43.563.391,00	9.148.312,11	52.711.703,11
4	43.145.310,00	9.060.515,10	52.205.825,10
5	41.081.592,00	8.627.134,32	49.708.726,32
TOTAL	219.560.156,00	46.107.632,76	265.667.788,76

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

Base Imponible	Cálculo
	Unidades x Precio unitario* = horas anuales x precio/hora [21,50€ (coste/hora 1.er periodo)] [27,09€ (coste/hora 2º periodo)]

**El precio unitario comprende los costes endógenos y exógenos, es decir, costes directos, indirectos gastos generales y beneficio industrial.*

Costes Directos	190.921.874,78 €
Son los generados por el contrato y están formados por los Costes Directos e Indirectos.	
Costes Indirectos	0
	€

Presupuesto de Ejecución (PE): Costes Directos + Costes Indirectos	190.921.874,78 €
COSTE EXÓGENOS Son los relacionados con las actividades de la empresa y están formados por los gastos de estructura (GG+BI).	

Gastos Generales (9% PE)	17.182.968,73 €
---------------------------------	-----------------

Beneficio Industrial (6% PE)	11.455.312,49 €
-------------------------------------	-----------------

Base imponible	219.560.156,00 €
-----------------------	-------------------------

Presupuesto Base de Licitación (Base imponible + IVA)	265.667.788,76 €
------------------------------------------------------------------	-------------------------

Desglose del presupuesto base de licitación de cada uno de los lotes:

LOTE 1

COSTE ENDÓGENOS

Son los generados por el contrato y están formados por los Costes Directos e Indirectos.

Costes Directos	39.617.441,74 €
Costes Indirectos	0 €
Presupuesto de Ejecución (PE): Costes Directos + Costes Indirectos	39.617.441,74 €
COSTE EXÓGENOS Son los relacionados con las actividades de la empresa y están formados por los gastos de estructura (GG+BI).	
Gastos Generales (9% PE)	3.565.569,76 €
Beneficio Industrial (6% PE)	2.377.046,50 €
Base imponible	45.560.058,00 €
Presupuesto Base de Licitación (Base imponible + IVA)	55.127.670,18 €

LOTE 2

COSTE ENDÓGENOS

Son los generados por el contrato y están formados por los Costes Directos e Indirectos.

Costes Directos	40.182.439,13 €
-----------------	-----------------

Costes Indirectos	0
-------------------	---

	€
--	---

Presupuesto de Ejecución (PE): Costes Directos + Costes Indirectos	40.182.439,13 €
--------------------------------------------------------------------------	-----------------

COSTE EXÓGENOS

Son los relacionados con las actividades de la empresa y están formados por los gastos de estructura (GG+BI).

Gastos Generales (9% PE)	3.616.419,52 €
--------------------------	----------------

Beneficio Industrial (6% PE)	2.410.946,35 €
------------------------------	----------------

Base imponible	46.209.805,00 €
----------------	-----------------

Presupuesto Base de Licitación (Base imponible + IVA)	55.913.864,05 €
----------------------------------------------------------	-----------------

LOTE 3

COSTE ENDÓGENOS

Son los generados por el contrato y están formados por los Costes Directos e Indirectos.

Costes Directos	37.881.209,57 €
-----------------	-----------------

Costes Indirectos	0
-------------------	---

	€
--	---

Presupuesto de Ejecución (PE): Costes Directos + Costes Indirectos	37.881.209,57 €
--------------------------------------------------------------------------	-----------------

COSTE EXÓGENOS

Son los relacionados con las actividades de la empresa y están formados por los gastos de estructura (GG+BI).

Gastos Generales (9% PE)

3.409.308,86 €

Beneficio Industrial (6% PE)

2.272.872,57 €

Base imponible**43.563.391,00 €****Presupuesto Base de Licitación
(Base imponible + IVA)****52.711.703,11 €****LOTE 4****COSTE ENDÓGENOS**

Son los generados por el contrato y están formados por los Costes Directos e Indirectos.

Costes Directos

37.517.660,87 €

Costes Indirectos

0

€

**Presupuesto de Ejecución (PE):
Costes Directos + Costes
Indirectos****37.517.660,87 €****COSTE EXÓGENOS**

Son los relacionados con las actividades de la empresa y están formados por los gastos de estructura (GG+BI).

Gastos Generales (9% PE)

3.376.589,48 €

Beneficio Industrial (6% PE)

2.251.059,65 €

Base imponible**43.145.310,00 €****Presupuesto Base de Licitación
(Base imponible + IVA)****52.205.825,10 €**

LOTE 5

COSTE ENDÓGENOS

Son los generados por el contrato y están formados por los Costes Directos e Indirectos.

Costes Directos	35.723.123,48 €
------------------------	-----------------

Costes Indirectos	0
--------------------------	---

€

Presupuesto de Ejecución (PE): Costes Directos + Costes Indirectos	35.723.123,48 €
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------

COSTE EXÓGENOS

Son los relacionados con las actividades de la empresa y están formados por los gastos de estructura (GG+BI).

Gastos Generales (9% PE)	3.215.081,11 €
---------------------------------	----------------

Beneficio Industrial (6% PE)	2.143.387,41 €
-------------------------------------	----------------

Base imponible	41.081.592,00 €
-----------------------	-----------------

Presupuesto Base de Licitación (Base imponible + IVA)	49.708.726,32 €
------------------------------------------------------------------	-----------------

☒ **Modificación del contrato (artículo 110 RDLSE)**

☐ No procede

☒ Procede

☒ Porcentaje de modificación al alza: 20 % del precio de adjudicación

☒ Porcentaje de modificación a la baja: 20 % del precio de adjudicación

Metro podrá aumentar o disminuir el alcance total del contrato, si las necesidades del servicio o de las infraestructuras aconsejan.

Estas necesidades podrán ser: la ampliación de líneas, el cierre o la apertura de estaciones o de accesos, cambios en los horarios de explotación de la red, acontecimientos no previsibles que pudieran obligar a un incremento en el número de servicios a desarrollar (consecuencias del Covid 19 o similar, catástrofes climatológicas

o cualquier estado de emergencia de la ciudad de Madrid), así como las que se deriven de valorar los servicios que requiere ofrecer el nivel de seguridad recomendado por el Centro Nacional de Infraestructuras Críticas (CNPIC), como organismo competente, tras haber recibido la Red de Metro su reconocimiento como “infraestructuras críticas”. Otro motivo para tener que modificar al alza los contratos es el de atender requerimientos extraordinarios, para dar cobertura de seguridad a las obras que se realicen en la red e instalaciones anexas, puesto que surgen nuevas ubicaciones para el estacionamiento de los trenes fuera de los emplazamientos habituales, que necesitan de mayor vigilancia, pues, con frecuencia, se trata de instalaciones que están desprovistas de sistemas electrónicos de vigilancia, e incluso en lugares sin cerramiento físico. Estas peticiones pueden variar mucho en el tiempo, y no se pueden prever en su totalidad, por ello, si la petición es de un número elevado de horas, obliga a derivar los medios asignados a la explotación ordinaria, para poder atenderlas, con lo que eso mermaría el grado de seguridad que se aprueba con esta licitación de considerarse ese valor.

