



**ACTA DE LA MESA DE CONTRATACIÓN PARA LA ADJUDICACIÓN, POR EL PROCEDIMIENTO ABIERTO, DEL CONTRATO DE OBRA DENOMINADO “REHABILITACIÓN DEL FIRME DE LA CARRETERA INSULAR TF-13 ENTRE LOS P.K.0+000 AL 4+000 TERMINO MUNICIPAL DE SAN CRISTOBAL DE LA LAGUNA” (C.1429).**

**ACTA NÚMERO CUATRO.**

En Santa Cruz de Tenerife, a 16 de julio de 2020, siendo las 09:44 horas del día, en Despacho del Sr. Director Insular de Carreteras, ubicado en la tercera planta del Palacio Insular, se reúne la Mesa de Contratación formada por los Señores que a continuación se relacionan para efectuar pronunciamiento sobre el resultado de la valoración del archivo electrónico nº 2 y apertura y examen del nº 3 “oferta económica y mejoras” de la licitación arriba referenciada (expediente nº C- 1429), cuyo plazo de presentación finalizó el día el 25 de mayo de 2020.

La Mesa de Contratación, según designación efectuada por acuerdo del órgano de contratación está integrada por los siguientes miembros:

**Presidente:** Francisco Javier Saavedra Oliva, Jefe de Sección de la Unidad de Autorizaciones, Convenios de Colaboración y Expropiaciones del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje.

**Vocales:**

- D<sup>a</sup>. Gladys Borges Martín, Responsable de Unidad de Operaciones de Capital de la Intervención General.
- D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> de la Concepción Doblas González de Aledo, Técnica de Administración General adscrita al Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público, como Vocal de la Asesoría Jurídica.
- D. Jorge Ortega Rodríguez, Responsable de Unidad del Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje.

**Secretaria:** D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Isabel Rodríguez Mirabal, Responsable de la Unidad de Contratación y Disciplina del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje.

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	M <sup>a</sup> Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones		Página	1/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



Asiste en calidad de invitado para exponer y explicar el informe técnico, D. Sergio Leyva Campos, Ingeniero de Caminos Canales y Puertos – Responsable de Unidad de Conservación

Abierta la sesión, sin asistencia de público, el Presidente da palabra al Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos redactor del informe de valoración para que exponga y explique al resto de los miembros de la Mesa el resultado de la valoración de los documentos relacionados con los criterios no evaluables mediante fórmulas esto es, memoria descriptiva y organización de los trabajos, detallando el informe técnico que forma parte del expediente administrativo y que tiene el tenor literal siguiente a partir del punto segundo:

**“2.- (...) VALORACIÓN REALIZADA:**

*El citado P.C.A.P. establece los criterios de valoración del sobre Nº 2 correspondiente a la proposición NO EVALUABLE MEDIANTE FÓRMULAS O PARÁMETROS OBJETIVOS (SUJETA A JUICIO DE VALOR):*

**C.3.- MEMORIA DESCRIPTIVA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS,  $P_{memoria}$**

*Se puntuará con un máximo de diez (10) puntos y un mínimo de cero (0) puntos.*

*La valoración de cada uno de los licitadores ( $V_{licitador,i}$ ) se obtendrá como suma de las valoraciones obtenidas en los apartados en que se divida la memoria justificativa.*

*La puntuación de cada uno de los licitadores ( $P_{memoria}$ ) será el resultado de multiplicar por diez el cociente entre la valoración obtenida por la empresa ( $V_{licitador,i}$ ) y la valoración máxima obtenida entre todos los licitadores admitidos ( $V_{max}$ ):*

$$P_{memoria} = 10 \cdot \frac{V_{licitador,i}}{V_{max}}$$

*La MEMORIA JUSTIFICATIVA se redactará de la forma más clara posible. En este sentido, y en orden a disminuir la cantidad de tiempo necesario para el estudio de las mismas, dicha memoria justificativa **no podrá superar las DIEZ (10) páginas** formato DIN A4 impresas por una sola cara, interlineado 1,5 líneas, siendo el tipo de letra a emplear Arial y tamaño de la fuente igual o superior a DOCE (12) puntos.*

*En estas diez (10) páginas se incluirá la información que será valorada por la Mesa de Contratación, todo lo que exceda de dicho límite no será tenido en cuenta ni evaluado. Asimismo el documento presentado se incluirá en formato digital para facilitar su estudio (formato compatible Microsoft Word para el texto, Microsoft Excel para las tablas presentadas, MicroStation y Autocad para planos).*

*No computarán como informe los anexos o apéndices que puedan presentarse como documentación independiente que dé soporte a los datos incluidos en la MEMORIA JUSTIFICATIVA, y que únicamente servirán como aclaración para las valoraciones en caso de que la mesa lo estime necesario (documentación complementaria).*

*La MEMORIA JUSTIFICATIVA **deberá versar sobre los siguientes dos apartados:***

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones		Página	2/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



**1.- ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS: (valoración máxima de 6 puntos):**

- En base a los medios materiales y humanos que cada licitador ponga a disposición de la ejecución del contrato, se redactará una propuesta de **ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS** tendente al cumplimiento del plazo de obra en el que se describa el plan de tajos de la obra o subfases de ejecución previstas, el orden y secuencia temporal de los trabajos y actividades a llevar a cabo en cada uno de ellos así como el personal y maquinaria a emplear. Valoración máx. 1,5 ptos.
- Asimismo y en coherencia con la organización descrita con anterioridad, se deberá presentar un **PLAN DE OBRA** detallado y cuantificado económicamente que deberá incluir los rendimientos esperados en cada una de las actividades con incidencia en el plazo de la obra. Dicho plan de obra podrá ofertar un plazo de ejecución menor al establecido en el proyecto técnico, en cuyo caso se deberá justificar convenientemente.

El **Plan de Obra** podrá ser presentado en formato DIN A3 y no computa para el recuento del número de páginas que conforman las ofertas (pudiendo ser incluido en documentación anexa en el sentido indicado en párrafos anteriores). Valoración máx. 1,0 punto.

La justificación de los rendimientos de la maquinaria a emplear se podrá presentar como anexo en documento independiente.

- Por último, el licitador deberá detallar las instalaciones propuestas para la fabricación de los distintos tipos de mezclas bituminosas en caliente indicando expresamente si se trata de medios propios o pertenecientes a empresa colaboradora o subcontratista (en cuyo caso, deberá aportarse carta de compromiso), la metodología que aplicará para la fabricación de los hormigones asfálticos objeto del contrato mediante la técnica de reciclado en central en caliente, su idoneidad en función del porcentaje o tasa de reciclado con el que fabricará así como el control de calidad que aplicará en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y recepción de la unidad terminada. Valoración máx. 3,5 ptos.

**2.- PROBLEMÁTICA DE LA OBRA, TAJOS Y SUS CORRESPONDIENTES PROPUESTAS O ALTERNATIVAS DE DESVÍOS DE TRÁFICO: (valoración máxima de 4 puntos)**

En el presente apartado se tendrá en cuenta que la obra se ejecute sin reducción de la capacidad de las vías afectadas, al menos durante el día, por lo que se valorará positivamente que las fases de ejecución y su consiguiente diseño de señalización y desvíos necesarios (en caso de modificar lo previsto por el Proyecto Constructivo) garanticen en todo momento la compatibilidad de los usos, así como una minimización de la afección y molestias tanto al tráfico circulante como al entorno de la zona de obras.

Debe hacer referencia al menos a:

- Problemática de la obra, de los distintos tajos o zonas de obras y su afección al entorno. Valoración máx. 1 pto.
- Solución que se prevé dar a ellos y en particular a los que afectan al tráfico durante la ejecución de la obra. Valoración máx. 1 pto.

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones		Página	3/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



- Desvíos propuestos. Valoración máx. 2 ptos.

Se presentarán en DIN A3 los planos que se estimen necesarios para una mejor definición de los apartados anteriores. Estos planos no computarán para el número total de páginas.

Se establece en estos criterios un **umbral mínimo de valoración** para continuar en el procedimiento de licitación respecto del CRITERIO C.3.- MEMORIA DESCRIPTIVA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS, de tal forma que aquellos licitadores que no alcancen en este criterio una valoración ( $V_{licitador,i}$ ) mínima de **5 puntos** serán automáticamente excluidos del procedimiento de adjudicación.

**“SOBRE Nº 2.- Deberá tener el siguiente título: “SOBRE NÚMERO 2: Proposición relativa a criterios de valoración sujetos a juicio de valor (C.3.- Memoria descriptiva y organización de los trabajos) para la contratación, mediante procedimiento abierto, tramitación ordinaria, de la obra REHABILITACIÓN DE FIRME EN LA C.I. TF-13 ENTRE LOS PP. KK. 0+000 AL 4+000)”**

En relación con el cumplimiento del condicionante establecido en el PPTP relativo al desarrollo máximo de las exposiciones elaboradas (máximo 10 páginas) para dar respuesta a los dos apartados incluidos en el segundo criterio de valoración –C.3.-, hacer constar que todos los licitadores han presentado una memoria justificativa ajustándose al mismo.

Después de haber llevado a cabo un extenso análisis y estudio pormenorizado de toda la documentación presentada objeto de valoración, se presenta a continuación un resumen de la valoración realizada de cada una de las ofertas presentadas en función de los criterios y subapartados anteriormente definidos.

## 2.1.- CRITERIO C.3.1 "Organización de los trabajos"

### 1 CONDACA CANARIA, S.L.

Desarrollo y descripción sencilla pero completa de su propuesta de organización definiendo para los distintos tajos de la obra o subfases de ejecución propuestas, el orden y secuencia temporal de los trabajos y actividades a llevar a cabo en cada uno de ellos así como el personal y maquinaria a emplear, los cuales se consideran adecuados y suficientes en base a la organización propuesta. Relaciona igualmente el listado de medios materiales y humanos, propiedad en exclusiva de dicha entidad mercantil, que se compromete a adscribir a su ejecución. En relación con la ejecución propuesta, si bien limita la afección al tráfico durante su ejecución, establece la necesidad de dejar de forma temporal un escalón de espesor variable (3 o 5 cm en función del tramo) en el eje de separación de sentidos de circulación lo cual puede suponer un riesgo para la seguridad vial, máxime por la elevada carga de tráfico que soporta dicha vía, su trazado sinuoso y el reducido ancho de los carriles en determinados tramos. Dicho escalón podría salvarse ejecutando la capa de rodadura a sección completa. Así mismo, en la propuesta de rehabilitación en el tramo de vía convencional, no hace mención alguna a la necesidad de fresado conjunto del arcén con el carril para evitar al menos el encajonamiento del tráfico con un desnivel de 5 cm por ambos lados, lo que dificulta sin duda el uso del arcén en caso de avería, accidente o emergencia. De igual modo, no hace referencia alguna a la ejecución prevista para la reparación de los blandones proyectados.

Así mismo, acierta al establecer la secuencia temporal para la reposición de los aforadores afectados toda vez que planifica su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final (quedando ocultos) insertando las espiras a una profundidad de 2-4 cm según el tramo de tal

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones		Página	4/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



forma que quede a 7 cm respecto a la rasante final, evitando así su ejecución sobre la rodadura final. Sin embargo, en dicha programación, se ha detectado una incongruencia en la secuencia temporal prevista para la ejecución de dicha reposición al establecerse una vez ejecutada la capa de rodadura definitiva.

Aporta el correspondiente Plan de Obra detallado y cuantificado económicamente incluyendo los rendimientos de las principales unidades de obra. Dicho plan es coherente con la organización de los trabajos propuesta y contempla un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto. Aporta de forma elaborada y justificada los rendimientos esperados aunque ciñéndose exclusivamente a las unidades de obra relativas al extendido de mezclas bituminosas.

Establece de forma muy precisa aunque sin aplicación directa a la obra en cuestión la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente así como las instalaciones que pondrá a disposición del contrato para llevarlo a cabo (Planta RM-200 INTRAME dotada de tecnología de anillo reciclador). Establece el control y ensayos que llevará a cabo en cada fase del proceso (procedencia, acopios y fabricación) relativo a las MBC con RAP, aunque no así en las fases de extendido y compactación. Refiere de forma acertada la clasificación del RAP en tres fracciones de diferente granulometría así como el techado de la zona de acopio de éste para evitar cambios de humedad en el material.

