



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD DE CONTRATAR MEDIANTE CONCURSO PÚBLICO EL CONTRATO DE OBRAS, “ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA A-1406, P.K. 0+000 AL P.K. 1+350. TRAMO: HIJAR - LA PUEBLA DE HIJAR”, CLAVE: A-444-TE, PROMOVIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEL GOBIERNO DE ARAGÓN.

1. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE LA CONTRATACIÓN

Entre las competencias del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, en virtud del Decreto 34/2020, de 25 de marzo, por el que se aprueba su estructura orgánica, figura en su artículo 20 la competencia de la Dirección General de Carreteras para llevar a cabo las funciones de planificación, proyección, construcción, conservación, explotación y gestión administrativa de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Aragón, conforme a las previsiones contenidas en la Ley 9/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón, y su normativa de desarrollo.

Asimismo, dentro de las competencias de la Dirección General de Carreteras están las de ejecución de los contratos de obras, servicios o suministros necesarios para la conservación y mejora de las carreteras.

La Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón, configura el Plan General de Carreteras como el instrumento de planificación de este importante sector en el marco de la planificación económica y territorial de la Comunidad Autónoma. Por Decreto 190/2013, de 17 de diciembre, del Gobierno de Aragón, se aprueba el Plan General de Carreteras de Aragón 2013-2024, documento que en todo caso está condicionado a la existencia de crédito adecuado y suficiente en los correspondientes presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Aragón para cada ejercicio.

Basándose en las necesidades de Aragón y en sus posibilidades económicas y financieras, desde la limitación presupuestaria, la Planificación en Carreteras pretende concentrar los recursos disponibles en las comunicaciones que más pueden potenciar el desarrollo económico y el empleo, así como en los lugares de la Red Autonómica de Carreteras donde la infraestructura debe mejorarse para conseguir adecuados niveles de seguridad vial.

Las actuaciones de construcción pueden ser bien de Acondicionamiento, o bien de Refuerzo de Firme. Las actuaciones de acondicionamiento, suponen una intervención integral de un tramo de carretera que por sus características actuales requiere el



tratamiento de ensanche de plataforma y proyecto de un nuevo firme, y en ocasiones la mejora de trazado en planta y/o alzado, así como el resto de unidades para disponer de un tramo de carretera completamente modernizado. Por el contrario, las actuaciones de refuerzo de firme son intervenciones de rehabilitación estructural del firme o renovación superficial del mismo en tramos de carreteras que se encuentran aceptablemente acondicionadas pero que, o bien la capacidad portante del firme se ha agotado, o bien sus características superficiales presentan deficiencias de adherencia o de impermeabilidad.

El anterior Plan de Carreteras de Aragón, para el periodo 2004-2013, incluía la carretera A-1406, p.k. 0+000 al 4+434, de la red comarcal dentro de las del grupo a tratar por no cumplir con estándares de anchura mínimos, en su capítulo 6 destinado a “Propuestas de actuación en la red de carreteras de Aragón”. Por tal motivo aparecía dentro del “Programa de actuaciones en la RAA durante el primer quinquenio” del capítulo 7 de dicho Plan.

La carretera comarcal A-1406, *De Híjar a La Puebla de Híjar*, pertenece a la red comarcal de la red autonómica aragonesa (RAA) del Gobierno de Aragón. En los últimos años ha sido acondicionado el tramo siguiente a esta actuación.

Con el trazado proyectado se pretende mejorar los parámetros geométricos que definen la traza, al objeto de dar continuidad al acondicionamiento ya realizado.

El proyecto de construcción de este acondicionamiento forma parte del conjunto de actuaciones que comprenden el Programa Ordinario 2020-2025 de la Dirección General de Carreteras. Mediante Orden de 3 de noviembre de 2020 del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda se ha aprobado definitivamente dicho proyecto.

2. BREVE DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

El proyecto tiene por objeto describir y valorar las obras necesarias para realizar el acondicionamiento de la carretera A-1406 entre los PK 0+000 y el PK 1+350.

La actuación proyectada comienza en la intersección con la carretera N-232 finalizando al comienzo del tramo ya acondicionado, y consiste en el ensanche de la carretera hasta obtener una plataforma 6/8, la regularización geométrica del trazado en planta mejorando los parámetros geométricos que definen la traza, reponiendo los accesos y pavimentando con mezcla bituminosa en caliente, así como la adecuación del sistema de drenaje y la reposición de las redes de abastecimiento y riego afectadas.

La mayor parte del trazado discurre siguiendo la carretera actual. La rasante se adapta en su totalidad a la carretera existente. Todo ello buscando ocupar el mínimo espacio,



respetando en la medida de lo posible los muros y cierres de las parcelas colindantes, y priorizando la seguridad vial y el confort del usuario.