7. División en lotes:

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

- Número de lotes: 5
- Objeto de cada lote: tabla a continuación

	LINEAS DE LA RED	ESTACIONES
Lote 1	10	26
	12	28
	TOTAL LOTE 1	54
Lote 2	2	18
	5	25
	8	8
	TOTAL LOTE 2	51
Lote 3	7	27
	9	21
	9B (TFM)	5
	TOTAL LOTE 3	53
Lote 4	1	25
	6	16
	11	7
	TOTAL LOTE 4	48
Lote 5	3	18
	4	18
	ML1	8
	TOTAL LOTE 5	44

Limitación en la presentación de ofertas

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

- ☐ SÍ
☒ NO

- O Número mínimo de lotes a los que se obliga a presentar oferta: 5
- O Número máximo de lotes a los que se obliga a presentar oferta: Los licitadores deberán presentar oferta a todos los lotes.
- O En el caso de que un licitador no presente oferta a todos los lotes o el importe de la oferta (sin IVA) en algún lote sea superior a la Base Imponible del presupuesto de licitación de dicho lote, no será tenida en consideración ninguna de las ofertas, y por tanto será excluido del proceso.

- **Justificar los motivos** por los que se limita la presentación de ofertas a un número determinado de lotes:

El motivo es asegurar que todos los lotes reciben oferta, y, en consecuencia, asegurar que no se quede ninguna instalación de la red de Metro sin la prestación del servicio de vigilancia.

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

- O Número máximo de lotes a adjudicar: 1, excepcionalmente hasta 5. Excepcionalmente, la adjudicación puede ser de más de un lote, e incluso llegar hasta los cinco lotes.

Cuando 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. El licitador que resulte adjudicatario de dicho lote no se considerará para la adjudicación del siguiente lote. Este proceso se repetirá hasta que se hayan adjudicado la totalidad de los lotes.

Los lotes se adjudicarán en el orden siguiente:

- ? Lote 1
- ? Lote 2
- ? Lote 3
- ? Lote 4
- ? Lote 5

- **Justificar los motivos** por los que se limita el número de lotes a adjudicar:
Asegurar que no haya una dependencia excesiva de la empresa adjudicataria, ante incidencias que pudieran ocurrir o incumplimientos reiterados del contrato (huelgas, impagos de salario, quiebra técnica o económica, ...).
Con lo que se permite una mejor gestión por parte de Metro y un mayor aseguramiento en la calidad del servicio recibido.

? **Duración del contrato**

- Plazo de duración/ejecución inicial del contrato: Cuarenta y ocho (48) meses a partir del día siguiente a la firma del acta de inicio de los trabajos, o en la fecha de inicio que se indique en la propia acta.
- **Justificar los motivos** por los que este servicio precisa de un acta de inicio de los trabajos:
Para la puesta en marcha de los servicios, es necesario planificar los trabajos con una determinada anticipación, que permita dotar de los medios materiales establecidos por la Ley de Seguridad Privada al personal de seguridad que vaya a realizar la vigilancia, y de acuerdo a las exigencias propias de Metro (uniformes, medios de comunicación, equipos, ...) además, previamente al inicio de la prestación de servicios, cada empresa contratada debe realizar una Coordinación de Actividades Empresariales (CAE).
También, se debe hacer con anticipación suficiente, de acuerdo a lo recogido en su Convenio Colectivo, una comunicación personal a todos los trabajadores que van a ser objeto de subrogación de esta circunstancia, así como de cuál será su asignación en los cuadrantes de servicio.
- Prórrogas:
 - ☐ NO
 - ☒ SI
 - N.º de prórrogas: 12
 - Duración de cada prórroga: 1 mes
 - **Justificación de la necesidad** de prórrogas:
Ante la necesidad de la continuidad en el servicio, debido a las características del objeto de este contrato. Cuando no se hayan podido realizar las nuevas contrataciones, y hasta que estas se produzcan y se inicie la prestación de los servicios por los nuevos contratistas.

? **Clasificación del contrato**

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

? **Naturaleza del contrato**

☒ Servicios

- **Justificar** la insuficiencia de medios:

Metro no podría desarrollar esta actividad con sus propios medios, dadas las características requeridas para realizar servicios de vigilancia y seguridad, pues las personas que los desarrollan deben tener una formación específica y estar en posesión de la Tarjeta de Identidad Profesional (TIP), además de un certificado expedido por la Policía Nacional, que acredite que su poseedor está cualificado, estar habilitado para ser vigilante de seguridad en todo el territorio nacional, e inscrito en el Registro Nacional de Seguridad Privada.

Por todo lo anterior, dado que Metro no cuenta entre su plantilla con puestos de trabajo de estas características, los servicios deben ser contratados en el exterior.

? **Procedimiento de licitación**

☒ Procedimiento Abierto

- **Justificación del procedimiento:**

No se reúnen los requisitos necesarios que exige el RDLSE para la aplicación de un procedimiento negociado. Por lo anterior, y con el fin de asegurar los principios del artículo 27 del RDLSE, se propone la contratación mediante procedimiento abierto.

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

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

? Ponderación criterios de adjudicación del contrato:

- o Criterios cualitativos: 60 puntos
- o Criterios económicos: Precio, 40 puntos

En anexo 1 de esta Memoria se incluye informe justificativo del motivo por el que se utilizará esta ponderación, al considerar que el objeto de este contrato se corresponde con el anexo I del RDLSE.

• Criterios cualitativos: 60 puntos

- o Criterios cualitativos evaluables mediante juicios de valor: 22,50 puntos.
- o Criterios cualitativos evaluables mediante aplicación de fórmulas: 37,50 puntos.

- Criterios cualitativos evaluables mediante juicios de valor, 22,50 puntos:

- A. Análisis de los riesgos de las dependencias. 6 puntos.
- B. Descripción de la organización del servicio a prestar indicando el perfil del trabajador que se asignará a cada uno de ellos. 3 puntos.
- C. Descripción del perfil de todos los trabajadores que se propongan para cada uno de los puestos de mando asignados al contrato (compromiso de delegación de funciones en el plazo de un año). 4 puntos.
- D. Descripción del Plan de Calidad adaptado a las necesidades del contrato. Incluirá las medidas propuestas para evitar que se produzcan incumplimientos o irregularidades que se hayan detectado en la calidad del servicio. 2,5 puntos.
- E. Tener implantado en su organización un Protocolo del Tratamiento y Prevención de Situaciones de Acoso Laboral y Acoso Sexual. 3 puntos.
- F. Tener implantado en su organización un Sistema de Políticas para la Disciplina de los Empleados, incluyendo descripción de las mismas. 4 puntos.

- Criterios cualitativos evaluables mediante aplicación de fórmulas: 37,50 puntos:

- G. Número de figuras de adicionales de Responsable/Inspector de Módulo o Mandos adicionales al mínimo exigido. 9 puntos.
- H. Porcentaje de vehículos con “características especiales” que ponen a disposición de los servicios de patrullas 24h, ACUDA, Responsable/ Inspector de Módulo. 9 puntos.
- I. Compromiso de que, a lo largo de la duración del contrato, todos los vigilantes adscritos reciban formación adicional por encima de la acreditación mínima de formación requerida en la Ley 5/2014 de 4 de abril de Seguridad Privada. 12 puntos
- J. Tener implantado un sistema que garantice la seguridad de la información que se ajuste a la norma ISO 27001 o equivalente. 2,5 puntos.
- K. Sistema de Geoposicionamiento para determinados servicios. 5 puntos.

- **Justificación de porqué se utilizan criterios de calidad evaluables mediante juicios de valor, en lugar de criterios evaluables de forma automática mediante fórmulas automáticas:**

Dada la naturaleza de los servicios a contratar, la calidad del servicio que ofrezcan de ser adjudicatarios, es fundamental para asegurar la óptima y más

eficiente prestación de los mismos. Por ello, los niveles de exigencia que se requieren obligan a que las empresas que se contraten deberán cumplir con unas estrictas condiciones de calidad, que no siempre pueden ser valoradas de forma numérica (automática), pues se trata de criterios no medibles en cantidades, como sí lo son los mandos adicionales, en número de vehículos ofertados, o el de las horas de formación adicional que se comprometen a impartir a sus vigilantes.