Sin embargo, no hace mención a la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas) toda vez que en el caso de rodadura actual discontinua es necesario, a la hora de fresar, diferenciar dicha capa del resto del paquete de firme con el fin de impedir que se mezclen ya que la normativa vigente limita al 20% el porcentaje de mezclas bituminosas distintas de las contempladas en el Art. 542 del PG-3 que puede contener el RAP.

## 2 INFRAESTRUCTURAS CONELSAN, S.A.

Desarrollo y descripción muy genérica de su propuesta de organización de los trabajos, toda vez que, si bien establece la programación temporal de cada uno de los tajos de obra, no hace mención alguna a la secuencia del proceso de ejecución de las principales unidades de obra dentro de cada tajo o tramo establecido, sobre todo en lo referente al tramo de vía convencional donde al ser distintos los espesores de fresado con los de reposición de la capa intermedia, resulta un escalón longitudinal de 5 cm tanto en el eje de separación de sentidos de circulación como entre el arcén exterior y el carril, lo cual puede suponer un riesgo evidente para la seguridad vial, máxime por la elevada carga de tráfico que soporta dicha vía y por la dificultad que le confiere para el uso del arcén en caso de avería, accidente o emergencia. Sin embargo, si refiere de forma acertada el tratamiento previo de los blandones detectados en el proyecto antes de proceder a la rehabilitación de firme en el tramo. Relaciona el listado de medios materiales y humanos que se compromete a emplear para su ejecución.

Propone un solar cerca de la traza de la obra para instalaciones auxiliares y zona de acopio.

En relación con la ejecución propuesta para la capa de rodadura que la establece de forma cronológica por fase y sentido de circulación, implicaría la existencia de forma temporal de un escalón de espesor variable (3 o 5 cm en función del tramo) en el eje de separación de sentidos de circulación lo cual puede suponer un riesgo para la seguridad vial, máxime por la elevada carga de tráfico que soporta dicha vía, su trazado sinuoso y el reducido ancho de los carriles en determinados tramos. Dicho escalón podría salvarse ejecutando la capa de rodadura a sección

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones		Página	5/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



completa. Así mismo, en la propuesta de rehabilitación en el tramo de vía convencional, no hace mención alguna a la necesidad de fresado conjunto del arcén con el carril para evitar al menos el encajonamiento del tráfico con un desnivel de 5 cm por ambos lados, lo que dificulta sin duda el uso del arcén en caso de avería, accidente o emergencia

Aporta el correspondiente Plan de Obra detallado y cuantificado económicamente incluyendo los rendimientos de las principales unidades de obra. Dicho plan es coherente con la organización de los trabajos propuesta y contempla un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto. En este sentido indicar que no hace referencia alguna a la actividad relativa a la reparación de blandones a la que sí hacía mención en la organización de los trabajos y que establece la reposición de las estaciones aforadoras afectadas después de la ejecución de la capa de rodadura, lo cual no se considera lo más adecuado toda vez que el ranurado para su ejecución supondría un punto de debilidad en la rodadura extendida. Aporta de forma elaborada y justificada los rendimientos esperados aunque ciñéndose exclusivamente a las principales unidades de obra.

Por último, en relación a la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente, tan solo refiere la solicitud sin respuesta de la carta de compromiso y detalles de las plantas asfálticas a las empresas de la isla. No hace mención a la necesidad de llevar a cabo una tramitación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas) toda vez que en el caso de rodadura actual discontinua es necesario, a la hora de fresar, diferenciar dicha capa del resto del paquete de firme con el fin de impedir que se mezclen ya que la normativa vigente limita al 20% el porcentaje de mezclas bituminosas distintas de las contempladas en el Art. 542 del PG-3 que puede contener el RAP. No define el control de calidad (ensayos y frecuencia) que se aplicará en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación, relativos a las MBC con RAP, ni el funcionamiento de la planta.

### 3 TRANSFORMACIONES Y SERVICIOS, S.L.

Desarrollo y descripción detallada de su propuesta de organización definiendo para los distintos tajos de la obra o subfases de ejecución propuestas el orden y secuencia temporal de los trabajos y actividades a llevar a cabo en cada uno de ellos. Relaciona igualmente el listado de medios materiales y humanos, propiedad en exclusiva de dicha entidad mercantil, que se compromete a adscribir a su ejecución, los cuales se consideran adecuados y suficientes en base a la organización propuesta.

En relación con la ejecución propuesta, si bien limita de forma relevante la afcción al tráfico durante su ejecución (desvío del tráfico a la calzada contraria tipo bypass en el caso de dos carriles por sentido, cierre únicamente del carril afectado por reparación de blandones, regulación mediante semáforos en la zona de un carril por sentido), establece la necesidad de dejar de forma temporal un escalón de 5 cm de espesor en el tramo de vía convencional en el eje de separación de sentidos de circulación, aunque si dispone de forma acertada con el extendido de la capa intermedia el fresado conjunto del arcén exterior para evitar el escalón longitudinal en el margen exterior. En relación con la ejecución de la capa de rodadura en el tramo de vía multicarril establece su ejecución en todo el ancho de la plataforma de cada sentido de circulación dejando la junta (en frío) en la zona de mediana, lo cual implicaría la existencia de forma temporal (3 días) de un escalón de 3 cm en el eje de separación de sentidos de circulación lo cual puede suponer

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	6/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



un riesgo para la seguridad vial, máxime por la elevada carga de tráfico que soporta dicha vía, su trazado sinuoso y el reducido ancho de los carriles en determinados tramos. Esto último, con la propuesta de desvíos de tráfico planteada, imposibilita el poder mantener una distancia mínima de resguardo lateral al borde de la zona de obras que permita aumentar la seguridad y los tiempos de respuesta ante cualquier distracción o imprevisto; riesgo que bajo ningún concepto debería asumirse como contrapartida a una menor afección al tráfico.

Así mismo, establece de forma acertada, la necesidad previa de actuar sobre los blandones antes de proceder a la rehabilitación del firme en el tramo. En este sentido, propone el relleno con hormigón hasta alcanzar la rasante actual, lo cual se puede considerar adecuado siempre que se utilice algún aditivo de endurecimiento y fraguado rápido toda vez que al final de la jornada sería necesario proceder a la reapertura del tráfico.

Aporta el correspondiente Plan de Obra detallado pero sin cuantificar económicamente ni incluir los rendimientos de las principales unidades de obra, aunque sí se ha constatado la coherencia de los plazos parciales con los rendimientos establecidos y justificados dentro de la memoria (solo de las principales unidades de obra). Además es coherente con la organización de los trabajos propuesta y contempla un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto. Acierta al establecer la secuencia temporal para la reposición de los aforadores afectados toda vez que planifica su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final, quedando ocultos.

Establece de forma concreta, complementada en la documentación anexa, la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente, refiriendo la puesta a disposición de la planta que dicha entidad mercantil posee (UM 120 INTRAME) como instalación principal (se indica que está adaptada para la ejecución de aglomerados asfálticos con aporte de reciclado pero no especifica qué porcentaje máximo) y adjuntando carta de compromiso para la planta de retén. Establece el control y ensayos que llevará a cabo en cada fase del proceso (procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación) relativo a las MBC con RAP, aunque hace referencia a normativa que ha sido anulada (OC 8/2001 Reciclado de firmes) y sustituida por otra más reciente y vigente en la actualidad (OC 40/2017 Reciclado de firmes y pavimentos bituminosos)

Además, no hace mención a la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas) toda vez que en el caso de rodadura actual discontinua es necesario, a la hora de fresar, diferenciar dicha capa del resto del paquete de firme con el fin de impedir que se mezclen ya que la normativa vigente limita al 20% el porcentaje de mezclas bituminosas distintas de las contempladas en el Art. 542 del PG-3 que puede contener el RAP.

#### 4 PROBISA VIAS Y OBRAS, S.L.U.

Desarrollo y descripción muy genérica de su propuesta de organización de los trabajos, toda vez que, si bien establece la programación temporal de cada uno de los tajos de obra, no hace mención alguna a la secuencia del proceso de ejecución de las principales unidades de obra dentro de cada tajo o tramo establecido, sobre todo en lo referente al tramo de vía convencional donde al ser distintos los espesores de fresado con los de reposición de la capa intermedia, resulta un escalón longitudinal de 5 cm tanto en el eje de separación de sentidos de circulación como entre el arcén exterior y el carril, lo cual puede suponer un riesgo evidente para la

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	7/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



seguridad vial, máxime por la elevada carga de tráfico que soporta dicha vía y por la dificultad que le confiere para el uso del arcén en caso de avería, accidente o emergencia. Sin embargo, si refiere de forma acertada el tratamiento previo de los blandones detectados en el proyecto antes de proceder a la rehabilitación de firme en el tramo. Relaciona el listado de medios materiales y humanos que se compromete a emplear para su ejecución, los cuales se consideran adecuados y suficientes en base a la organización propuesta.

Propone un solar cerca de la traza de la obra para instalaciones auxiliares y zona de acopio.

En relación con la ejecución propuesta para la capa de rodadura que la establece de forma cronológica por fase y sentido de circulación, implicaría la existencia de forma temporal de un escalón de espesor variable (3 o 5 cm en función del tramo) en el eje de separación de sentidos de circulación lo cual puede suponer un riesgo para la seguridad vial, máxime por la elevada carga de tráfico que soporta dicha vía, su trazado sinuoso y el reducido ancho de los carriles en determinados tramos. Dicho escalón podría salvarse ejecutando la capa de rodadura a sección completa. Así mismo, en la propuesta de rehabilitación en el tramo de vía convencional, no hace mención alguna a la necesidad de fresado conjunto del arcén con el carril para evitar al menos el encajonamiento del tráfico con un desnivel de 5 cm por ambos lados, lo que dificulta sin duda el uso del arcén en caso de avería, accidente o emergencia.

Aporta el correspondiente Plan de Obra bastante detallado y cuantificado económicamente, coherente con la organización propuesta, donde se recogen todos los tramos de actuación y la secuencia temporal de actividades dentro de cada tajo de forma pormenorizada y precisa. Incluye igualmente los rendimientos de todas las unidades de obra y contempla un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto. Como anexo, adjunta de forma muy elaborada la justificación de los rendimientos esperados en cada una de las actividades. Establece la reposición de las estaciones aforadoras afectadas después de la ejecución de la capa de rodadura lo cual no se considera lo más adecuado toda vez que el ranurado para su ejecución supondría un punto de debilidad en la rodadura extendida.

No hace mención alguna a la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente refiriendo únicamente la puesta a disposición de la obra para el suministro de las mezclas bituminosas de dos plantas (principal y de retén) propiedad de TEN ASFALTOS de las que presenta carta de compromiso. No describe el funcionamiento de la planta ni las principales características de los equipos que la conforman. No indica la necesidad de llevar a cabo una tramitación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas). Establece de forma incompleta y solo en algunas fases del proceso la cadencia y ensayos que se llevarán a cabo sobre las mezclas bituminosas. Sin embargo, no refiere el control de calidad al que debe someterse el RAP tanto en su procedencia como en su acopio.

## 5 CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L.

Desarrollo y descripción sencilla pero completa y acertada de su propuesta de organización definiendo para los distintos tajos de la obra o subfases de ejecución propuestas el orden y secuencia temporal de los trabajos y actividades a llevar a cabo en cada uno de ellos. Relaciona igualmente el listado de medios materiales y humanos, propiedad en exclusiva de dicha entidad

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	8/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		





mercantil, que se compromete a adscribir a su ejecución, los cuales se consideran adecuados y suficientes en base a la organización propuesta.