Para la sección del firme se ha adaptado la correspondiente según las “Recomendaciones Técnicas para el Dimensionamiento de Firmes de la red Autonómica Aragonesa” a la situación actual del firme en los tramos contiguos. Por tanto, para un tráfico T4b la sección estructural de firme será de 6 cm Tipo AC16 SURF S sobre 25 cm zahorra artificial; y para alcanzar una categoría de Explanada Mejorada EX2 requeriremos en suelo tolerable 50 cm de S-4 y en suelo no apto 75 cm de S-4.

En cuanto a las estructuras, de acuerdo con el estudio Geotécnico se realizarán muros de contención de hormigón armado en 2 tramos de la traza.

Además de la actuación antes descrita, hay que indicar que en esta carretera se producen varias afecciones a redes de abastecimiento y riego, así como a caminos y accesos a parcelas, que se repondrán adecuadamente.

3. PRESUPUESTO

De acuerdo con la Orden del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, de 3 de noviembre de 2020, que aprueba el proyecto, el presupuesto asciende a 1.032.021,54 euros, IVA excluido.

Respecto a la distribución plurianual planteada se estima que, con los actuales plazos de tramitación de los expedientes, la obra no podría iniciarse hasta finales del 2022, por ello se ha distribuido el presupuesto dotando de una anualidad para 2022 que se corresponde con 4 meses de ejecución y el resto para 2023, quedando la siguiente distribución de anualidades:

	TOTAL	2022	2023
PRESUPUESTO (con IVA)	1.248.746,06 €	225.166,50 €	1.023.579,56 €

4. LICITACIÓN

Según el artículo 99.3 de la LCSP, se aplica uno de los motivos que considera la Ley como justificación válida de la no división en lotes de la obra objeto de este contrato: “(....)la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultara la correcta ejecución del mismo desde el punto de vista técnico;(....)”.



El objeto de este contrato consiste en la ejecutar el acondicionamiento de la carretera A-1406 entre el PK.0+000 al PK 1+350, suponiendo la ampliación de la plataforma, la mejora de algunos tramos curvos y la adecuación de los servicios existentes. Estos trabajos de obra lineal, presentan unas características diferentes por lo que no existe homogeneidad de trabajos a lo largo de la traza de la obra y hace que no sea adecuado dividir el objeto del contrato en lotes.

También hay que insistir en el hecho de que tanto los préstamos como los vertederos deben tener un tratamiento unitario por dos motivos:

- Por la Gestión Ambiental
- Por Optimización de los Recursos (Economía de Escala)

5. MESA DE CONTRATACIÓN

Según la disposición adicional segunda de la Ley 3/2011, de 24 de febrero, de medidas en materia de Contratos del Sector Público de Aragón (LCSPA), tendrán, en todo caso, la consideración de órganos de contratación de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Aragón los Consejeros del Gobierno de Aragón.

La composición de la mesa de contratación estará formada por funcionarios de carrera y por funcionarios interinos, ya que según el artículo 326.5 de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público estos últimos pueden formar parte de las mesas de contratación cuando no existan funcionarios de carrera suficientemente cualificados y así se acredite en el expediente.

En la Dirección General de Carreteras, “no existen funcionarios de carrera suficientemente cualificados” ya que solamente existe en el Servicio de Planeamiento, Concesiones e Inversiones un funcionario de carrera, el cual firma el PPTP de este contrato, y en el otro Servicio existen dos funcionarios de carrera, por tanto, es necesario incorporar a la mesa de contratación funcionarios interinos.

6. CRITERIOS DE SOLVENCIA ECONÓMICA O FINANCIERA Y TÉCNICA O PROFESIONAL

En relación con los criterios y los medios de acreditación de la solvencia económica financiera y de la solvencia técnica exigible a los empresarios, y al objeto de abrir este contrato a la mayor competencia posible, en beneficio tanto de los operadores económicos como de la entidad adjudicataria, se ha optado por lo menos restrictivo posible y establecer en el PCAP unos valores mínimos exigibles adecuados y suficientes según la experiencia



acumulada para este tipo de contrato y que cumplen con los requisitos que establece la LCSP de acuerdo a lo previsto en los artículos 87 y 90.

En concreto, los criterios que se emplean en el expediente que nos ocupa son:

- En los criterios económicos y financieros se exige que, en el año de mayor volumen de producción de los últimos tres ejercicios, el volumen de ventas sea mayor que vez y media el valor del contrato.
- En cuanto a los criterios técnicos y profesionales se exige que, en los cinco ejercicios anteriores, en el año de mayor producción, se hayan ejecutado al menos tres trabajos análogos al objeto del contrato con un valor mínimo cada uno de ellos de 1.000.000,00 €; lo que es aproximadamente el importe del contrato.