Criterios como el análisis de los riesgos de cada una de las dependencias a vigilar, o la descripción detallada de la organización del servicio a prestar, no pueden ser valorados de forma automática.

Criterios como el que, a fecha de la presentación de las ofertas, tienen que tener implantado en su organización un protocolo para penalizar los incumplimientos de su personal (régimen disciplinario), no puede ser objeto de fórmula matemática, tenerlo o no tenerlo, es lo que Metro desea conocer para asegurar la calidad del servicio que presten de ser adjudicatarios, y que las consecuencias de sus incumplimientos tengan suficiente entidad para que sean disuasorios.

- **Justificación** de la vinculación al objeto del contrato de los criterios cualitativos medioambientales o sociales:

El Área de Seguridad entiende que la prevención de situaciones de acoso laboral y acoso sexual entre los trabajadores que presten sus servicios en Metro, así como la dotación de equipos para su protección (EPI's), contribuirá a un mejor desarrollo del servicio prestado, facilitando la ejecución del mismo por sus protagonistas (un trabajador más reconocido y cuidado, realiza sus funciones con mayor efectividad). Además de contribuir, en la medida de las posibilidades que tiene Metro, a que se erradiquen ese tipo de comportamientos totalmente deplorables de la actividad laboral.

- Criterios económicos: Precio, 40 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 (40 puntos)
- Bi = Oferta económica objeto de la valoración

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

? **Subcontratación (artículo 107 RDLSE)**

☒ Procede

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

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

☒ NO

? **Fondos FEDER**

- ☒ Contrato no financiable con fondos FEDER
- ☐ Contrato financiable con fondos FEDER

? **Confidencialidad de los Pliegos de Prescripciones Técnicas**

☐ NO

☒ SI

- ☒ En su totalidad
- ☐ En parte del contenido

- **Justificar las razones** por las que se declara confidencial (en su totalidad o en parte del contenido) el pliego de prescripciones técnicas:
Se considera que, de conocerse el alcance y detalle de los servicios a contratar, habría un grave riesgo real para la seguridad de las personas (clientes y personal propio) y de las instalaciones de Metro (estaciones, túneles, trenes, locales anexos y de las consideradas por el CNPIC como instalaciones críticas).

? **Cesión de datos**

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

☐ NO

☒ SI

- **Especificar la finalidad** del tratamiento de los datos que vayan a ser cedidos:
Durante la ejecución del contrato deberá entregarse información que contendrá datos de carácter personal, asociados a las actuaciones que las empresas tienen encomendadas dentro de su actividad en Metro, para el

control de accesos, ante la celebración de eventos que son de especial consideración para la seguridad, información sobre instalaciones críticas. En ocasiones, habrá personas autorizadas a realizar visitas especiales, cuyos datos personales conocerá de antemano el personal de la empresa contratada, etc...

¿Garantía provisional:

Se exige presentar Garantía Provisional para asegurar que finaliza la contratación de todos los lotes y que ninguna empresa abandona el concurso durante el proceso de adjudicación y de este modo, asegurar que toda la Red tendrá la seguridad necesaria simultáneamente.

3 JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

Con el servicio que se solicita contratar, se pretende garantizar la seguridad en las instalaciones de las estaciones y trenes que conforman la Red que explota Metro de Madrid con la mayor eficacia y eficiencia, a fin de mantener la indemnidad de las personas que permanecen en estas, las propias instalaciones y las actividades que se desarrollan en ellas.

Con esta contratación, se propone al Órgano de Contratación mantener el modelo de gestión actual, que es un modelo en el que Metro contrata un volumen horas de servicios, con determinados horarios y características, establece las condiciones del servicio y su dinámica en la planificación y ejecución de las mismas (basándose en órdenes de puesto), con ello se aumentan tanto la flexibilidad, como el control en la ejecución de los servicios. Así mismo, se establece un sistema de control de la calidad prestada, basado en un catálogo de incumplimientos que se traducen en la correspondiente penalización económica y que, en caso de reiterarse, pueden alcanzar la resolución de contrato por criterio unilateral de Metro.

La elección de este sistema, está motivada en que sea continuidad del modelo establecido, por la experiencia positiva obtenida de la ejecución de los contratos en vigor a la fecha de esta memoria. Siendo además, un sistema que se encuentra alineado con la organización de la actividad operativa de Metro, y que ha significado una importante mejora organizativa y operativa desde su implantación. Con ello, se afianzaría ese modelo establecido en el anterior concurso.

El sistema de gestión indicado, se basa en la contratación de un número de horas y de medios puestos a disposición de los vigilantes y sus mandos, pudiendo planificar y modular el servicio de forma dinámica y flexible, de forma que permita cubrir las necesidades de seguridad que surjan, así como las derivadas de la propia actividad (variaciones en la demanda de viajeros, cierre temporal de estaciones, incrementos puntuales de actividad por circunstancias sobrevenidas, ...).

Se mantiene con respecto al actual sistema, la aplicación de penalizaciones por incumplimientos del servicio, con un control más efectivo de los inspectores de cada empresa contratada.

Con el nuevo contrato, se incorpora una vigilancia específica para ofrecer los niveles de seguridad que requiere el Centro Nacional de Infraestructuras Críticas (CNPIC) para garantizar la seguridad de las dependencias que éste ha designado como “Infraestructuras Críticas”.

Las características del servicio de vigilancia a realizar durante la vigencia del contrato, así como los medios para seguir el cumplimiento de lo contratado, se determinarán por el Área de Seguridad de Metro, mediante controles efectuados con sus propios recursos y ayudado con trabajos de una empresa externa contratada para tal efecto (mediante el método del Cliente Misterioso) y de encuestas de Calidad elaboradas al efecto. Así, se controlarán los niveles de eficacia y calidad del servicio ofrecido, con objeto de que se optimice tanto la prestación objetiva del mismo, como la percepción que de él tienen los usuarios del Metro.

Como se ha indicado anteriormente, con la entrada en vigor de los contratos actuales se materializó un cambio esencial en la forma de planificar y asignar esos medios a las instalaciones que se contrataban, rompiendo con el modelo anterior a éste, en el que se dejaba al conocimiento y pericia de las empresas contratadas la dotación de vigilantes y los medios accesorios necesarios, y recuperando la gestión organizada, planificada y decidida por Metro.

A continuación, se exponen las claves y mejoras de este sistema que le hacen ser el elegido para la nueva contratación:

1) Gestión por Líneas:

- Con el sistema actual, se optimiza el tiempo de respuesta en aquellas incidencias en las que el recurso de vigilancia más cercano no se encuentra en la propia estación y que sería necesario movilizarlo desde otra ubicación en la misma Línea. Esta es la circunstancia más frecuente, siendo muy puntual la conveniencia de atender alguna incidencia con el recurso de otra línea asignada a otra empresa.
Por lo tanto, se obtienen los mejores tiempos en la cobertura de incidencias, que se traducen en una mejor eficacia de la seguridad.
- Facilidad organizativa de Metro con las empresas de seguridad, que resultan adjudicatarias de la seguridad íntegra de las líneas y, por tanto, también quedan claramente dirimidas las responsabilidades de su ámbito de actuación.
- Simplicidad y mejora de eficiencia en las diversas gestiones internas que requieren colaboración con/de otros departamentos de Metro, ya que

todos ellos se organizan por líneas. En este ámbito, cabe destacar la importancia de la relación con la Dirección de Operación, cuya gestión es por líneas.