En relación con la ejecución propuesta, si bien limita la afección al tráfico durante su ejecución, establece la necesidad de dejar de forma temporal un escalón de 5 cm de espesor en el tramo de vía convencional en el eje de separación de sentidos de circulación, para lo cual, en aras de evitar un riesgo para la seguridad vial, propone de forma acertada la colocación de una barrera New Jersey de forma continua. Así mismo, dejará fresado el arcén exterior para evitar un nuevo escalón en su unión con el carril. Refiere igualmente de forma acertada la ejecución a sección completa de la capa de rodadura tipo M-10 con el fin de evitar la formación de juntas longitudinales lo que redundará en una mayor calidad. Así mismo, establece la necesidad previa de actuar sobre los blandones antes de proceder a la rehabilitación del firme en el tramo.

Así mismo, acierta al establecer la secuencia temporal para la reposición de los aforadores afectados toda vez que planifica su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final, quedando ocultos.

Aporta el correspondiente Plan de Obra bastante detallado y cuantificado económicamente donde se recogen todos los tramos de actuación y la secuencia temporal de actividades dentro de cada tajo de forma pormenorizada y precisa. Incluye igualmente los rendimientos de las principales unidades de obra. Dicho plan es coherente con la organización de los trabajos propuesta y contempla un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto. Como anexo, adjunta de forma muy elaborada la justificación de los rendimientos esperados en cada una de las actividades.

Establece de forma muy precisa la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente así como las instalaciones que pondrá a disposición del contrato para llevarlo a cabo (Planta RM-200 INTRAME dotada de tecnología de anillo reciclador). Establece el control y ensayos que llevará a cabo en cada fase del proceso (procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación) relativo a las MBC con RAP. Refiere de forma acertada la clasificación del RAP en tres fracciones de diferente granulometría.

Así mismo, establece de forma correcta la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas) toda vez que en el caso de rodadura actual discontinua es necesario, a la hora de fresar, diferenciar dicha capa del resto del paquete de firme con el fin de impedir que se mezclen ya que la normativa vigente limita al 20% el porcentaje de mezclas bituminosas distintas de las contempladas en el Art. 542 del PG-3 que puede contener el RAP. Refiere igualmente, la extracción previa al inicio de la obra, de testigos en todos los tramos, cada 250 m por sentido de circulación, con el fin de comprobar el estado y la idoneidad de los hormigones asfálticos para su uso en el reciclado. Del lado negativo, tan solo reseñar, en relación a la fabricación de las mezclas recicladas, que hace referencia al sobrecalentamiento de los áridos de aportación a temperaturas entre 200 y 250 °C cuando la normativa vigente (Art. 22 de la OC 40/2017) lo limita a 220°C

## 6 U.T.E. SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A. – TEN-ASFALTOS, S.A.

Desarrolla de forma detallada y exhaustiva la organización de los trabajos propuesta definiendo los distintos tajos de la obra o subfases de ejecución así como la secuencia temporal, de forma acertada, de los trabajos y actividades a llevar a cabo en cada uno de ellos. En documentación anexa relaciona y define el listado de medios propios materiales y humanos que se compromete a adscribir a su ejecución, los cuales se consideran adecuados y suficientes en base al plan de

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	9/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



trabajos establecido y los plazos estimados para cada actividad. Así mismo, establece su compromiso de disponer un equipo completo de extendido en situación de retén junto con las góndolas para su transporte urgente, por si fuera necesario ante incidencias o averías durante el extendido y compactación de los hormigones asfálticos.

En relación con la ejecución propuesta, si bien limita la afección al tráfico durante su ejecución, establece la necesidad de dejar de forma temporal un escalón de 5 cm de espesor en el tramo de vía convencional en el eje de separación de sentidos de circulación, para lo cual, en aras de disminuir el riesgo para la seguridad vial, propone el refuerzo de la señalización vertical y la disposición de doble línea continua en el eje de dicho tramo. Así mismo, dispone de forma acertada el fresado del arcén exterior de forma conjunta a la rehabilitación del carril contiguo con el fin de evitar un nuevo escalón en dicho margen. Refiere igualmente de forma acertada la ejecución a sección completa de la capa de rodadura tipo M-10 con el fin de evitar la formación de juntas longitudinales lo que redundará en una mayor calidad. En este sentido, se compromete a llevar a cabo un levantamiento topográfico de detalle previo con el fin de garantizar la regularidad superficial continua en el sentido transversal, con ruptura del peralte si fuese necesario. Así mismo, establece la necesidad previa de actuar sobre los blandones antes de proceder a la rehabilitación del firme en el tramo. En este sentido, propone su ejecución en fin de semana de tal forma que la reducción del tráfico permita mantener cerrado el carril en aras de dotar al suelocemento extendido de un mayor tiempo de curado antes del extendido del paquete de firme previo a su reapertura.

Así mismo, acierta al establecer la secuencia temporal para la reposición de los aforadores afectados toda vez que planifica su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final, quedando ocultos.

Aporta el correspondiente Plan de Obra bastante detallado y cuantificado económicamente donde se recogen todos los tramos de actuación y la secuencia temporal de actividades dentro de cada tramo de forma pormenorizada y precisa. Dicho plan es coherente con la organización de los trabajos propuesta y contempla un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto. Establece los rendimientos de las principales unidades de obra aunque no incluye su justificación.

Establece de forma muy precisa aunque sin aplicación directa a la obra en cuestión la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente así como el funcionamiento y las instalaciones que pondrá a disposición del contrato para llevarlo a cabo (Planta RM-200 INTRAME dotado de secador equicorriente adicional sin llama directa y planta móvil M-120 INTRAME). Establece de forma genérica el control y ensayos que llevará a cabo en cada fase del proceso (procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación) relativo a las MBC con RAP, aunque hace referencia a normativa que ha sido anulada (OC 8/2001 Reciclado de firmes) y sustituida por otra más reciente y vigente en la actualidad (OC 40/2017 Reciclado de firmes y pavimentos bituminosos). Refiere la clasificación del RAP en dos fracciones de diferente granulometría así como el techado de la zona de acopio de éste para evitar cambios de humedad en el material.

Sin embargo, no hace mención a la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas) toda vez que en el caso de rodadura actual discontinua es necesario, a la hora de fresar, diferenciar dicha capa del resto del paquete de firme con el fin de impedir que se mezclen ya que la normativa vigente limita al 20% el porcentaje de mezclas bituminosas distintas de las contempladas en el Art. 542 del PG-3 que puede contener el RAP.

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	10/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



**7 VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.**

*Desarrollo y descripción sencilla pero completa y acertada de su propuesta de organización definiendo para los distintos tajos de la obra o subfases de ejecución propuestas el orden y secuencia temporal de los trabajos y actividades a llevar a cabo en cada uno de ellos. Relaciona igualmente el listado de medios materiales y humanos, indicando en cada uno de ellos si son en propiedad, en alquiler o subcontratados, que se compromete a adscribir a su ejecución, los cuales se consideran adecuados y suficientes en base a la organización propuesta, tan solo faltando en dicha relación la cuba de agua sobre camión o cisterna.*

*Refiere la disposición de un equipo auxiliar permanente compuesto por camión góndola y grúa móvil durante la ejecución de los trabajos con el fin de garantizar una respuesta adecuada ante incidencias relacionadas con averías.*

*En relación con la ejecución propuesta, no solo limita la afección al tráfico durante su ejecución sino que dispone, de forma acertada, en el tramo de vía convencional, el fresado del arcén exterior a la vez que ejecuta la rehabilitación del carril contiguo en su capa intermedia con el fin de evitar un escalón longitudinal de 5 cm en dicho margen. Con el fin de evitar el escalón resultante en el eje de la vía en dicho tramo al ser distintos los espesores de fresado con los de reposición de la capa intermedia, propone actuar en ambos sentidos de circulación dentro de la misma jornada, desviando el tráfico circulante por el margen opuesto al que se esté trabajando aprovechando el generoso ancho de los arcones exteriores para crear un resguardo lateral al borde de la zona de obras que permita trabajar con mayor nivel de seguridad. En contrapartida, indicar que dicha propuesta supone la formación de un mayor número de juntas transversales en el pavimento, debido al menor avance por jornada, lo cual supone una merma en la calidad final de la unidad terminada.*

*En relación con la ejecución de la capa de rodadura en el tramo de vía multicarril establece su ejecución en todo el ancho de la plataforma de cada sentido de circulación dejando la junta (en frío) en la zona de mediana, lo cual implicaría la existencia de forma temporal (1 día) de un escalón de 3 cm en el eje de separación de sentidos de circulación lo cual puede suponer un riesgo para la seguridad vial, máxime por la elevada carga de tráfico que soporta dicha vía, su trazado sinuoso y el reducido ancho de los carriles en determinados tramos. Esto último, con la propuesta de desvíos de tráfico planteada, imposibilita el poder mantener una distancia mínima de resguardo lateral al borde de la zona de obras que permita aumentar la seguridad y los tiempos de respuesta ante cualquier distracción o imprevisto; riesgo que bajo ningún concepto debería asumirse como contrapartida a una menor afección al tráfico.*

*Así mismo, establece de forma acertada, la necesidad previa de actuar sobre los blandones antes de proceder a la rehabilitación del firme en el tramo. En este sentido, propone su ejecución en fin de semana de tal forma que la reducción del tráfico permita mantener cerrado el carril en aras de dotar al suelocemento extendido de un mayor tiempo de curado antes del extendido del paquete de firme previo a su reapertura.*

*Aporta el correspondiente Plan de Obra detallado y cuantificado económicamente incluyendo los rendimientos de las principales unidades de obra. Dicho plan es coherente con la organización de los trabajos propuesta y contempla un plazo de ejecución menor al establecido en el proyecto al reducirse en una semana. Como anexo, adjunta de forma muy elaborada la justificación de los rendimientos esperados en cada una de las actividades.*

*Así mismo, acierta al establecer la secuencia temporal para la reposición de los aforadores afectados toda vez que planifica su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final,*

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	11/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



quedando ocultos. Sin embargo, establece de forma general que las espiras quedarán insertas 4 cm en la capa intermedia de tal forma que queden a 7 cm respecto a la rasante final cuando dicha circunstancia únicamente es cierta en las reposiciones de aforadores localizados en el tramo de vía multicarril (en el tramo de vía convencional deberán quedar insertas 2 cm en la capa intermedia al tener la capa de rodadura 5 cm de espesor).

Establece de forma muy precisa y exhaustiva la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en caliente así como las instalaciones de su propiedad que pondrá a disposición del contrato para llevarlo a cabo (Plantas UM-120 INTRAME dotado de equipo de pretratamiento del material reciclado y módulo de reciclado provisto de tambor secador independiente y UM 160 INTRAME). Establece el control y ensayos que llevará a cabo en cada fase del proceso (procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación) relativo a las MBC con RAP, desglosándolo en documentación anexa además por unidades de obras principales. Refiere la clasificación del RAP en dos fracciones de diferente granulometría.

Así mismo, si bien refiere la realización de una campaña inicial de testigos cada 250 m por sentido de circulación con el fin de conocer el estado actual de las capas de firme y analizar su homogeneidad en la traza, no indica la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas) toda vez que en el caso de rodadura actual discontinua es necesario, a la hora de fresar, diferenciar dicha capa del resto del paquete de firme con el fin de impedir que se mezclen ya que la normativa vigente limita al 20% el porcentaje de mezclas bituminosas distintas de las contempladas en el Art. 542 del PG-3 que puede contener el RAP.