No obstante, es importante tener en cuenta que, al exigir en el punto O del cuadro-resumen clasificación a los licitadores, los criterios sólo son de aplicación a los licitadores extranjeros. En el caso de obras es preciso tener en cuenta que ningún licitador extranjero ha participado en licitación alguna de obras de la Dirección General de Carreteras, al menos en los últimos veinte años.

7. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Para valorar las proposiciones y determinar la mejor oferta, se utilizarán una “pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio”, la cual “se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos” de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 145 de la LCSP.

Con la finalidad de cumplir con el artículo 145 de la LCSP se han elegido unos criterios de adjudicación basados en el planteamiento que atiende a la mejor relación coste-eficacia, para ello la mejor relación calidad-precio se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos. Por ello, se hace necesario elegir criterios de adjudicación distintos al precio, en los que el licitador tenga la oportunidad de demostrar el conocimiento y la experiencia en la elaboración de los documentos a desarrollar, el conocimiento de los plazos necesarios para realizar dichos trabajos, así como las actividades necesarias a realizar y sus interacciones

Por tanto, se ha optado por seleccionar criterios de valoración o adjudicación **sujetos a evaluación previa**, con un peso de ponderación del 48%, y directamente vinculados al objeto del contrato, tales como:



- **MEMORIA CONSTRUCTIVA:** Documentos a redactar por los licitadores en los que se expongan los datos y formas de acometer los trabajos que se proponen, y en las que debe exponerse, con toda precisión, cómo afronta el licitador todo el proceso de ejecución de la obra, en todos los aspectos que pueden afectar una ejecución de la obra que atienda a los principios generales de un buen hacer en la construcción, con adecuación a los plazos y a la calidad exigida.
- **CRONOGRAMA Y PLAN DE OBRA:** Valora el cronograma de las obras presentado, los plazos previstos, la coherencia con el tipo de obras dada y la coherencia con la memoria constructiva. También, el análisis y descripción de aquellos trabajos que condicionan la obra, al derivarse de actividades críticas, especificando su influencia en la programación.
- **SEGURIDAD Y SALUD:** Documento que exponga las líneas básicas a desarrollar por el contratista en su plan de seguridad y salud, de acuerdo con lo exigido en el PPTP del Proyecto.

Estos criterios de adjudicación permiten establecer qué licitador tiene un mayor conocimiento de la obra para llevar a cabo una adecuada ejecución de los mismos. Asimismo, permiten evaluar con mayor precisión la capacidad técnica y organizativa de los licitadores con el objetivo de alcanzar de manera óptima el objeto del contrato.

Además de ello, se utilizan criterios de valoración o adjudicación **sujetos a evaluación posterior**, con un peso de ponderación del 52%, que, de forma mecánica, objetiva y cuantitativa, mediante la mera aplicación de fórmulas, conceden la máxima puntuación a las propuestas más favorables para la administración, siendo éste:

- El precio del contrato u oferta económica, que se valorará mediante una fórmula lineal tramificada. Se cumple, en cualquier caso, que la oferta más baja obtiene la mayor puntuación.

La combinación de estos criterios, junto con la consideración de las ofertas consideradas anormalmente bajas tal y como se detalla en el Anexo XI del PCAP, son los criterios que nos proporcionarán las ofertas económicamente más ventajosas, por estar vinculados directamente con las especificaciones del contrato, presentadas anteriormente.

Los citados criterios se vienen utilizando en los expedientes de obras gestionados por el Servicio de Planeamiento, Inversión y Concesiones de Carreteras desde el año 2017, en el que estos criterios fueron consensuados con representantes de la Intervención. Desde lo tratado en aquella ocasión, únicamente se ha dejado de emplear, como criterio de



valoración automática, la rebaja del plazo de ejecución, pues se observó en las licitaciones del año 2017 que no conducía a buenos resultados.

A continuación, se detallan los resultados de las licitaciones más relevantes, prácticamente todas, del periodo 2011-2017, y posteriormente, el periodo desde 2017 a la actualidad.

SERVICIO DE PLANEAMIENTO 2011-2017			
Presupuesto de licitación	Porcentaje de baja	Baja	
(Cifras en miles de euros)			
1	7.418,00	31,66	2.348,54
2	3.675,00	32,33	1.188,13
3	4.360,00	31,14	1.357,70
4	6.757,00	39,88	2.694,69
5	2.082,00	32,74	681,65
6	5.380,00	33,11	1.781,32
7	5.477,00	10,95	599,73
8	5.941,00	36,85	2.189,26
	41.090,00		12.841,02
		Media de las bajas	
		31,25%	

Como se puede comprobar en el cuadro anterior, con los criterios de adjudicación empleados entre el año 2011 y 2017, las adjudicaciones registraban unas bajas muy altas, lo cual siempre redundaba en una ejecución muy complicada de las obras.