2) Modelo de control de la calidad mediante aplicación de Penalizaciones por Incumplimientos:

- De la experiencia obtenida en los más de tres años que han transcurrido con este sistema, se ha podido constatar que prácticamente todos los aspectos de la seguridad que “importan” a Metro quedan enmarcados y controlados a través de un catálogo pormenorizado de incumplimientos.
- El sistema de aplicación de penalizaciones directas ha permitido que Metro tenga total autonomía y autoridad en el establecimiento de las estrategias, prioridades y asignación de recursos.
- Cada circunstancia o hecho real que puedan suponer un incumplimiento o merma en la calidad del servicio se trata de forma individual y con un seguimiento inmediato.
- De forma general se penaliza a las empresas, pero si se conoce que el causante directo es un trabajador, se arbitran fórmulas, básicamente a través del seguimiento de expedientes y del agravamiento de penalizaciones por reiteración, para que esa penalización se traslade al causante. Lo cual permite una seguridad mayor de la efectividad de la medida. De cualquier modo, el sistema de penalizaciones por incumplimientos está en consonancia con la legislación aplicable y el resto de modelos de gestión de seguridad (Régimen Disciplinario del Convenio Estatal de Seguridad de la Ley de Seguridad Privada).

4 ANTECEDENTES

a) Información sobre contratos precedentes:

Los servicios para los que se pide autorización para contratar, se prestan en la actualidad bajo las condiciones recogidas en los contratos firmados con las empresas que fueron adjudicatarias en las dos licitaciones realizadas para su contratación.

En la primera de ellas, se adjudicaron los cinco lotes actuales con el mismo objeto para el que se solicita autorización, con el siguiente detalle:

- Licitación 6011700235, convocada para la totalidad de la Red (5 lotes) y aprobada la adjudicación por la Comisión Ejecutiva de Contratación de Metro de Madrid el 29 de diciembre de 2017, se realizó por Procedimiento Abierto, con solicitud pública de ofertas, que fue publicado en el Perfil de Contratante de Metro, Portal de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid, BOCM, BOE y DOUE.

El criterio utilizado para adjudicar cada lote fue el de Calidad-Precio, estando dividida la fase de valoración técnica a su vez en 2 fases, de forma que aquellas ofertas que obtuvieron en la suma de los puntos de la fase 1 y de la fase 2 un porcentaje igual o superior al 60% de la puntuación total de la oferta técnica pasaron a la fase de valoración económica en igualdad de condiciones, sin un orden de prelación determinado. Procediendo a continuación a la apertura por orden numérico de cada uno de los lotes de las diferentes ofertas económicas, y a la designación para su adjudicación a la que presentaba el precio más bajo para cada uno de ellos, quedando excluida para la valoración en los siguientes lotes, hasta agotar el número de licitantes. Sin embargo, puesto que éste fue inferior al de lotes a adjudicar, fue necesario reiniciar la apertura de las ofertas económicas para el lote que quedaba por adjudicar, haciéndose a la de menor valor para dicho lote.

El periodo inicial de duración de los contratos fue de 4 años, con posibilidad de dos prórrogas semestrales (máximo 5 años), con inicio el 1 de febrero de 2018 y finalización inicial el 31 de enero de 2022.

El importe de la licitación fue de 185.754.072 €, finalmente la contratación se adjudicó por 183.356.612,76 €, con el siguiente detalle por lote:

LOT E	IMPORTE LICITACIÓN (€)	ADJUDICATARIO	IMPORTE ADJUDICACIÓN (€)
1	38.827.704,00 €	ILUNION SEGURIDAD, S.A.	37.791.042,00 €
2	38.673.368,00 €	SEGURISA, SERVICIOS INTEGRALES DE SEGURIDAD, S.A.	38.654.595,32 €
3	37.118.400,00 €	OMBUDS COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A. *	35.947.186,80 €
4	36.516.880,00 €	TRANSPORTES BLINDADOS S.A.	36.463.698,48 €
5	34.617.720,00 €	TRANSPORTES BLINDADOS S.A.	34.500.090,16 €

Todos los contratos se encuentran actualmente en vigor, con la excepción del adjudicado a la empresa OMBUDS COMPAÑÍA DE SEGURIDAD, S.A. *, correspondiente al lote 3, que fue objeto de nueva contratación.

Estos contratos tienen fecha de finalización el 31 de enero de 2022, pero, como quiera que la naturaleza de este servicio obliga a su continuidad, en previsión de que los nuevos contratos comenzaran después de esa fecha, para hacer coincidir la fecha de finalización de estos contratos con el inicio de los nuevos para los que se solicita autorización, a fecha de esta memoria se ha contratado una primera prórroga de cada uno de ellos, con las siguientes características:

LOTE 1. ILUNION SEGURIDAD, S.A.

- Número de la S.C. de la prórroga: 5000004266
- Con el mismo Objeto del contrato: Contratación de los servicios de vigilancia y seguridad del lote 1 (líneas 10 y 12 de la red ferroviaria de metro).
- Fecha de inicio y fin de la prórroga: Desde el 1 de febrero de 2022 hasta el 31 de julio de 2022.
- Importe de la prórroga: 4.685.055 euros.

LOTE 2. SEGURISA, SERVICIOS INTEGRALES DE SEGURIDAD, S.A.

- Número de la S.C. de la prórroga: 5000004267
- Con el mismo Objeto del contrato: Contratación de los servicios de vigilancia y seguridad del lote 2 (líneas 2, 5 y 8 de la red ferroviaria de metro).
- Fecha de inicio y fin de la prórroga: Desde el 1 de febrero de 2022 hasta el 31 de julio de 2022.
- Importe de la prórroga: 4.792.111 euros.

LOTE 4. TRANSPORTES BLINDADOS S.A.

- Número de la S.C. de la prórroga: 5000004269
- Con el mismo Objeto del contrato: Contratación de los servicios de vigilancia y seguridad del lote 4 (líneas 1, 6 y 11 de la red ferroviaria de metro).
- Fecha de inicio y fin de la prórroga: Desde el 1 de febrero de 2022 hasta el 31 de julio de 2022.
- Importe de la prórroga: 4.520.500 euros.

LOTE 5. TRANSPORTES BLINDADOS S.A.

- Número de la S.C. de la prórroga: 5000004270
- Con el mismo Objeto del contrato: Contratación de los servicios de vigilancia y seguridad del lote 5 (líneas 3, 4 y ML1 de la red ferroviaria de metro).
- Fecha de inicio y fin de la prórroga: Desde el 1 de febrero de 2022 hasta el 31 de julio de 2022.
- Importe de la prórroga: 4.277.066 euros.

- Licitación 6012000111, convocada por procedimiento negociado sin publicidad por imperiosa urgencia, conforme al artículo 168 b) de la LCSP, para la contratación de los servicios de vigilancia y seguridad del lote 3 (líneas 7, 9 y 9b de la red ferroviaria de metro), que debió ser celebrada ante el cese de actividad de la adjudicataria en la licitación 6011700235, sin haber cumplido el plazo de finalización previsto en el contrato (31 de enero de 2022). Hecho que se produjo como consecuencia de su decisión de entrar en concurso voluntario y que derivó en su extinción como sociedad mercantil.

El criterio de adjudicación fue el de mejor Calidad/Precio, al tratarse de un concurso que cumplía las condiciones incluidas en el anexo 4 de la LCSP, se consideró que los criterios de adjudicación a utilizar fueran 51% para los cualitativos y 49% para los económicos.

La adjudicación fue aprobada por la Comisión Ejecutiva de Contratación el 13 de mayo de 2020, siendo adjudicada a la empresa SEGURISA, SERVICIOS INTEGRALES DE SEGURIDAD, S.A.