#### 8 U.T.E. ASFALTOS Y OBRAS TAFURIASTE, S.L. – CONSTRUCCIONES MAYGAR, S.L.

Desarrollo y descripción sencilla pero completa de su propuesta de organización definiendo para los distintos tajos de la obra o subfases de ejecución propuestas, el orden y secuencia temporal de los trabajos y actividades a llevar a cabo en cada uno de ellos así como el personal y maquinaria a emplear, los cuales se consideran adecuados y suficientes en base a la organización propuesta. Relaciona igualmente el listado de medios materiales y humanos, propiedad en exclusiva de dicha entidad mercantil, que se compromete a adscribir a su ejecución. En relación con la ejecución propuesta para el proceso constructivo en cada sector, si bien limita la afección al tráfico durante su ejecución, no considera en el tramo de vía convencional que al ser distintos los espesores de fresado con los de reposición de la capa intermedia, resulta un escalón longitudinal de 5 cm tanto en el eje de separación de sentidos de circulación como entre el arcén exterior y el carril, lo cual puede suponer un riesgo evidente para la seguridad vial, máxime por la elevada carga de tráfico que soporta dicha vía y por la dificultad que le confiere para el uso del arcén en caso de avería, accidente o emergencia. Sin embargo, si refiere de forma acertada el tratamiento previo de los blandones detectados en el proyecto antes de proceder a la rehabilitación de firme en el tramo. En este caso, para evitar la existencia de escalones en el pavimento, propone aumentar el espesor de la última capa de suelocemento hasta la rasante actual, lo cual se considera acertado; no tanto para aquellos blandones de gran superficie que afectan al ancho del carril completo donde parece más adecuado que dicha rasante se alcance con hormigón asfáltico debido al reducido tiempo de fraguado y endurecimiento con el que va a contar la capa de suelocemento antes de su reapertura al tráfico rodado, dando lugar posiblemente a presencia de gravilla en el pavimento tras el paso de los vehículos.

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	12/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



Indica que forma acertada la ejecución de la nueva capa de rodadura a sección completa con el fin de evitar la formación de juntas longitudinales.

Aporta el correspondiente Plan de Obra de forma muy detallada y cuantificado económicamente incluyendo los rendimientos de todas las unidades de obra. Dicho plan es coherente de forma general con la organización de los trabajos propuesta y contempla un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto. Sin embargo, en dicha programación, se ha detectado una incongruencia en la secuencia temporal prevista para la ejecución de la capa de rodadura final toda vez que en la organización refiere su ejecución poco antes de concluir las obras mientras que en el planning lo establece a la finalización de cada subfase, lo que implicaría la generación temporal de escalones longitudinales entre sentidos de circulación. Así mismo, establece la reposición de las estaciones aforadoras afectadas después de la ejecución de la capa de rodadura, lo cual no se considera lo más adecuado toda vez que el ranurado para su ejecución supondría un punto de debilidad en la rodadura extendida. Sin embargo, como anexo, adjunta de forma muy elaborada y exhaustiva la justificación de los rendimientos esperados en cada una de las actividades junto con la composición del equipo de trabajo para lograrlo.

Establece de forma muy precisa y exhaustiva aunque sin aplicación directa a la obra en cuestión la metodología que se aplica en todos los procesos para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente así como el funcionamiento y las instalaciones que pondrá a disposición del contrato para llevarlo a cabo (Planta RM-200 INTRAME dotada de tecnología de anillo reciclador). Sin embargo, no hace mención alguna a los ensayos y frecuencia que se aplicarán en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación, relativo a las MBC con RAP. Tan solo en la documentación complementaria define de forma muy general alguno de ellos. Refiere de forma acertada la clasificación del RAP en tres fracciones de diferente granulometría.

Sin embargo, no hace mención a la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas) toda vez que en el caso de rodadura actual discontinua es necesario, a la hora de fresar, diferenciar dicha capa del resto del paquete de firme con el fin de impedir que se mezclen ya que la normativa vigente limita al 20% el porcentaje de mezclas bituminosas distintas de las contempladas en el Art. 542 del PG-3 que puede contener el RAP.

## 9 DRAGADOS, S.A.

Desarrollo y descripción sencilla pero completa de su propuesta de organización definiendo para los distintos tajos de la obra o subfases de ejecución propuestas el orden y secuencia temporal de los trabajos y actividades a llevar a cabo en cada uno de ellos. Relaciona igualmente el listado de medios materiales y humanos que se compromete a adscribir a su ejecución, los cuales se consideran adecuados y suficientes en base a la organización propuesta. Con respecto al suministro de hormigones asfálticos (con o sin reciclado) refiere la puesta a disposición de la obra de dos plantas (una principal tipo RM-200 INTRAME propiedad de Cepascon Infraestructuras y una de retén propiedad de Ascasa 2016) para lo cual presenta carta de compromiso.

Propone un solar cerca de la traza de la obra para instalaciones auxiliares y refiere la disposición de un equipo auxiliar permanente compuesto por camión góndola y grúa móvil durante la ejecución de los trabajos con el fin de garantizar una respuesta adecuada ante incidencias

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	13/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



relacionadas con averías, además de una cámara térmica durante todo el periodo de obras para el control de la temperatura de extendido de las mezclas bituminosas.

En relación con la ejecución propuesta, establece un proceso de rehabilitación de firme en el tramo de vía multicarril que permite poder mantener abierto al tráfico un carril por sentido de circulación, manteniendo un resguardo de seguridad lateral con la zona de obra, por lo que su afección durante su ejecución se reduce al mínimo. Dicho planteamiento, que consiste en la rehabilitación de la calzada completa en tres fases distintas pero seguidas actuando en un ancho equivalente a un carril y medio, dejando la junta longitudinal fuera de las zonas de rodadas, puede tener sin embargo un problema a la hora de ejecutar la franja central si los peraltes existentes no son continuos y homogéneos a lo largo de cada una de las secciones del tramo de actuación. Sin embargo, no considera en el tramo de vía convencional que al ser distintos los espesores de fresado con los de reposición de la capa intermedia, resulta un escalón longitudinal de 5 cm tanto en el eje de separación de sentidos de circulación como entre el arcén exterior y el carril, lo cual puede suponer un riesgo evidente para la seguridad vial, máxime por la elevada carga de tráfico que soporta dicha vía y por la dificultad que le confiere para el uso del arcén en caso de avería, accidente o emergencia. De igual modo, la propuesta de ejecución de la capa de rodadura a ancho completo por sentido de circulación, supone mantener un escalón longitudinal en el eje de la vía de 3 ó 5 cm durante 10 días según su programación, siendo más acertado, al menos, la limitación de dicho riesgo completando la rodadura en el sentido opuesto al día siguiente o por tramos homogéneos.

Por otro lado, establece la necesidad previa de actuar sobre los blandones antes de proceder a la rehabilitación del firme en el tramo definiendo el procedimiento y secuencia de actuación para su ejecución.

Así mismo, acierta al establecer la secuencia temporal para la reposición de los aforadores afectados toda vez que planifica su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final, quedando ocultos.

Aporta el correspondiente Plan de Obra bastante detallado y cuantificado económicamente donde se recogen todos los tramos de actuación y la secuencia temporal de actividades dentro de cada tajo de forma pormenorizada y precisa. Incluye igualmente los rendimientos de las principales unidades de obra. Dicho plan es coherente con la organización de los trabajos propuesta y contempla un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto. Como anexo, adjunta de forma muy elaborada la justificación de los rendimientos esperados en cada una de las actividades. Sin embargo, se ha detectado un error en dicho planning en el espesor medio de fresado correspondientes a la Fase 2.

Establece de forma muy precisa aunque sin aplicación directa a la obra en cuestión la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente así como las instalaciones que pondrá a disposición del contrato para llevarlo a cabo (Planta RM-200 INTRAME dotada de tecnología de anillo reciclador). Establece el control y ensayos que llevará a cabo en cada fase del proceso (procedencia, acopios y fabricación) relativo a las MBC con RAP, aunque no así en las fases de extendido y compactación. Refiere de forma acertada la clasificación del RAP en tres fracciones de diferente granulometría así como el techado de la zona de acopio de éste para evitar cambios de humedad en el material.

Sin embargo, no hace mención a la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas) toda vez que

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	14/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



en el caso de rodadura actual discontinua es necesario, a la hora de fresar, diferenciar dicha capa del resto del paquete de firme con el fin de impedir que se mezclen ya que la normativa vigente limita al 20% el porcentaje de mezclas bituminosas distintas de las contempladas en el Art. 542 del PG-3 que puede contener el RAP.

## 10 CONSERVACIÓN, ASFALTO Y CONSTRUCCIÓN CONACON, S.A.

Desarrolla de forma detallada y exhaustiva la organización de los trabajos propuesta definiendo los distintos tajos de la obra o subfases de ejecución así como la secuencia temporal, de forma acertada, de los trabajos y actividades a llevar a cabo en cada uno de ellos. Relaciona igualmente el listado de medios materiales y humanos que se compromete a adscribir a su ejecución, los cuales se consideran adecuados y suficientes en base al plan de trabajos establecido y los plazos estimados para cada actividad.

Refiere la realización al inicio de la obra de un replanteo con escáner láser terrestre Scan Station P30 de Leica con el fin de obtener datos de la geometría actual de la vía que permita llevar a cabo ajustes y mejoras en la rasante.

En relación con la ejecución propuesta, si bien supone una mayor afección al tráfico con la propuesta de desvíos de tráfico planteada, dispone, de forma acertada, en el tramo de vía convencional, el fresado del arcén exterior a la vez que ejecuta la rehabilitación del carril contiguo en su capa intermedia con el fin de evitar un escalón longitudinal de 5 cm en dicho margen. Con el fin de evitar el escalón resultante en el eje de la vía en dicho tramo al ser distintos los espesores de fresado con los de reposición de la capa intermedia, propone actuar en ambos sentidos de circulación dentro de la misma jornada, cerrando al tráfico rodado dicho tramo. En contrapartida, indicar que dicha propuesta supone la formación de un mayor número de juntas transversales en el pavimento, debido al menor avance por jornada, lo cual supone una merma en la calidad final de la unidad terminada.

Así mismo, establece de forma correcta, para la ejecución de la capa intermedia en el tramo de vía multicarril, el cierre del carril contiguo en sentido opuesto con el fin de poder mantener una distancia mínima de resguardo lateral al borde de la zona de obras que permita aumentar la seguridad y los tiempos de respuesta ante cualquier distracción o imprevisto. Refiere igualmente de forma acertada la ejecución a sección completa de la capa de rodadura tipo M-10 con el fin de evitar la formación de juntas longitudinales lo que redundaría en una mayor calidad. Así mismo, establece la necesidad previa de actuar sobre los blandones antes de proceder a la rehabilitación del firme en el tramo. En este sentido, propone su ejecución en fin de semana de tal forma que la reducción del tráfico permita mantener cerrado el carril en aras de dotar al suelocemento extendido de un mayor tiempo de curado antes del extendido del paquete de firme previo a su reapertura.

Así mismo, acierta al establecer la secuencia temporal para la reposición de los aforadores afectados toda vez que planifica su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final, quedando ocultos.

Aporta el correspondiente Plan de Obra bastante detallado y cuantificado económicamente pero sin incluir los rendimientos, donde se recogen todos los tramos de actuación y la secuencia temporal de actividades dentro de cada tajo de forma pormenorizada y precisa. Dicho plan es coherente con la organización de los trabajos propuesta y contempla un plazo de ejecución menor al establecido en el proyecto al reducirse en dos semanas. Establece únicamente la justificación de los rendimientos de la fabricación y transporte de mezclas asfálticas. En este

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	15/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



sentido, se considera optimista y poco conservador el valor adoptado del rendimiento para las capas intermedias de 600 t/jornada, comenzando el extendido a las 0:00 horas y finalizando a las 04:00 horas, toda vez que los tiempos medios de descarga de camión sobre extendedora suelen oscilar entre los 10-15 minutos, dependiendo de los espesores y velocidad, sin considerar previsibles demoras por retraso en la llegada de alguno de los camiones.

Establece de forma correcta la metodología propuesta para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente, haciendo hincapié en determinados condicionantes que son relevantes durante dicho proceso y describiendo paso a paso el proceso que se llevaría a cabo. Tan solo corregir que la temperatura de calentamiento de los áridos vírgenes que se requiere para tasas de reciclado del 30 % alcanza, según experiencias pasadas en la TF-1 y TF-5, los 220º. Adicionalmente, propone la puesta a disposición de una cámara térmica durante todo el periodo de obras para el control de la temperatura de extendido de las mezclas bituminosas. Define el control de calidad (ensayos y frecuencia) que se aplicará en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación, relativos a las MBC con RAP, si bien olvida determinados ensayos que son preceptivos llevar a cabo en coherencia con la normativa de aplicación (OC 40/2017, PG-3, 6.1.-IC y 6.3-IC). Refiere la clasificación del RAP en dos fracciones de diferente granulometría así como el techado de la zona de acopio de éste para evitar cambios de humedad en el material.