Se

puede

SERVICIO DE PLANEAMIENTO 2017-2020			
Presupuesto de licitación	Porcentaje de baja	Baja	
(Cifras en miles de euros)			
1	5.139,00	14,38	738,99
2	3.124,00	21,37	667,60
3	465,00	3,03	14,09
4	2.828,00	13,53	382,63
5	6.579,00	13,80	907,90
6	4.044,00	16,50	667,26
7	2.906,00	5,56	161,57
8	6.577,00	20,35	1.338,42
9	401,00	12,00	48,12
10	1.042,00	12,53	130,56
	33.105,00		5.057,14
		Media de las bajas	
		15,28%	

comprobar que con los criterios de adjudicación empleados a partir del año 2017 se



consigue limitar las bajas, lo cual conduce a que los licitadores efectúan ofertas razonables, que permiten que las obras se ejecuten de una manera aceptable, dentro de los plazos proyectados y con escasas desviaciones presupuestarias. En efecto, los expedientes modificados han sido hasta el momento muy escasos. Todo ello redunda en una mejor gestión de las obras, y en un adecuado aprovechamiento de la inversión pública.

8. CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN

El artículo 202 de LCSP impone la obligación de establecer en el PCAP al menos una condición especial de ejecución, relacionadas con la innovación, de tipo medioambiental o de tipo social, en aplicación del principio mencionado en el propio preámbulo de la LCSP de utilizar “la contratación pública como instrumento para implementar las políticas tanto europeas como nacionales...”.

Como condiciones especiales de ejecución, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 202 de la LCSP, y debido a las características de objeto del contrato.

- Se ha incluido como condición social la siguiente:

En cumplimiento del artículo 25.5 de la LEY 7/2018, de 28 de junio, de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en Aragón, se establece como condición especial para la ejecución de este contrato, que la empresa adjudicataria establezca medidas de conciliación de la vida personal y laboral entre los trabajadores adscritos al contrato. Las medidas deberán ser distintas a las establecidas en el Estatuto de los trabajadores.

Para su acreditación, la empresa adjudicataria deberá presentar uno de los siguientes documentos con carácter previo a la firma del contrato ante el órgano de contratación:

- ***El Plan de Igualdad que incluye las medidas de conciliación de la vida personal y laboral (si dispone de él)***
- ***O bien un Certificado del Gerente de la empresa adjudicataria, que recoja dichas medidas.***

Se considera que es adecuado mejorar o facilitar las medidas de conciliación de la vida personal y laboral de las empresas.

- Se establece como condición especial de ejecución de carácter Medioambiental:



Es condición especial para la ejecución de este contrato, que la empresa adjudicataria organice como mínimo una (1) acción de formación profesional en el puesto de trabajo, de 2h de duración, que mejoren la ocupación y la adaptabilidad de las personas adscritas a la ejecución del contrato, así como sus capacidades y su calificación, en materia de Buenas Prácticas Medioambientales en la Construcción de carreteras.

Para su acreditación, la empresa adjudicataria deberá presentar durante los tres primeros meses del comienzo de las obras, la relación de acciones formativas realizadas al personal vinculado a la ejecución del contrato, con especificación del contenido formativo y de los asistentes, así como del lugar y fecha de celebración de los mismos. La persona responsable de formación de la empresa adjudicataria deberá rubricar la relación de las acciones formativas realizadas, así como su contenido.

Dado que el objeto del contrato es la ejecución de las obras citadas, se considera que mejorar la formación en Buenas Prácticas Medioambientales en la construcción favorecerá una mejor aplicación de estas en la ejecución de los trabajos de construcción.

Por otra parte, dado el tipo de contrato, de obras, y el sector en el que desarrolla su actividad, la construcción, sector de paso entre el sector primario y la industria, se considera, por parte de esta Dirección, que el tipo de condición especial enunciada encaja perfectamente con el tipo de personal que habitualmente presta sus servicios en las empresas del sector.

9. FORMA DE PAGO

El pago se realizará mediante certificaciones parciales por meses, según se van realizando en cada periodo, las obras objeto de este expediente.

10. PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo de vigencia de este expediente será de 12 meses, según establece el proyecto. Este plazo se indicará en el PCAP, y comenzará con el acta de comprobación del replanteo, de acuerdo con lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Todo lo cual se considera de acuerdo a lo expresado en el artículo 29.1 de la LCSP, donde dice:

“La duración de los contratos del sector público deberá establecerse teniendo en cuenta la naturaleza de las prestaciones, las características de su financiación y la necesidad de



someter periódicamente a concurrencia la realización de las mismas, sin perjuicio de las normas especiales aplicables a determinados contratos.”

Por todo lo expuesto en los párrafos anteriores, se considera justificada la necesidad de la contratación.

Zaragoza, a fecha de firma electrónica

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo.: Bizén Fuster Santaliestra