La nueva contratación coincidía plenamente en alcance con el contrato que sustituía, tanto en instalaciones a vigilar como en número de horas que se contrataban.

Se realizó por un periodo inicial de 18 meses, prorrogables en periodos de un mes, máximo hasta 12.

El inicio de los servicios contratados se produjo el 20 de junio de 2020, con una finalización inicial prevista hasta el 19 de diciembre de 2021.

El importe contratado fue de 18.683.077,35 € para el periodo indicado.

Dicho contrato está actualmente en vigor, inicialmente se firmó hasta el 19 de diciembre de 2021, pero, para hacer coincidir la fecha de finalización de este contrato con el inicio del nuevo, y, por ello, con el resto de contratos para los que se solicita autorización, se han contratado a fecha de esta Memoria dos prórrogas:

La primera con las siguientes características:

- Número de la S.C. de la prórroga: 5000003987
- Con el mismo Objeto del contrato: Contratación de los servicios de vigilancia y seguridad del lote 3 (líneas 7, 9 y 9B de la red ferroviaria de metro).
- Fecha de inicio y fin de la prórroga: Desde el 20 de diciembre 2021 hasta el 31 de enero de 2022.
- Importe de la prórroga: 1.433.218,40 euros.

La segunda, que está actualmente en vigor, con las siguientes características:

- Número de la S.C. de la prórroga: 5000004268
- Con el mismo Objeto del contrato: Contratación de los servicios de vigilancia y seguridad del lote 3 (líneas 7, 9 y 9B de la red ferroviaria de metro).
- Fecha de inicio y fin de la prórroga: Desde el 1 de febrero 2022 hasta el 31 de julio de 2022.
- Importe de la prórroga: 6.176.506,00 euros.

b) Comparación de los alcances:

A continuación, se analiza la comparación de alcances entre los contratos que se encuentran en vigor a fecha de esta memoria y el futuro contrato.

En primer lugar, hay que señalar que la contratación que se propone para autorización sustituirá en su integridad a los contratos en vigor descritos en el punto anterior.

En ambos contratos, se consideran once grupos denominados “Coordinaciones” que engloban a las líneas de la Red de Metro, ML1 y la línea 9b, a su vez dichas Coordinaciones se agrupan en cinco lotes independientes que se han seleccionado valorando la proximidad y/o características homogéneas entre ellas. Coincidiendo en dimensiones y objeto a vigilar en las dos contrataciones.

	CONTRATACIONES ANTERIORES		NUEVA CONTRATACIÓN
SOLICITUD DE CONTRATACIÓN / NÚMERO DE LICITACIÓN	6000006564 6011700235	6000008739 6012000111	6000009853
N.º CONTRATO	7218000002 7218000003 7218000004 7218000005 7218000006	7220000385	-----
OBJETO DEL CONTRATO	VIGILANCIA Y SEGURIDAD EN LAS LÍNEAS DE LA RED DE METRO	VIGILANCIA Y SEGURIDAD EN LAS LÍNEAS L7, L9, L9b	VIGILANCIA Y SEGURIDAD EN LAS LÍNEAS DE LA RED DE METRO
DURACIÓN INICIAL DEL CONTRATO	Del 1 de febrero de 2018 al 31 de enero de 2022	Del 20 de junio de 2020 al 19 de diciembre de 2021	Fecha estimada, desde diciembre de 2022 a diciembre de 2026
PRÓRROGAS PREVISTAS	2 de seis meses	12 de un mes	12 de un mes cada una
MODIFICADOS PREVISTOS	-----	Modificación al alza hasta el 20%	Modificación al alza hasta el 20% Modificación a la baja hasta el 20%
LOTES	5	1	5
PRESUPUESTO BASE LICITACIÓN (SIN IVA)	185.754.072,00	19.257.421,50	219.560.156,00
VALOR ESTIMADO	232.192.590,00	38.514.843,00	337.765.060,80

❓ **Valoración económica de la licitación y su comparativa con los contratos actuales:**

El importe del contrato que se presenta para aprobación se ha hecho sobre dos elementos para el cálculo:

- A. **Las 250 estaciones a cubrir**, que se corresponden a puestos únicos, es decir, no en función de las líneas que transcurren por ellas. Además de las instalaciones anexas que se vigilarán conjuntamente con ellas (sacos, cocheras, accesos a Renfe, ...).
- B. **Un precio/hora** de vigilancia en el periodo de duración de los contratos de **24 euros**, que a efectos de periodificación en el pago se ha dividido en 2 periodos:
 - un primer periodo, de 806 días que comenzarán el día siguiente a la firma del acta de inicio de los trabajos, o la fecha que se indique en la propia acta, a un precio/hora de 21,50 euros.
 - un segundo periodo, que comprende los siguientes 655 días consecutivos al primer periodo, a un precio/hora de 27,09 euros.

La utilización de esta diferencia en los precios aplicados para calcular la licitación obedece al interés de ajustarlos a las previsiones de variación en los costes que tengan las empresas que participen en la licitación, e impedir que lo apliquen desde el inicio de los contratos, difiriendo en el tiempo un posible incremento en los precios ofertados, haciendo más atractiva la oferta sin perjudicar económicamente a Metro.

Con esos valores, se han obtenido los importes anuales de horas y de coste anual siguientes:

- El importe que alcanzarían los contratos en los cuatro años de duración inicial establecida es de 219.560.156 euros.
- El coste anual para cada uno de los periodos en que se ha subdividido la contratación y por el tipo de servicio contratado es:

SERVICIOS	Estaciones/ puesto	Total de horas anuales	IMPORTE anual Primeros 806 días	IMPORTE anual Sigüientes 655 días
Estaciones con v. 24h	37	324.120	6.968.580,00 €	8.780.411,00 €
Estaciones con v. 20 h.	72	525.600	11.300.400,00 €	14.238.504,00 €
Servicios C 8/9/10H	101	300.760	6.466.340,00 €	8.147.588,00 €
Servicios D 8H VSDF vp.F	24	35.712	767.808,00 €	967.438,00 €
Patrullas A 20H	40	584.000	12.556.000,00 €	15.820.560,00 €
Patrullas B 24H	22	385.440	8.286.960,00 €	10.441.570,00 €
ACUDA	5	87.600	1.883.400,00 €	2.373.084,00 €
Refuerzo	5	32.850	706.275,00 €	889.907,00 €
Navidad	0	9.290	199.735,00 €	251.666,00 €
TOTAL		2.285.372	49.135.498,00 €	61.910.728,00 €

Con el nuevo contrato se solicitan 31.075 horas anuales más de vigilancia que las que se realizan con el actual.