Sin embargo, no hace mención a la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas) toda vez que en el caso de rodadura actual discontinua es necesario, a la hora de fresar, diferenciar dicha capa del resto del paquete de firme con el fin de impedir que se mezclen ya que la normativa vigente limita al 20% el porcentaje de mezclas bituminosas distintas.

## 2.2.- CRITERIO C.3.2 "Problemática de la obra, tajos y sus correspondientes propuestas o alternativas de desvíos de tráfico"

### 1 CONDACA CANARIA, S.L.

Presenta un estudio muy somero y escueto acerca de la problemática de la obra, haciendo mención únicamente a los tipos de desvíos planteados y referencias genéricas a algunas afecciones detectadas o que puedan producirse.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en una única tipología de desvío genérica válida para los trabajos de rehabilitación del firme (capa intermedia y rodadura) consistente en el mantenimiento de un carril en un sentido de circulación y desvío del tráfico en sentido contrario a través del entramado urbano, con la única salvedad de que en el tramo de vía convencional, independientemente del carril en el que se esté trabajando, se propone siempre el desvío del tráfico en sentido creciente; todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. En este sentido, de forma general, se cuida compatibilizar una menor afección al tráfico con el hecho de poder trabajar con mayor seguridad alejando el tráfico del borde de la zona de obras al establecerse franjas de protección o resguardo lateral en las principales actuaciones a llevar a cabo (se anula el carril rápido en sentido contrario en el tramo de vía multicarril y se aleja el tráfico haciéndolo circular por parte del arcén exterior en el tramo de vía convencional). Analizados los desvíos de tráfico planteados, éstos se consideran correctos y adecuados.

Con respecto a la documentación gráfica relativa a los desvíos propuestos, presenta una serie de planos de sencilla elaboración donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada una

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones		Página	16/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		





de las fases establecidas así como detalles de los mismos y esquemas genéricos de señalización de obra procedentes del Manual de Ejemplos de Señalización de Obras Fijas editado por el Ministerio de Fomento.

## 2 INFRAESTRUCTURAS CONELSAN, S.A.

Presenta un estudio muy somero y escueto acerca de la problemática de la obra, haciendo mención únicamente a las líneas de guaguas de TITSA existentes en el tramo de obra y referencias genéricas a algunas afecciones detectadas.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en una única tipología de desvío genérica válida para los trabajos de rehabilitación del firme (capa intermedia y rodadura) consistente en el mantenimiento de un carril en un sentido de circulación y desvío del tráfico en sentido contrario a través del entramado urbano, con la única salvedad de que en el tramo de vía convencional, independientemente del carril en el que se esté trabajando, se propone siempre el desvío del tráfico en sentido creciente; todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. En este sentido, de forma general, se cuida compatibilizar una menor afección al tráfico con el hecho de poder trabajar con mayor seguridad alejando el tráfico del borde de la zona de obras al establecerse franjas de protección o resguardo lateral en las principales actuaciones a llevar a cabo (se anula el carril rápido en sentido contrario en el tramo de vía multicarril y se aleja el tráfico haciéndolo circular por parte del arcén exterior en el tramo de vía convencional). Analizados los desvíos de tráfico planteados, éstos se consideran correctos y adecuados.

Con respecto a la documentación gráfica relativa a los desvíos propuestos, presenta una serie de planos de sencilla elaboración donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada una de las fases establecidas así como detalles de los mismos y esquema específico de señalización de obra propuesto. En este sentido se han detectado errores en la señalización de obra propuesta (ausencia de señalización circunstancial necesaria para su correcta ejecución u orden erróneo y excesiva limitación de velocidad en el tramo de obra).

## 3 TRANSFORMACIONES Y SERVICIOS, S.L.

Presenta un estudio somero y escueto, no tanto acerca de la problemática de la obra donde se pone especial énfasis en las soluciones previstas en los distintos enlaces afectados estableciendo para cada uno de ellos las alternativas y desvíos provisionales propuestos, sino en relación a su afección al entorno.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en dos tipologías de desvío según el tipo y tramo de actuación: ejecución de bypass creando un carril en sentido contrario al habitual y reduciendo a un único carril el tráfico en el sentido opuesto en el tramo de vía multicarril, y cierre de un carril con tráfico alternativo por el otro regulado con semáforos en el tramo de vía convencional. La propuesta de desvíos de tráfico que plantea es coherente con la premisa adoptada en su propuesta de evitar el tráfico continuado por el interior del casco urbano (ni siquiera uno de los sentidos de circulación) justificada en evitar las molestias no solo a los propios vecinos sino a los usuarios de dicha vía, algunos desconocedores de dicho entramado urbano. Si bien se valora dicha propuesta en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico y a los vecinos residentes,

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	17/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



se entiende que una adecuada señalización informativa a lo largo del itinerario alternativo reduciría considerablemente el temor puesto de manifiesto por el licitador ante usuarios desconocedores del entramado urbano de La Laguna. Por otro lado, se considera necesario, de forma general en cualquier obra u actuación, intentar compatibilizar la menor afección posible al tráfico o al entorno con la perentoria necesidad de que los distintos trabajos en el ámbito de actuación se ejecuten con el adecuado nivel de seguridad, tanto para los trabajadores de la obra como para los propios usuarios de la vía, y entre ésta se incluye, siempre que sea posible, la colocación de elementos de delimitación o la creación de franjas de protección o resguardos laterales que alejen al tráfico del borde de la zona de obras que permitan aumentar la seguridad y los tiempos de respuesta ante cualquier distracción o imprevisto, máxime por la elevada carga de tráfico que soporta dicha vía, su trazado sinuoso y el reducido ancho de carriles en determinados tramos; riesgo que bajo ningún concepto debería asumirse como contrapartida a una disminución de la afección al tráfico o entorno. Dicha circunstancia se origina en los desvíos de tráfico planteados para llevar a cabo la rehabilitación del firme (capa intermedia y rodadura) del tramo de vía multicarril; no así en el tramo de vía convencional donde, con buen criterio, aleja el tráfico del borde exterior de la zona de obras haciéndolo circular por parte del arcén exterior (proyecta un resguardo mínimo de 1 metro de seguridad).

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una detallada y muy elaborada documentación gráfica que incluye una serie de planos donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos así como detalles de los mismos y esquema específico de señalización de obra propuesto. En este sentido, en los planos de desvíos y señalización relativos al tramo de vía convencional, se ha detectado la ausencia de señalización circunstancial necesaria para su correcta ejecución (señales TP-17a o 17b según el sentido de circulación y TR-301 a 40 km/h)

#### 4 PROBISA VIAS Y OBRAS, S.L.U.

Presenta un estudio muy somero y escueto acerca de la problemática de la obra, haciendo mención únicamente a los tipos de desvíos planteados y referencias genéricas a algunas afecciones detectadas.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en dos tipologías de desvío: uno genérico para los trabajos de rehabilitación del firme (capa intermedia y rodadura) con mantenimiento de un carril en un sentido de circulación y desvío del tráfico en sentido contrario a través del entramado urbano, y otro circunscrito al resto de unidades menos relevantes (blandones, señalización horizontal o balizamiento) en los que se propone el mantenimiento de ambos sentidos de circulación por la propia vía, bien con disminución de carriles por sentido o con restricciones de tráfico de forma alterna por un único carril regulado por señalistas. En este sentido, de forma general, se cuida compatibilizar una menor afección al tráfico con el hecho de poder trabajar con mayor seguridad alejando el tráfico del borde de la zona de obras al establecerse franjas de protección o resguardo lateral en las principales actuaciones a llevar a cabo (se anula el carril rápido en sentido contrario en el tramo de vía multicarril y se aleja el tráfico haciéndolo circular por parte del arcén exterior en el tramo de vía convencional). Analizados los desvíos de tráfico planteados, éstos se consideran correctos y adecuados.

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblaz González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	18/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



Con respecto a la documentación gráfica relativa a los desvíos propuestos, únicamente refiere esquemas genéricos de señalización de obra junto a unos croquis donde se trazan los principales itinerarios alternativos establecidos para las fases 1 y 2. Adjunta los planos del proyecto constructivo relativo a las soluciones al tráfico durante las obras.

**5 CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L.**

Presenta un estudio muy detallado y amplio donde se analizan los principales problemas y afecciones que se han detectado a la hora de llevar a cabo los trabajos de rehabilitación de firme proyectados, poniendo especial énfasis no solo en las soluciones previstas en los distintos enlaces y accesos a nivel afectados (a viviendas, centros públicos y privados) estableciendo las alternativas y desvíos provisionales propuestos sino identificando tanto las paradas o líneas de guaguas de TITSA existentes en el tramo de obra como los itinerarios peatonales que puedan verse afectados, modificados o interrumpidos. En relación con la línea 204 y parada de guaguas de TITSA ubicada en el ramal de salida de la TF-13, p.k. 3+350, a las que se hace referencia, en principio no se vería afectada toda vez que se localiza por fuera de la zona de rehabilitación de firme prevista en dicho ramal. La que sí se vería afectada y no se indica en dicho estudio sería la línea 610. Así mismo, para detectar posibles afecciones a instalaciones o elementos enterrados bajo la calzada que pudieran verse afectados durante la ejecución de blandones o sumideros, propone la utilización de un georradar (debe entenderse sin coste adicional para la Administración).

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en una única tipología de desvío genérica válida para los trabajos de rehabilitación del firme (capa intermedia y rodadura) consistente en el mantenimiento de un carril en un sentido de circulación y desvío del tráfico en sentido contrario a través del entramado urbano, a excepción de que en el tramo de vía multicarril, para la ejecución de la capa de rodadura a sección completa, se torna imprescindible el desvío de todo el tráfico por itinerarios alternativos; todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. En este sentido, de forma general, se cuida compatibilizar una menor afección al tráfico con el hecho de poder trabajar con mayor seguridad alejando el tráfico del borde de la zona de obras al establecerse franjas de protección o resguardo lateral en las principales actuaciones a llevar a cabo (se anula el carril rápido en sentido contrario en el tramo de vía multicarril y se aleja el tráfico haciéndolo circular por parte del arcén exterior en el tramo de vía convencional). Analizados los desvíos de tráfico planteados, éstos se consideran correctos y adecuados a excepción del establecido para la Fase 2b cuyo recorrido discurre a través de la C/Tabares de Cala, lo cual no se considera adecuado toda vez que cruza todo el casco histórico de La Laguna y las principales calles peatonales. En este caso, se deberían buscar otros recorridos alternativos, variar el sentido de circulación desviado o modificar el proceso de ejecución con tráfico alternativo por la propia carretera.

Con respecto a la documentación gráfica relativa a los desvíos propuestos, presenta una serie de planos de cierta elaboración donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada una de las fases establecidas así como detalles de los mismos y esquema específico de señalización de obra propuesto. En este sentido se han detectado errores en la señalización de obra propuesta (ausencia de señalización circunstancial necesaria para su correcta ejecución y excesiva limitación de velocidad en el tramo de obra).

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	19/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



## 6 U.T.E. SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A. – TEN-ASFALTOS, S.A.

Presenta un estudio somero y escueto, no tanto acerca de la problemática de la obra donde se pone especial énfasis en las soluciones previstas en los distintos enlaces afectados estableciendo para cada uno de ellos las alternativas y desvíos provisionales propuestos, así como para la adecuada reparación de la zona de blandones y para el acceso y circulación de los vehículos pesados de obra que suministran el asfalto; sino en relación a su afección al entorno.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global muy elaborado de las soluciones propuestas al tráfico diferenciándose hasta un total de 13 tipos de desvíos durante la ejecución de la obra; todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. En este sentido, de forma general, se cuida compatibilizar una menor afección al tráfico con el hecho de poder trabajar con mayor seguridad alejando el tráfico del borde de la zona de obras al establecerse franjas de protección o resguardo lateral (se anula el carril rápido en sentido contrario o se aleja el tráfico haciéndolo circular por parte del arcén exterior). Analizados los desvíos de tráfico planteados, éstos se consideran correctos y adecuados.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una detallada y muy elaborada documentación gráfica que incluye una serie de planos donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos así como detalles de los mismos y esquema específico de señalización de obra propuesto. En este sentido se ha detectado algún error en la señalización de obra propuesta (excesiva limitación de velocidad en el tramo de obra).