El siguiente cuadro muestra una comparativa en servicios (horas), entre los contratos en vigor y los que se proponen para licitar:

	CONTRATOS EN VIGOR (2018- 2022)		NUEVOS CONTRATOS	
SERVICIOS	Estaciones/ puesto	Total de horas anuales	Estaciones/ puesto	Total de horas anuales
Estaciones con v. 24h	35	306.600	37	324.120
Estaciones con v. 20 h.	73	532.900	72	525.600
Servicios C 8/9/10H	99	294.920	101	300.760
Servicios D 8H VSDFvF	24	35.712	24	35.712
Patrullas A 20H	40	584.000	40	584.000
Patrullas B 24H	22	385.440	22	385.440
ACUDA	5	87.600	5	87.600
Refuerzo	5	18.250	5	32.850
Navidad	----	8.875	0	9.290
TOTAL		2.254.297		2.285.372

En el cuadro siguiente se muestra la comparativa del coste de esos servicios entre los contratos vigentes y los propuestos para contratar, por lotes y con las estimaciones indicadas anteriormente de horas de servicio y precios/hora:

L O T E	COORDINACIÓN /LINEAS	CONTRATOS EN VIGOR (2018-2022)				NUEVOS CONTRATOS				
		Estaciones/ Puestos	HORAS/ AÑO	real ANUAL CONTRATADO	TOTAL real CONTRATADO	ESTACIONES/ PUESTOS	HORAS/ AÑO	IMPORTE ANUAL Primeros 806 días	IMPORTE ANUAL Siguients 655 días	IMPORTE A CONTRATAR
1	10-12	54	471.210	9.447.760,50 €	37.791.042,00 €	54	474.142	10.194.053,00 €	12.844.507,00 €	45.560.058,00 €
2	2-5-8	51	469.337	9.663.648,83 €	38.654.595,32 €	51	481.025	10.342.046,00 €	13.030.979,00 €	46.209.805,00 €
3	7-9-9B	52	450.466	12.455.384,90 €	41.203.442,95 €	53	453.359	9.747.223,00 €	12.281.501,00 €	43.563.391,00 €
4	1-6-11	48	443.166	9.115.924,62 €	36.463.698,48 €	48	449.008	9.653.681,00 €	12.163.638,00 €	43.145.310,00 €
5	3-4-MLM	43	420.118	8.625.022,54 €	34.500.090,16 €	44	427.838	9.198.495,00 €	11.590.103,00 €	41.081.592,00 €
	TOTAL ES	248	2.254.297	49.307.741,39 €	188.612.868,91 €	250	2.285.372	49.135.498,00 €	61.910.728,00 €	219.560.156,00 €

A. El incremento en horas de servicio propuesto se justifica por los siguientes motivos:

1. Uno de los factores cruciales que determinan las necesidades de los puestos y horas de vigilancia a contratar es la evaluación del riesgo en las instalaciones. Por ello, ante el creciente índice de violencia experimentado en determinados colectivos sociales, con la nueva contratación se pretenden establecer unos servicios de vigilancia que garanticen la seguridad frente a las diferentes modalidades delictivas más frecuentes y que causan un mayor impacto en el servicio (especialmente daños contra la propiedad), para que permitan disuadir y reducir la posibilidad de incidentes de violencia entre viajeros y contra el personal de Metro. De esta forma se estaría en todo momento alineados con el “Protocolo de Prevención y Actuación frente a las Agresiones Externas”, implantado desde 2017 en Metro de Madrid.
2. Para cubrir con eficacia la necesidad de vigilancia en operativos extraordinarios, que surgen durante el año (estas horas no se utilizarían si finalmente no fueran necesarias, pero de este modo se asegura que se podrán hacer si son requeridos los servicios), se han incrementado las horas de refuerzo, pasando de 18.250 horas en la actualidad (10 horas diarias/lote por igual en todos los lotes), a 32.850 horas que equivale a 18 horas diarias/lote.

Las horas de refuerzo propuestas se han calculado en función de la situación actual y la experiencia, para reforzar los puntos más débiles que se consideran en el volumen total del año, y que se consumirán según necesidades, sin un límite mensual, como ocurre en la actualidad, para poder facilitar su utilización y disponibilidad.

3. Reapertura de la estación de Gran Vía desde el verano de 2021, que no está considerada en los contratos en vigor, pues ha permanecido cerrada desde agosto de 2018 y que por sus especiales características, arquitectónicas, nuevas dimensiones, enlace con Sol, ... requiere mayores efectivos para su vigilancia que los que se contrataron en el contrato actual del lote 2.
4. Deficiencias detectadas y evolución de las tendencias en materia de seguridad ciudadana que se prevén corregir que requieren de mayores efectivos:
 - En los últimos años se está experimentando un auge de las situaciones de violencia en diversos ámbitos y ese incremento también se está acusando en las instalaciones de Metro. La disuasión y mediación para reducir este tipo de hechos son una prioridad para el Área de Seguridad de Metro. Por ello, ante el incremento de violencia contra el personal de estaciones y maquinistas de Metro, en 2017 se creó el grupo de trabajo de violencia externa, y se lanzó el “Protocolo de Prevención y Actuación frente a las Agresiones Externas”.
 - Se plantea la necesidad de dotar de mayor cobertura de seguridad a las estaciones próximas a Centros de Menores, tales como: Batán, Arturo Soria, Hortaleza y Loranca, pues se está experimentando una tendencia alcista en hechos de violencia asociados a bandas y menores tutelados, tanto en el término municipal de Madrid, como en los municipios que conecta la red de metro. Se proponen esas estaciones por ser donde se manifiesta esta conflictividad social, especialmente focalizada en zonas cercanas a dichos centros.
 - Se han analizado en términos estadísticos las incidencias que se han producido en la red de metro en los últimos 4 años, en las cuales ha sido necesaria la intervención de recursos de seguridad, y los datos arrojan el siguiente resultado: (se presenta el ranking de las 20 estaciones con mayor volumen de incidentes). Las cifras obtenidas se han considerado para solicitar su refuerzo para el próximo período con el fin de reducirlas:

ESTACIONES	2016	2017	2018	2019	2020 Total general	
Avenida de América	2381	995	742	609	395	5.122
Legazpi	843	687	1131	875	738	4.274
Sol	657	694	1180	1016	558	4.105
Nuevos Ministerios	807	445	527	513	262	2.554
Plaza de Castilla	574	338	386	526	356	2.180
Cuatro Caminos	710	508	439	299	213	2.169
Plaza Elíptica	178	238	353	412	421	1.602
Sáinz de Baranda	430	286	276	243	258	1.493
Pacífico	222	252	298	384	244	1.400
Moncloa	273	267	336	302	202	1.380
Príncipe Pío	248	232	288	329	210	1.307
Alonso Martínez	269	230	341	314	141	1.295
Oporto	128	171	207	260	393	1.159
Atocha-Renfe	186	211	306	190	139	1.032
Tribunal	195	166	278	273	116	1.028
Callao	137	126	247	367	134	1.011
Manuel Becerra	176	198	195	269	141	979
Diego de León	278	157	213	208	116	972
Tirso de Molina	111	175	257	246	112	901
Embajadores	276	152	145	161	127	861

5. La designación de Metro de Madrid como Operador Crítico, desde el 15 de enero de 2018. Para determinar las obligaciones y responsabilidades que ello implica, se desarrollaron tanto el Plan de Seguridad del Operador (PSO) como los Planes de Protección Específica (PPE).

Los PPE fueron aprobados por el Consejo de Administración en octubre del 2019, y fueron presentados al CNPIC. En el momento presente se encuentran a la espera de aprobación por este organismo.

En ellos, se establecen como uno de los compromisos de sus Planes de Acción evaluar y ejecutar el oportuno incremento de efectivos de seguridad en las diversas Infraestructuras Críticas (IICC).

Por ello, como se ha indicado en puntos anteriores de esta Memoria, se ha considerado que será necesario ampliar el contrato cuando hayan finalizado esos estudios y se hayan establecido las nuevas necesidades en esas instalaciones.

6. Nuevas actividades derivadas del control de la afluencia de viajeros GAV, CAT. En el periodo de duración de los actuales contratos, el Área de Seguridad se ha visto obligado a tener que adaptarse a nuevos requerimientos derivados de la crisis originada por la aparición y desarrollo de la pandemia generada por el COVID 19. Lo que se ha materializado en la planificación, gestión, ejecución y supervisión de las operativas que iban siendo necesarias para dar cobertura a la situación y a las numerosas necesidades imprevistas, que se han derivado de la misma desde su inicio.

Esto ha supuesto algunos hitos importantes de los operativos asignados a la seguridad de la Red, como han sido: el apoyo al reparto de mascarillas a la ciudadanía que se realizaba por parte de organismos externos, atención especial a las estaciones próximas a los hospitales, control de accesos y vestíbulos cerrados durante el confinamiento, incidencias con personas sin techo y la atención a las actividades

delictivas producidas que se derivaron del estado de alarma, las operativas a causa de una gran afluencia de viajeros (GAV) y de apoyo al despliegue del nuevo sistema de Control de Aforo Temporal (CAT) a toda la red, atendiendo y colaborando en todas las fases y adaptaciones que han sido y siguen siendo necesarias.

En todas esas fases, ha sido necesaria una intervención especial de efectivos de seguridad y, constantemente, la resignación y ampliación de vigilantes que debían ser detraídos de otras ubicaciones para los que estaban contratados, con lo que eso suponía merma en la seguridad ofrecida.

Afortunadamente, en gran medida, esos servicios extraordinarios ofrecidos se pudieron realizar sin graves consecuencias gracias a las horas no consumidas durante el cierre anticipado de servicio, durante algunos meses, pero esta circunstancia no tiene por qué repetirse en el nuevo periodo.

Ante la posible ocurrencia de algo similar, o por si fuera necesaria la continuidad de esos nuevos requerimientos, y dadas las tremendas dificultades que ha supuesto con los efectivos actuales satisfacer esta necesidad. Se ha considerado un incremento del servicio para el nuevo contrato, mediante la ampliación de las horas de refuerzo, que solo se solicitarían y, lógicamente, se abonarán si fueran necesarias.

7. Incremento de los eventos que tienen lugar en la Comunidad de Madrid.

En los últimos años se viene produciendo un importante aumento de actividades lúdicas para la ciudadanía y el turismo, de gran efecto de concentración de público, así como grandes movilizaciones sociales. Donde se potencia desde las Administraciones el uso del servicio público, especialmente el metro, en detrimento del uso del transporte privado.

Es importante señalar que, la ejecución de las operativas de eventos con gran repercusión para la ciudad de Madrid se realiza en colaboración directa con los estamentos oficiales responsables (Centros de Coordinación, Ayuntamiento de Madrid, Oficina de Actos en Vía Pública, Delegación del Gobierno, etc.).

Como ejemplo, en el año 2019 (dada la situación de pandemia no puede valorarse el 2020) se controlaron 1.432 eventos, para los cuales fue necesario realizar 684 operativas de seguridad exclusivas por el impacto en metro. Especial interés tiene, en este sentido, el auge del estadio Wanda Metropolitano para estos hechos, donde se realizan numerosos eventos que conllevan gran volumen de desplazamientos, siendo un alto porcentaje los eventos deportivos de alto riesgo, donde es necesario dar cobertura de seguridad a las fans-zonas y a los movimientos masivos de aficionados, (acompañamientos de UIP en los traslados),

para cubrir estas situaciones con el contrato vigente, en esas situaciones señaladas, se retiran prácticamente todos los recursos del lote afectado (lote 3), dejando totalmente desprotegidas las líneas 7 y 9, en aplicación de prioridades ante el riesgo evaluado.

Todo lo anterior, justifica que en el nuevo contrato se prevea el incremento de las horas de refuerzo de todos los lotes y un dimensionamiento de servicio específico para la cobertura de los eventos que se celebren en el Wanda (lote 3).

- B. También se ha considerado un incremento en el precio/hora de los servicios a contratar, con respecto al precio/hora que se paga con los contratos actuales.

El utilizado para el cálculo, 24 euros, supone un incremento de 3,56€ (17,42%) con respecto al precio medio de los contratos actuales adjudicados en la anterior licitación. O, comparado con los precios medios actuales reales 2,12€ (9,69%), recordemos que a fecha de esta memoria, se está pagando un precio más elevado del de inicio del contrato que se licitó, tras la contratación del lote 3 en junio de 2020, por abandono de la actividad del anterior adjudicatario.

Para obtener este valor de precio/hora, se ha considerado que el actual puede ver afectado al alza principalmente por los siguientes factores:

1. La repercusión de los costes salariales acordados en los convenios colectivos que se aplican desde la fecha en que se produjeron las anteriores licitaciones (2017, para los lotes 1,2,4,5 y 2020 para el lote 3) y en la que se producirá la presente. En el convenio 2018-2022 se produjo una subida salarial acumulada de un 6%, a la que hay que añadir la del convenio firmado para 2021 del 1% y de un 2% en el convenio firmado para el año 2022.
2. La variación en el IPC desde las fechas de la anterior licitación a la de la actual:
 - a. La variación de los precios al consumo en el periodo 2017-2020 ha sido del 1,90%.
 - b. El IPC en el año 2021 ha sido del 6,5%.
3. La exigencia de tener disponibles para Metro los vehículos que se les solicitan en estos Pliegos las 24 horas (en la actualidad esos vehículos B, únicamente se utilizan por la noche).

El personal que cubre los servicios B, debe disponer en su totalidad de carnet de conducir y estar a disposición de Metro, por si le es requerido que acudan a una actuación en un vehículo y por si lo son en cualquier momento durante las 24 horas.

4. También se ha incrementado el nivel de exigencia de la calidad y el equipamiento de los vehículos a utilizar, lo que puede incidir en el precio final ofertado.
5. Mejora en las EPI's que deben ser entregadas a los vigilantes, garantizando su seguridad personal frente a ataques con arma blanca.
6. Cada lote contará con su Jefe de Proyecto individual, con independencia de que la empresa a la que pertenezca laboralmente haya sido contratada para uno o más lotes, lo que previsiblemente afectará al precio ofertado.
7. Mejoras y aumento en la formación requerida a el personal de vigilancia. En el contrato en vigor se inició la andadura hacia el respeto y la mejora de las condiciones laborales del personal contratado y para ello, fueron esenciales las directrices marcadas por la CAM en su Guía de Contratación. En este sentido, en la nueva licitación se incorpora la presentación de una oferta mayor de formación al personal de vigilancia que las diferentes empresas destinen a Metro. Con ello, se pretende incentivar la profesionalización de ese personal, a través del control de los Planes de Formación de las empresas que resulten adjudicatarias y la petición de contenidos específicos, valorando a su vez el volumen de horas de formación para los trabajadores, y penalizando por incumplimiento la falta en todo o en parte de esa formación.

❓ Características técnicas de la nueva contratación:

La anterior contratación no incluía importes posibles de modificación de contrato, lo que la ha hecho inflexible ante circunstancias sobrevenidas, aunque ninguna ha sido por ampliación de red, Sin embargo, durante la vigencia de los nuevos contratos, con la información de que se dispone a fecha de esta Memoria, se estima se puedan producir las siguientes variaciones de las instalaciones a vigilar sobre la situación actual y que obligarían a realizar modificaciones a los contratos, que deberán ser debidamente justificados:

- ❓ Las ampliaciones de las líneas: 3 (fecha prevista de inauguración a inicios de 2024), 5 y 11.
- ❓ La conversión de la estación de Conde Casal en Intercambiador de Transportes.
- ❓ El posible incremento en las horas de servicio a los viajeros, a causa de la apertura durante las 24 horas los días vísperas de festivo y fines de semana.
- ❓ La posible necesidad de realizar servicios especiales mediante efectivos CAT'S y GAT, en andenes y vestíbulos, a causa el agravamiento de la

pandemia por COVID 19, o situación similar, para el control del cumplimiento de las medidas establecidas en el transporte metropolitano.

- ☐ Tras la designación a Metro por el CNPIC como Infraestructuras Críticas, como ya se ha mencionado en esta memoria, se está elaborando un estudio de las necesidades concretas en materia de vigilancia y seguridad que son necesarias para cumplir con sus requerimientos. Cuando dicho estudio esté finalizado, y se determine en cada instalación de las reconocidas como Infraestructura Crítica, deberá proponerse la ampliación, para poder dar cobertura a las mismas, así como si esa relación es ampliada por dicho organismo.