## 7 VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.

Presenta un estudio muy detallado y amplio donde se analizan los principales problemas y afecciones que se han detectado a la hora de llevar a cabo los trabajos de rehabilitación de firme proyectados, poniendo especial énfasis no solo en las soluciones previstas en los distintos enlaces afectados estableciendo para cada uno de ellos las alternativas y desvíos provisionales propuestos sino identificando tanto las paradas o líneas de guaguas de TITSA existentes en el tramo de obra como los itinerarios peatonales que puedan verse afectados, modificados o interrumpidos (éstos últimos sobre todo en enlaces). Detecta igualmente, en los itinerarios alternativos propuestos, las limitaciones actuales en determinados puntos donde habría que actuar previamente para facilitar el tránsito del tráfico desviado. Propone una serie de medidas informativas dirigidas a los usuarios para que puedan conocer el avance de las obras y las afecciones o restricciones de tráfico a las que se verán sometidos durante su ejecución.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en dos tipologías de desvío según el tipo y tramo de actuación: ejecución de bypass creando un carril en sentido contrario al habitual y reduciendo a un único carril el tráfico en el sentido opuesto en el tramo de vía multicarril, y cierre de un carril con desvío del tráfico por itinerario alternativo manteniendo la circulación en sentido contrario en el tramo de vía convencional; todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. Los desvíos de tráfico planteados, si bien reducen la afección al tráfico y al entorno, imposibilitan el poder mantener una distancia mínima de resguardo lateral al borde de la zona de obras que permita aumentar la seguridad y los tiempos de respuesta ante cualquier distracción o imprevisto, máxime por la elevada carga de tráfico que soporta dicha vía, su trazado sinuoso y el reducido

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones		Página	20/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



ancho de carriles en determinados tramos; riesgo que bajo ningún concepto debería asumirse como contrapartida a una menor afección al tráfico. Esto ocurre en los desvíos planteados para la ejecución de la capa intermedia del carril rápido y capa de rodadura en el tramo de vía multicarril; no así en el tramo de vía convencional donde, con buen criterio, aleja el tráfico del borde exterior de la zona de obras haciéndolo circular por parte del arcén exterior.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una exhaustiva, detallada y muy elaborada documentación gráfica que incluye una serie de planos donde se recogen no solo los desvíos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos sino los itinerarios alternativos propuestos para cada uno de los enlaces afectados, así como detalles de los mismos y esquema específico de señalización de obra propuesto. En este sentido, tan solo hacer mención de que se han detectado errores en la señalización de obra propuesta (ausencia de señalización circunstancial necesaria para su correcta ejecución y excesiva limitación de velocidad en el tramo de obra).

**8 U.T.E. ASFALTOS Y OBRAS TAFURIASTE, S.L. – CONTRUCCIONES MAYGAR, S.L.**

Presenta un estudio muy somero y escueto acerca de la problemática de la obra, haciendo mención únicamente a los tipos de desvíos planteados.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en una única tipología de desvío genérica válida para los trabajos de rehabilitación del firme (capa intermedia y rodadura) consistente en el mantenimiento de un carril en un sentido de circulación y desvío del tráfico en sentido contrario a través del entramado urbano, con la única salvedad de que en el tramo de vía convencional, independientemente del carril en el que se esté trabajando, se propone siempre el desvío del tráfico en sentido creciente; todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. En este sentido, de forma general, se cuida compatibilizar una menor afección al tráfico con el hecho de poder trabajar con mayor seguridad alejando el tráfico del borde de la zona de obras al establecerse franjas de protección o resguardo lateral en las principales actuaciones a llevar a cabo (se anula el carril rápido en sentido contrario en el tramo de vía multicarril y se aleja el tráfico haciéndolo circular por parte del arcén exterior en el tramo de vía convencional). Analizados los desvíos de tráfico planteados, éstos se consideran correctos y adecuados.

Con respecto a la documentación gráfica relativa a los desvíos propuestos, presenta una serie de planos de cierta elaboración donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada una de las fases establecidas así como detalles de los mismos y esquema específico de señalización de obra propuesto. En este sentido se han detectado errores relevantes en la señalización de obra propuesta (ausencia de señalización circunstancial necesaria para su correcta ejecución e incorrecta limitación de velocidad en el tramo de obra –se ha dispuesto 80 km/h cuando la limitación actual de dicho tramo, por su propio trazado, es de 60 km/h sin obras).

**9 DRAGADOS, S.A.**

Presenta un estudio muy somero y escueto acerca de la problemática de la obra, haciendo mención únicamente a los tipos de desvíos planteados.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en dos tipologías de desvíos según el tipo y tramo de

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblaz González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	21/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



actuación: en el tramo de vía multicarril, rehabilitación de la calzada completa en tres fases distintas pero seguidas actuando en un ancho equivalente a un carril y medio que permite mantener abierto al tráfico un carril por sentido de circulación en la propia vía manteniendo un resguardo lateral con la zona de obra y no requiriendo por tanto desvío alguno por itinerarios alternativos, mientras que en el tramo de vía convencional se mantiene un carril en un sentido de circulación y se desvía el tráfico en sentido contrario a través del entramado urbano, con la única salvedad de que, independientemente del carril en el que se esté trabajando, se propone siempre el desvío del tráfico en sentido creciente; todo ello, la convierte en la mejor propuesta desde el punto de vista de menor afección al tráfico y su entorno pero compatibilizándolo con el hecho de poder trabajar con mayor seguridad alejando el tráfico del borde de la zona de obras al establecerse franjas de protección o resguardo lateral en las principales actuaciones a llevar a cabo (se reserva el ancho de medio carril junto al borde/s de la zona de obra en el tramo de vía multicarril y se aleja el tráfico haciéndolo circular por parte del arcén exterior en el tramo de vía convencional). Analizados los desvíos de tráfico planteados, éstos se consideran correctos y adecuados. Sin embargo, no se hace mención alguna a los desvíos de tráfico o restricciones a la circulación para poder llevar a cabo la capa de rodadura final en el tramo de vía multicarril (a ancho completo, por sentido de circulación)

Con respecto a la documentación gráfica relativa a los desvíos propuestos, presenta una serie de planos de cierta elaboración donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada una de las fases establecidas así como detalles de los mismos y esquema específico de señalización de obra propuesta. En este sentido se han detectado errores en la señalización de obra propuesta (ausencia de señalización circunstancial necesaria para su correcta ejecución y excesiva limitación de velocidad en el tramo de obra).

#### 10 CONSERVACIÓN, ASFALTO Y CONSTRUCCIÓN CONACON, S.A.

Presenta un estudio sencillo pero detallado donde se analizan los principales problemas y afecciones que se han detectado a la hora de llevar a cabo los trabajos de rehabilitación de firme proyectados, poniendo especial énfasis en las soluciones previstas para el acceso y circulación de los vehículos pesados (de la obra o ajenos a ella) cuando se lleve a cabo el corte total de la vía, habiendo comprobado la no existencia de limitaciones de masa máxima autorizada por los itinerarios propuestos, y en los distintos enlaces afectados estableciendo para cada uno de ellos las alternativas y desvíos provisionales propuestos.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en tres tipologías de desvío según el tipo y tramo de actuación (mantenimiento de los dos carriles por sentido de circulación, de uno solo o desvío de ambos sentidos de circulación por itinerarios alternativos); todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. En este sentido, de forma general, se cuida compatibilizar una menor afección al tráfico con el hecho de poder trabajar con mayor seguridad alejando el tráfico del borde de la zona de obras al establecerse franjas de protección o resguardo lateral (se anula el carril rápido en sentido contrario). Analizados los desvíos de tráfico planteados, éstos se consideran correctos a excepción de los establecidos para el tramo de vía convencional donde se abusa de los itinerarios alternativos a través del entramado urbano máxime cuando se establece en uno de ellos su salida a través de la C/Tabares de Cala, lo cual no se considera adecuado toda vez que cruza todo el casco histórico de La Laguna y las principales calles peatonales. En

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblaz González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones		Página	22/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



este caso, se deberían buscar otros recorridos alternativos, variar el sentido de circulación desviado o modificar el proceso de ejecución con tráfico alternativo por la propia carretera.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una detallada y muy elaborada documentación gráfica que incluye una serie de planos donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos así como detalles de los mismos y esquema específico de señalización de obra propuesto. En este sentido se han detectado errores en la señalización de obra propuesta (en la secuencia de colocación y excesiva limitación de velocidad en el tramo de obra).

### 3.- EVALUACIÓN DE LAS DISTINTAS OFERTAS.

Las puntuaciones de las distintas ofertas correspondientes a los dos apartados recogidos dentro del Criterio C.3. se muestran a continuación en las siguientes tablas:

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	23/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



CRITERIO C.3.1. "ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS"												
OFERTA		EMPRESA	Organización de los trabajos	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Plan de Obra	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Reciclado en central en caliente	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	VALORACIÓN TOTAL
REF	(SOBRE 10 PTO.S)		(SOBRE 10 PTO.S)	(SOBRE 10 PTO.S)	(SOBRE 10 PTO.S)	(SOBRE 10 PTO.S)	(SOBRE 10 PTO.S)	(SOBRE 10 PTO.S)	(SOBRE 10 PTO.S)	(SOBRE 10 PTO.S)	(SOBRE 10 PTO.S)	(SOBRE 10 PTO.S)
1	5,50	0,15	0,825	0,10	0,875	7,25	0,35	2,538	7,25	0,35	4,238	
2	4,50	0,15	0,675	0,10	0,875	0,00	0,35	0,000	0,00	0,35	1,550	
3	8,50	0,15	1,275	0,10	0,725	7,50	0,35	2,625	7,50	0,35	4,625	
4	4,50	0,15	0,675	0,10	1,000	1,75	0,35	0,613	1,75	0,35	2,288	
5	9,00	0,15	1,350	0,10	0,950	9,75	0,35	3,413	9,75	0,35	5,713	
6	10,00	0,15	1,500	0,10	0,800	6,75	0,35	2,363	6,75	0,35	4,663	
7	7,00	0,15	1,050	0,10	0,975	9,75	0,35	3,413	9,75	0,35	5,438	
8	7,00	0,15	1,050	0,10	0,950	6,50	0,35	2,275	6,50	0,35	4,275	

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad	Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección	Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General	Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad	Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad	Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones			Página	24/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>			






S.L.																																
9	▪ DRAGADOS, S.A.	8,00	0,15	1,200	9,40	0,10	0,940	7,25	0,35	2,538	4,678																					
10	▪ CONSERVACIÓN, ASFALTO Y CONSTRUCCIÓN CONACON, S.A.	10,00	0,15	1,500	8,90	0,10	0,890	7,00	0,35	2,450	4,840																					
<b>PUNTUACIÓN MÁXIMA</b>				<b>1,500</b>			<b>1,000</b>			<b>3,500</b>	<b>6,000</b>																					
<b>CRITERIO C.3.2. "PROBLEMÁTICA DE LA OBRA, TAJOS Y SUS CORRESPONDIENTES PROPUESTAS O ALTERNATIVAS DE DESVIOS DE TRÁFICO"</b>																																
<b>OFERTA</b>																																
REF.	EMPRESA	Problemática de la obra (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Soluciones (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Desvios propuestos (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	VALORACIÓN TOTAL																					
1	▪ CONDACA CANARIA, S.L.	5,50	0,10	0,550	10,00	0,10	1,000	7,00	0,20	1,400	2,950																					
2	▪ INFRAESTRUCTURAS CONELSAN, S.A.	6,00	0,10	0,600	10,00	0,10	1,000	5,50	0,20	1,100	2,700																					
3	▪ TRANSFORMACIONES Y SERVICIOS, S.L.	6,75	0,10	0,675	8,50	0,10	0,850	9,50	0,20	1,900	3,425																					
4	▪ PROBISA VIAS Y OBRAS, S.L.U.	5,50	0,10	0,550	10,00	0,10	1,000	6,00	0,20	1,200	2,750																					
5	▪ CONSTRUCCIONES.	9,50	0,10	0,950	8,50	0,10	0,850	7,75	0,20	1,550	3,350																					