5 INFORMACIÓN PRESUPUESTARIA

PRESUPUESTO DE GASTO

CUENTA CONTABLE: 629001

CECOS: El coste se distribuirá según el reparto de horas obtenidas de la Licitación, con el siguiente detalle por Centros Presupuestarios asignados al Área de Seguridad:

1701: Toda la Red, salvo los que necesitan control presupuestario individual

1702: Línea 12

1703: Metro Ligerio ML1

1706: Línea 9B (TFM)

						euros
AÑO	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
IMPORTE PERMITIDO	2.747.076,00	49.135.498,00	49.269.569,00	59.958.601,00	58.449.412,00	219.560.156,00

ANEXO 1.

INFORME JUSTIFICATIVO DE LA PONDERACIÓN APLICADA CONFORME A LO RECOGIDO EN EL ARTÍCULO 66.4 DEL RDLSE

1. OBJETO

El presente anexo tiene por objeto elevar a la aprobación del órgano correspondiente, la autorización para la aplicación del criterio de adjudicación: 60% oferta técnica y 40% oferta económica, en la próxima licitación, que tiene como fin contratar la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad en las instalaciones comprendidas en la Red que explota Metro de Madrid.

2. ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL

En los últimos años, el sector de la seguridad ha vivido episodios convulsos que han reforzado su motivación histórica de apuesta por la calidad y la estabilidad en el empleo.

En este marco, cabe exponer la evolución de los criterios de valoración y adjudicación a partir del momento (en situación de crisis financiera global) en el que se prioriza la oferta económica sobre la técnica en los diversos contratos para la prestación de los servicios de vigilancia y seguridad en la Red de Metro de Madrid:

- En la licitación de 2010, la adjudicación se fundamentó en el criterio económico - **precio más bajo** - una vez superado el corte técnico.

Durante la vigencia de los contratos, dos de las empresas prestatarias de servicio, Securitas y Prosegur, cesaron la prestación de sus servicios de forma anticipada, alegando importantes pérdidas económicas en la ejecución de esos contratos.

En este marco, se produce un punto de inflexión. Hasta este momento las empresas mejor clasificadas en el ranking público del sector, son las que habían prestado servicios de seguridad en Metro de Madrid, dejando algunas de ellas de concursar en Metro, por no interesarles participar por peso económico.

- En febrero de 2013 se realizó una nueva licitación, en la que el criterio de adjudicación fue a la **oferta económicamente más ventajosa**, es decir, una vez superado el límite de suficiencia técnica, la ponderación fue de **40% oferta técnica y 60% oferta económica**, y en la que resultó adjudicataria de 3 de los 8 lotes

licitados (≈40% volumen del servicio) la empresa Seguridad Integral Canaria –SIC-, que si bien su oferta económica no fue temeraria, sí fue diferencialmente baja. Durante la vigencia del contrato mermó las condiciones laborales de sus trabajadores, y finalmente cesó sus operaciones, tras haberse declarado en concurso de acreedores y haber acumulado el impago sistemático de nóminas. La expansión de SIC, enmarcada en el punto de agudización de la crisis financiera global, supuso un declive de condiciones y un revulsivo general en el sector que busca la profesionalización y la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores.

Durante el período de vigencia de estos contratos, también cayó otra empresa de las que prestaba servicio en la red de Metro (en un lote), Segur Ibérica, que entró en concurso de acreedores en 2016.

- En la siguiente licitación de noviembre de 2017 (contratos vigentes en la actualidad), el criterio de adjudicación ha sido a **la oferta económicamente más baja**, donde de nuevo, las empresas tuvieron que bajar el precio ofertado, para resultar adjudicatarias de algún lote; lo que llevó a que algunas de las empresas más fuertes del sector no se presentaran a esta licitación.

En esta ocasión fue Ombuds, adjudicataria de un lote, la que presentó concurso voluntario de acreedores, obligando a Metro a licitar de urgencia ese lote por proceso de negociado, a un precio superior en un 38% al que había sido contratado con anterioridad.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

Los acontecimientos de los últimos años, con la quiebra de las tres empresas de seguridad mencionadas, todas ellas encontrándose prestando servicios en Metro (los impagos, merma de condiciones laborales, y, en consecuencia, las numerosas huelgas, concentraciones,...) han repercutido negativamente en la imagen de Metro y del sector, despertado desconfianza, pero también han potenciado una alineación de todos los estamentos en la construcción de unos criterios de licitación que retornen al servicio a la calidad e imagen que merece. Y, es en este sentido, en el que se solicita, en respeto al Art.

66.4 del RDLSE que establece como mínimo un 51% a la oferta técnica (por ende, un 49% a la económica) y en escucha al Convenio Colectivo del Sector vigente – recomendación recogida en el Artículo 11.e)- elegir un sistema de adjudicación que eleve los niveles de exigencia y que obligue a las empresas que se contraten a cumplir unas estrictas condiciones de calidad, que permitan:

- Garantizar el máximo grado posible de seguridad en la vigilancia que afecta al personal propio de Metro, sus clientes y de las instalaciones a vigilar objeto de estos contratos.
- Mantener los niveles de seguridad obtenidos en la actualidad en Metro de Madrid.
- Cumplir con los objetivos marcados en las encuestas de calidad que se hacen periódicamente entre sus usuarios.
- Cumplir con los indicadores de evaluación de riesgo.

Por todo ello, se considera que es necesaria una selección de alto valor técnico, eliminando la preferencia al coste económico y seleccionando siempre al mejor en cuanto al equilibrio calidad-precio en las ofertas adjudicadas. Dadas las grandes diferencias que existen entre unas empresas con unas características y dimensiones y otras, tanto en la forma en cómo en prestan sus servicios, como por la calidad de los mismos.

En la valoración técnica se considerarán las características de las ofertas presentadas en cuanto a medios ofertados, la capacidad de respuesta ante situaciones críticas, aseguramiento de la calidad, así como diversas condiciones especiales tales como la impartición de formación adicional, la prevención del acoso y las políticas de disciplina, todo ello en cumplimiento de lo recogido por la Guía de Contratación Pública en el Servicio de Seguridad y Vigilancia de la Comunidad de Madrid (II), publicado por la Dirección General de Contratación, Patrimonio y Tesorería de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda de la Comunidad de Madrid.

Asimismo, de conformidad con dicha Guía y lo recogido en el artículo 105 del RDLSE y de la Disposición Adicional Segunda de la Ley 5/2014 de Seguridad Privada, se ha incluido una condición esencial de ejecución, que vigile que, a lo largo de la duración del mismo exista el compromiso de aplicar a todos los trabajadores adscritos al servicio prestado en Metro, como mínimo, las condiciones establecidas en el Convenio Colectivo Estatal de las empresas de seguridad, entre las que se encuentran las Tablas Salariales.

Con ello, se pretende evitar la precariedad laboral, que pudiera ser origen de una incorrecta ejecución del servicio prestado en Metro. El incumplimiento de estas condiciones esenciales de ejecución por parte de cualquier contratado, supondrá la resolución del contrato de forma unilateral por parte de Metro y sin que la empresa contratada tenga derecho a compensación económica alguna.

*El presente documento, emitido a efectos de cumplimiento de obligaciones en materia de transparencia, es copia fiel del original, en el que constan las firmas auténticas y completas de las personas firmantes.
En cumplimiento de las obligaciones de protección de datos personales, no constan en esta copia datos identificativos adicionales a nombre y apellidos.*