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==		Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad	Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección	Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General	Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad	Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad	Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>			<b>Página</b>	25/34
<b>Url De Verificación</b>	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==			



	ELFIDIO PÉREZ, S.L.																				
6	▪ U.T.E. SEÑALIZAC. VILLAR, S.A. – TEN-ASFALTOS, S.A.	7,50	0,10	0,750	10,00	0,10	1,000	9,50	0,20	1,900	3,650										
7	▪ VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.	10,00	0,10	1,000	8,50	0,10	0,850	8,75	0,20	1,750	3,600										
8	▪ U.T.E. ASFALTOS Y OBRAS TAFURIASTE, S.L. – CONSTRUCCIONES MAYGAR, S.L.	5,00	0,10	0,500	10,00	0,10	1,000	7,00	0,20	1,400	2,900										
9	▪ DRAGADOS, S.A.	5,00	0,10	0,500	9,00	0,10	0,900	7,75	0,20	1,550	2,950										
10	▪ CONSERVACIÓN, ASFALTO Y CONSTRUCCIÓN CONACON, S.A.	8,00	0,10	0,800	8,50	0,10	0,850	9,25	0,20	1,850	3,500										
<b>PUNTUACIÓN MÁXIMA</b>				<b>1,000</b>			<b>1,000</b>			<b>2,000</b>	<b>4,000</b>										

<b>Código Seguro De Verificación</b>	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58	
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57	
	María de la Concepción Doblás González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43	
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13	
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	26/34	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>			

**4.- EVALUACIÓN FINAL DEL CRITERIO DE ADJUDICACIÓN NO EVALUABLE MEDIANTE FÓRMULAS O PARÁMETROS OBJETIVOS (SUJETOS A JUICIO DE VALOR): C.3.**

Una vez valorados cada uno de los subcriterios recogidos en los Pliegos de Condiciones del concurso, resulta una calificación final DEL CRITERIO DE ADJUDICACIÓN SUJETO A JUICIO DE VALOR: C.3.- Memoria descriptiva y organización de los trabajos de:

FERTA		CRITERIO C.3.- MEMORIA DESCRIPTIVA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS				
RE F.	EMPRESA	CRITERIO C.3.1. "ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS"	CRITERIO C.3.2. "PROBLEMÁTICA DE LA OBRA, TAJOS Y SUS CORRESPONDIENTES PROPUESTAS O ALTERNATIVAS DE DESVÍOS DE TRÁFICO"	VALORACIÓN FINAL(SUMA DE C.3.1. Y C.3.2.)	EXCLUSIÓN	PUNTUACIÓN FINAL
1	▪ CONDACA CANARIA, S.L.	4,238	2,950	7,188	NO	7,931
2	▪INFRAESTRUCTURAS CONELSAN, S.A.	1,550	2,700	4,250	SI	4,689
3	▪ TRANSFORMACIONES Y SERVICIOS, S.L.	4,625	3,425	8,050	NO	8,882
4	▪PROBISA VIAS Y OBRAS, S.L.U.	2,288	2,750	5,038	NO	5,559
5	▪ CONSTRUCCIONES. ELFIDIO PÉREZ, S.L.	5,713	3,350	9,063	NO	10,000
6	▪ U.T.E. SEÑALIZAC. VILLAR, S.A. – TEN-ASFALTOS, S.A.	4,663	3,650	8,313	NO	9,172
7	▪ VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.	5,438	3,600	9,038	NO	9,972
8	▪ U.T.E. ASFALTOS Y OBRAS TAFURIASTE, S.L. – CONSTRUCCIONES MAYGAR, S.L.	4,275	2,900	7,175	NO	7,917
9	▪ DRAGADOS, S.A.	4,678	2,950	7,628	NO	8,417
10	▪ CONSERVACIÓN, ASFALTO Y CONSTRUCCIÓN CONACON, S.A.	4,840	3,500	8,340	NO	9,202
<b>PUNTUACIÓN MÁXIMA</b>		<b>6,000</b>	<b>4,000</b>	<b>10,000</b>		<b>10,000</b>

La Mesa de Contratación a la vista del informe técnico emitido y de las explicaciones vertidas por el Ingeniero redactor, por unanimidad de sus miembros con derecho a voto, acepta y hace suyo el contenido del precitado informe técnico y, en su consecuencia, dado

Plaza de España, 1  
38003 Santa Cruz de Tenerife  
Tfno.: 922 84 34 72  
Fax: 922 23 97 83  
[www.tenerife.es](http://www.tenerife.es)

27

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones		Página	27/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



que la entidad mercantil **INFRAESTRUCTURAS CONELSAN, S.A.** no alcanza el umbral mínimo de valoración (5 puntos) previsto en la cláusula contractual nº 10.5 para el criterio C.3 “memoria descriptiva y organización de los trabajos” **propone su exclusión** del procedimiento contractual.

Acto seguido se vuelca la referida puntuación en la Plataforma de Contratación del Estado.

A continuación se procede a la apertura de la sesión pública siendo las 10.17 horas del día personándose, vía videoconferencia, representantes de las licitadoras al acto público. El Presidente de la Mesa manifiesta a los presentes que la reunión ha sido convocada para dar cuenta en primer lugar, de la puntuación obtenida respecto de los “*criterios de valoración no económicos ni evaluables mediante fórmulas*”; en segundo lugar, se procedería a la apertura pública del archivo nº3 “*oferta económica y mejoras*” y, por último la propuesta de adjudicación. Todo ello en cumplimiento de lo preceptuado en la cláusula contractual nº 16 del pliego de cláusulas administrativas particulares que rige el contrato de obra.

Pasa a detallar, por cada licitador la valoración global obtenida respecto del criterio cualitativo no evaluable mediante cifras o porcentajes conforme al cuadro anteriormente transcrito.

Acto seguido se procede a la **apertura de los archivos nº 3**, que contienen la documentación relativa al criterio “oferta económica y mejoras” de las licitadoras admitidas dando lectura de su contenido, con el siguiente resultado:

LICITADOR	PRECIO OFERTADO	MEJORA 1	MEJORA 2	MEJORA 3
CONDACA CANARIA S.L.	SIN IGIC: 1.683.658,16 € CON IGIC: 1.801.514,23 €	SI	SI. No determinó el porcentaje.	SI
TRANSFORMACIONES Y SERVICIOS S.L.	SIN IGIC: 1.424.483,76 € CON IGIC: 1.524.197,62 €	SI	SI 20% adicional.	SI
PROBISA VIAS Y OBRAS SLU.	SIN IGIC: 1.581.976,19 € CON IGIC 1.692.714,52 €	SI	SI No determinó el porcentaje.	SI
CONSTRUCCIONES ELFIDIO PEREZ, S.L.	SIN IGIC: 1.610.369,13€ CON IGIC: 1.723.094,97€	SI	SI 20% adicional.	SI
UTE SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A. -TEN-ASFALTOS, S.A.	SIN IGIC: 1.657.330,11 € CON IGIC: 1.773.343,22 €	SI	SI 20% adicional	SI

Plaza de España, 1  
38003 Santa Cruz de Tenerife  
Tfno.: 922 84 34 72  
Fax: 922 23 97 83  
[www.tenerife.es](http://www.tenerife.es)

28

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==		Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad		Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje		Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público		Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora		Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje		Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>			<b>Página</b>	28/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>			



VIALES Y OBRAS PÚBLICAS S.A.	SIN IGIC: 1.382.500,00 € CON IGIC: 1.479.275,00 €	SI	SI 50% adicional.	SI
UTE ASFALTOS, OBRAS Y TAFURIASTE S.L. – CONSTRUCCIONES MAYGAR S.L.	SIN IGIC: 1.466.832,15€ CON IGIC: 1.569.510,40€	SI	SI 20% adicional.	SI
DRAGADOS S.A.	SIN IGIC: 1.611.923,83 € CON IGIC: 1.724.758,50 €	SI	NO	SI
CONSERVACIÓN, ASFALTO Y CONSTRUCCION S.L.	SIN IGIC: 1.345.500, 20 € CON IGIC: 1.439.685,21€	SI	SI 20% adicional.	SI

Finalizado la lectura del archivo electrónico nº 3 el Presidente insta a los presentes manifiesten si tienen algo que alegar al acto público al objeto de que conste en acta cualquier incidencia sin que existiere alegación alguna por lo que se procede a cerrar el acto público a las 11.46 horas.

Finalizado el acto público y como trámite previo a efectuar los correspondientes cálculos **la Mesa de Contratación, determinó por unanimidad**, respecto de la mejora nº 2 lo siguientes:

- **No valorar la mejora** referidas a las personas licitadoras siguientes: **CONDACA CANARIA S.L y PROBISA VIAS Y OBRAS SLU.** por cuanto que no se cumplen con los dos requisitos previstos en el pliego de cláusulas administrativas particulares, apartado 10.4 y el correspondiente Anexo nº VIII al exigir, para efectuar la puntuación final de la precitada mejora nº 2 (Incremento del porcentaje de reciclado establecido en el proyecto para la ejecución de las mezclas bituminosas tipo hormigón bituminoso) determinar “SI o NO” además de “establecer el porcentaje adicional” sobre el 30% actual que el licitador se compromete a ejecutar sobre dichas MBCR, variando éste entre un mínimo de un 1% y un máximo de un 20% adicional.
- **Valorar** la mejora nº 2 de la entidad mercantil **VIALES Y OBRAS PÚBLICAS S.A.** hasta el máximo del 20% adicional previsto en la cláusula contractual y Anexo anteriormente citado si bien se mantiene el compromiso de ejecutar la mejora con una tasa de reciclado del 50%.

En este preciso momento se incorpora, vía videoconferencia el Jefe del Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje quien realiza los cálculos para comprobar si alguna de las ofertas se encuentra en baja anormal o desproporcionada conforme a los parámetros previstos en la cláusula 16.7 del pliego de cláusulas administrativas, tal y como se refleja en el siguiente cuadro:

Plaza de España, 1  
38003 Santa Cruz de Tenerife  
Tfno.: 922 84 34 72  
Fax: 922 23 97 83  
[www.tenerife.es](http://www.tenerife.es)

29

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	29/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



Cálculo Ofertas anormalmente bajas					
LICITADOR	Importe Ofertado CON IGIC	Filtro Grupos Empresariales	Considerado para la Nueva Media	Ofertas de la Nueva Media €	Anormal
CONDACA CANARIA, S.L.	1.801.514,23 €	1.801.514,23 €	SI	1.801.514,23 €	NO
TRANSFORMACIONES Y SERVICIOS, S.L.	1.524.197,62 €	1.524.197,62 €	SI	1.524.197,62 €	NO
PROBISA VIAS Y OBRAS, S.L.U.	1.692.714,52 €	1.692.714,52 €	SI	1.692.714,52 €	NO
CONSTRUCCIONES. ELFIDIO PÉREZ, S.L.	1.723.094,97 €	1.723.094,97 €	SI	1.723.094,97 €	NO
U.T.E. SENALIZAC. VILLAR, S.A. – TEN-ASFALTOS, S.A.	1.773.343,22 €	1.773.343,22 €	SI	1.773.343,22 €	NO
VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.	1.479.275,00 €	1.479.275,00 €	SI	1.479.275,00 €	NO
U.T.E. ASFALTOS Y OBRAS TAFURIASTE, S.L. – CONSTRUCCIONES MAYGAR, S.L.	1.569.510,40 €	1.569.510,40 €	SI	1.569.510,40 €	NO
DRAGADOS, S.A.	1.724.758,50 €	1.724.758,50 €	SI	1.724.758,50 €	NO
CONSERVACIÓN, ASFALTO Y CONSTRUCCIÓN CONACON, S.A.	1.439.685,21 €	1.439.685,21 €	SI	1.439.685,21 €	NO
1ª Media	1.636.454,85 €				
Límite temeridad 1ª Media	1.432.317,26 €				
Superior al 10%media	1.840.592,44 €				
2ª Media	1.636.454,85 €				
Límite temeridad 2ª Media	1.432.317,26 €				

Conforme a lo anterior ninguna entidad mercantil se encuentra incurso en presunción de anormalidad y, en su consecuencia, se procede a la valoración definitiva del proceso conforme a la fórmula y criterios recogidos en la cláusula nº 10 del pliego de cláusulas administrativas particulares aplicando, en primer lugar, las fórmulas detallada en el apartado 4º de la citada cláusula contractual respecto del criterio económico (oferta económica) y del cualitativo (mejoras) se obtuvo el resultado siguiente:

REHABILITACIÓN DE FIRME EN LA C.I. TF-13 ENTRE LOS PP.KK. 0+000 AL 4+000											
Presupuesto Licitación con IGIC (7 %)	2.041.375,91 €										
Presupuesto mínimo ofertado con IGIC	1.439.685,21 €										
Ofertante	Importe con IGIC	Baja	P. precio	Mejora 1 Bandas (si/no)	P. Bandas	Mejora 2 % reciclado	P.	Mejora 3 Hastiales	P. Hastiales	P final	
CONDACA CANARIA, S.L.	1.801.514,23 €	11,75%	7,99	si	4,9	0,00	0,00	si	1,5	38,38	
TRANSFORMACIONES Y SERVICIOS, S.L.	1.524.197,62 €	25,33%	9,90	si	4,9	20,00	3,60	si	1,5	54,80	
PROBISA VIAS Y OBRAS, S.L.U.	1.692.714,52 €	17,08%	9,07	si	4,9	0,00	0,00	si	1,5	40,54	
CONSTRUCCIONES. ELFIDIO PÉREZ, S.L.	1.723.094,97 €	15,59%	8,82	si	4,9	20,00	3,60	si	1,5	52,64	
U.T.E. SENALIZAC. VILLAR, S.A. – TEN-ASFALTOS, S.A.	1.773.343,22 €	13,13%	8,32	si	4,9	20,00	3,60	si	1,5	51,64	
VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.	1.479.275,00 €	27,54%	9,98	si	4,9	50,00	3,60	si	1,5	54,96	

Plaza de España, 1  
38003 Santa Cruz de Tenerife  
Tfno.: 922 84 34 72  
Fax: 922 23 97 83  
[www.tenerife.es](http://www.tenerife.es)

30

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad		Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje		Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público		Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora		Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje		Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones			Página	30/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>			



U.T.E. ASFALTOS Y OBRAS TAFURIASTE, S.L. – CONSTRUCCIONES MAYGAR, S.L.	1.569.510,40 €	23,12%	9,76	si	4,9	20,00	3,60	si	1,5	54,52
DRAGADOS, S.A.	1.724.758,50 €	15,51%	8,81	si	4,9	0,00	0,00	si	1,5	40,02
CONSERVACIÓN, ASFALTO Y CONSTRUCCIÓN CONACON, S.A.	1.439.685,21 €	29,47%	10,00	si	4,9	20,00	3,60	si	1,5	55,00

Por último, se procedió a calcular la **puntuación final** obtenida por los licitadores, así como a ordenarlos por orden decreciente, ocupando el primer lugar la empresa licitadora que presentó la oferta con mejor calidad - precio esto es, VIALES Y OBRAS PUBLICAS S.A. con arreglo al cuadro definitivo siguiente:

LICITADORES	P. MEMORIA	P. ECONOMICA	P. MEJORAS	TOTAL ECONOMICA+MEJORAS	P. FINAL
CONDACA CANARIA, S.L.	35,69	15,98	22,40	38,38	74,07
TRANSFORMACIONES Y SERVICIOS, S.L.	39,97	19,80	35,00	54,80	94,77
PROBISA VIAS Y OBRAS, S.L.U.	25,01	18,15	22,40	40,55	65,56
CONSTRUCCIONES. ELFIDIO PÉREZ, S.L.	45,00	17,64	35,00	52,64	97,64
U.T.E. SEÑALIZAC. VILLAR, S.A. – TEN-ASFALTOS, S.A.	41,28	16,64	35,00	51,64	92,92
VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.	44,88	19,96	35,00	54,96	99,83
U.T.E. ASFALTOS Y OBRAS TAFURIASTE, S.L. – CONSTRUCCIONES MAYGAR, S.L.	35,63	19,53	35,00	54,53	90,16
DRAGADOS, S.A.	37,87	17,61	22,40	40,01	77,89
CONSERVACIÓN, ASFALTO Y CONSTRUCCIÓN CONACON, S.A.	41,41	20	35	55	96,41

**ORDEN DECRECIENTE:**

ORDEN	LICITADORA
1	VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.
2	CONSTRUCCIONES. ELFIDIO PÉREZ, S.L
3	CONSERVACIÓN, ASFALTO Y CONSTRUCCIÓN S.A.
4	TRANSFORMACIONES Y SERVICIOS, S.L.
5	U.T.E. SEÑALIZAC. VILLAR, S.A. – TEN-ASFALTOS, S.A.
6	U.T.E. ASFALTOS Y OBRAS TAFURIASTE, S.L. – CONSTRUCCIONES MAYGAR, S.L.
7	DRAGADOS, S.A.
8	CONDACA CANARIA, S.L
9	PROBISA VIAS Y OBRAS, S.L.U.

Código Seguro De Verificación	Estado	Fecha y hora
I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Firmado	20/07/2020 12:54:58
<b>Firmado Por</b>		
Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>	<b>Página</b>	31/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>	



Concluido cuanto antecede abandona el acto por motivo profesionales el Jefe del Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje y se procedió a introducir la valoración efectuada en la Plataforma de Contratación del Estado corrigiendo, posteriormente, un error detectado en la subida de los datos.

A la vista de lo expuesto, atendiendo a los criterios de adjudicación establecidos en la cláusula nº 10 en relación con la nº 16 del pliego de cláusulas administrativas particulares que rige el contrato así como lo preceptuado en el art. 150 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público e la Mesa de Contratación, por unanimidad de sus miembros con derecho a voto, propone al órgano de contratación:

**1.- Excluir** del procedimiento de licitación a la entidad mercantil **INFRAESTRUCTURAS CONELSAN S.A.** al no alcanzar el umbral mínimo de puntuación previsto en la cláusula contractual nº 10.5 para el criterio C.3 “memoria descriptiva y organización de los trabajos”.

**2.- La valoración de la mejora nº 2** se ha efectuado conforme al tenor de lo expuesto en el cuerpo de la presente Acta respecto a no valorar las referidas a las licitadoras CONDACA CANARIA S.A. y PROBISA VIAS Y OBRAS SLU por cuanto que no se cumplían los dos requisitos previstos en el apartado 10.4 y el correspondiente Anexo VIII. Por su parte, valorar la mejora nº 2 de la entidad mercantil VIALES Y OBRAS PÚBLICAS S.A. hasta el máximo del 20% adicional previsto en la cláusula contractual y Anexo anteriormente citado si bien se mantiene el compromiso de ejecutar la mejora con una tasa de reciclado del 50%.

**3.- Establecer la siguiente clasificación de las proposiciones** presentadas y admitidas, por orden decreciente, en función de la puntuación obtenida:

- 1.- VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.
- 2.- CONSTRUCCIONES. ELFIDIO PÉREZ, S.L
- 3.- CONSERVACIÓN, ASFALTO Y CONSTRUCCIÓN S.A.
- 4.- TRANSFORMACIONES Y SERVICIOS, S.L.
- 5.- U.T.E. SEÑALIZAC. VILLAR, S.A. – TEN-ASFALTOS, S.A.
- 6.- U.T.E. ASFALTOS Y OBRAS TAFURIASTE, S.L. – CONSTRUCCIONES MAYGAR, S.L.
- 7.- DRAGADOS, S.A.

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	32/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		





8.- CONDACA CANARIA, S.L

9.- PROBISA VIAS Y OBRAS, S.L.U.

**4.- Adjudicar** el contrato de obra denominado “ **REHABILITACIÓN DEL FIRME DE LA CARRETERA INSULAR TF-13 ENTRE LOS P.K.0+000 AL 4+000 TERMINO MUNICIPAL DE SAN CRISTOBAL DE LA LAGUNA**” (C.1429) a la entidad mercantil **VIALES Y OBRAS PÚBLICAS, S.A.**, CIF nº A16199374 por el precio del contrato ascendente a la cuantía de **UN MILLÓN CUATROCIENTOS SETENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO EUROS (1.479.275,00 €**, 7% de IGIC incluido) y un plazo de ejecución contractual de **TRES (3) MESES** contados a partir del día siguiente al de la formalización del acta de comprobación del replanteo.

A su vez incluye la **ejecución de las siguientes mejoras**, de conformidad con lo dispuesto en la cláusula 10.4.2 del Pliego de cláusulas administrativas que rigen en la presente licitación:

- 1. MEJORA 1:** Ejecución de bandas sonoras en bordes-eje de calzada y repintado tronco y enlaces. mejora del balizamiento conforme al detalle descrito en la referida cláusula contractual.
- 2. MEJORA 2.-** Incremento del porcentaje de reciclado establecido en proyecto para la ejecución de las mezclas bituminosas tipo hormigón bituminoso. En dicha mejora se compromete el propuesto adjudicatario a la fabricación de todas las MBCR que componente las distintas soluciones de rehabilitación definidas en el proyecto con una tasa de reciclado del 50%.
- 3. MEJORA 3.-** Acondicionamiento y mejora de hastiales en túnel vía de Ronda conforme al detalle descrito en la referida cláusula contractual.

El presupuesto total de las tres mejoras asciende a 144.421,74 euros (en ejecución material) según lo estipulado en el pliego de cláusulas administrativas particulares que rige la licitación.

Todo ello al considerar que contiene la oferta con mejor relación calidad-precio al haber obtenido la mayor puntuación total atendiendo a los criterio de adjudicación señalados en el pliego de cláusulas administrativas particulares que rigen la licitación.

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad	Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público	Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora	Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje	Firmado	20/07/2020 10:08:52
Observaciones		Página	33/34
Url De Verificación	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>		



5.- De conformidad con lo establecido en el art. 150 de la Ley Contractual y cláusula contractual 17.2 elévese la propuesta de la Mesa al Director Insular de Carreteras previo al requerimiento al licitador que ha presentado la mejor oferta para que aporte la documentación relacionada en la cláusula contractual nº 17.3 del pliego de cláusulas administrativas particulares. Todo ello en virtud de las competencias delegadas por el órgano de contratación mediante acuerdo nº6 de la sesión ordinaria celebrada el día 3 de marzo de 2020 y debidamente publicada en el BOP N° 33 del día 16 de marzo de 2020

Y siendo las 13.26 horas del día arriba referenciado se da por terminada la reunión de la Mesa de Contratación, levantándose la presente acta para la debida constancia en el expediente de su razón.

Francisco J. Saavedra Oliva.

Gladys Borges Martín.

Mª de la Concepción Doblas González de Aledo.

D. Jorge Ortega Rodriguez

Mª Isabel Rodríguez Mirabal.

Código Seguro De Verificación	I1cq/xJZonERYIB159hogA==		Estado	Fecha y hora
<b>Firmado Por</b>	Jorge Miguel Ortega Rodríguez - Responsable de Unidad Servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad		Firmado	20/07/2020 12:54:58
	Francisco Javier Saavedra Oliva - Jefe de Sección Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje		Firmado	20/07/2020 11:18:57
	María de la Concepción Doblas González de Aledo - Técnico de Administración General Servicio Administrativo de Régimen Jurídico, Relaciones Sindicales y Sector Público		Firmado	20/07/2020 10:27:43
	Cristina Gladys Borges Martín - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Fiscalización del Gasto y Función Interventora		Firmado	20/07/2020 10:14:13
	Mª Isabel Rodríguez Mirabal - Responsable de Unidad Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje		Firmado	20/07/2020 10:08:52
<b>Observaciones</b>			<b>Página</b>	34/34
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==">https://sede.tenerife.es/verifirma/code/I1cq/xJZonERYIB159hogA==</a>			

