

MEMORIA PUBLICABLE DE INICIO DE EXPEDIENTE

1. LEY APLICABLE:

Ley 9/2017

Real Decreto Ley 3/2020

2. TÍTULO DEL EXPEDIENTE: PLAN DE OBSOLESCENCIA SAI 7. AEROPUERTO DE ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS

3. NATURALEZA DEL EXPEDIENTE:

Obra

Suministro

Servicio

4. OBJETO DEL EXPEDIENTE:

4.1. Indicar el objeto del expediente:

El objeto de las actuaciones es la renovación de ciertos equipos críticos que por obsolescencia han llegado al final de su vida útil y su estado actual puede poner en riesgo la fiabilidad, calidad y autonomía necesaria en instalaciones críticas del Aeropuerto Madrid-Barajas.

Estos equipos críticos son sistemas de alimentación ininterrumpida (SAI's), interruptores de transferencia estática (STS), baterías, cuadros de maniobras y de cargas críticas, fuentes de conmutación y equipos auxiliares, en concreto se renovarán estos equipos adecuando su instalación a la tipología del esquema actual requerido por el Aeropuerto y se adecuarán las salas para los actuales equipos de la SAI 7 y los cuartos de baterías de estas SAIS.

4.2. Justificación de la necesidad de la actuación (Indicar al menos las tareas relacionadas con el objeto del contrato):

El objetivo de las actuaciones a realizar es la renovación de ciertos equipos críticos asociados a las Salas de la SAI 7 y de baterías de estas SAIS, que por obsolescencia han llegado al final de su vida útil y su estado puede poner en riesgo la fiabilidad, calidad y autonomía necesaria en instalaciones críticas del Aeropuerto.

Aparte de la sustitución de los equipos críticos definidos anteriormente se requiere su instalación eléctrica y de control mediante la tipología de los esquemas actuales requeridos

por el Aeropuerto conforme a la redundancia deseada. todo esto conlleva la necesidad de actualización y adecuación de locales, así como su adecuación para albergar estos equipos e instalaciones asociadas de protección contra incendios, clima y control de instalaciones.

4.3. Tareas críticas. Si procede, indicar las tareas críticas que deberá realizar en propio el licitador: No existen tareas críticas.

5. PLAZO Y LUGAR DE PRESTACIÓN:

5.1. Duración total del contrato: 13 meses.

5.2. De las prórrogas (desglosar todas las prórrogas previstas legalmente): NA

5.3. Lugar de prestación: Aeropuerto Adolfo Suarez – Madrid Barajas

6. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO:

6.1. Presupuesto base de licitación (sin IVA o impuesto que sea de aplicación):

2.129.791,41 €

6.2. Valor estimado del contrato (sin IVA y teniendo en cuenta las eventuales prórrogas, así como la totalidad de las modificaciones previstas y en su caso, los costes derivados de la aplicación de la normativa laboral vigente):

2.214.983,06 €

7. PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIÓN PROPUESTO:

7.1. Seleccionar Procedimiento:

- Abierto
- Restringido
- De licitación con Negociación
- Negociado sin publicidad
- Abierto simplificado (Ley 9/2017)
- Abierto simplificado abreviado (Ley 9/2017)
- Otros - especificar

7.2. Para procedimientos con Negociación (expedientes de Ley 9/2017), justificación del procedimiento de contratación propuesto:

7.3. Para procedimientos Negociados sin publicidad, justificación del procedimiento de contratación propuesto:

8. JUSTIFICACIÓN, EN CASO DE NO DIVIDIR EN LOTES EL OBJETO DEL CONTRATO:

- La naturaleza o el objeto del contrato no lo permiten
- La división en lotes conlleva el riesgo de restringir injustificadamente la

competencia

La realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificulta su correcta ejecución.

Otra causa (especificar):

Las diferentes actuaciones objeto del expediente, requieren una ejecución coordinada, que asegure la calidad de los trabajos en su conjunto, la disminución de las afecciones operativas durante el proceso de ejecución y el cumplimiento de plazos de puesta en servicio parciales y final así como la disponibilidad del suministro eléctrico desde la red SAI. La división en lotes del objeto del contrato, podría asimismo originar problemas en la delimitación de responsabilidades, de cara a la puesta en explotación y a la garantía del expediente en su conjunto.

9. JUSTIFICACIÓN DE CADA UNO DE LOS CRITERIOS DE SOLVENCIA TÉCNICA O PROFESIONAL ADICIONALES A LOS DE CLASIFICACIÓN / EXPERIENCIA QUE EXIJA O MARQUE LA LEY (CUANDO PROCEDA):

9.1. Justificación de la solvencia solicitada:

- Medios humanos: la obra implica la sustitución de equipos eléctricos tales como los sistemas de alimentación ininterrumpida (SAI), interruptores de transferencia estática (STS), cuadros de maniobra y cargas críticas, baterías de los SAI e instalaciones asociadas a estos equipos, estos equipos proporcionen suministro eléctrico de calidad en todo momento y también en el en caso de fallo de la alimentación a las cargas críticas del aeropuerto. Todo lo anterior supone una afección importante en el sistema eléctrico de algunas cargas críticas del Aeropuerto, siendo necesario mantener y asegurar el suministro eléctrico de estas cargas críticas del Aeropuerto y en horario operativo de manera que durante el transcurso de los trabajos no se vea disminuida la fiabilidad eléctrica de estas instalaciones, siendo un aspecto crítico asociado al contrato, por lo que se considera completamente necesario un grado de conocimiento y experiencia relevante por parte de los perfiles principales, así como la presencia del resto de perfiles para que velen por el cumplimiento de los procedimientos y medidas mitigadoras que reduzcan los riesgos de seguridad operacional, riesgos de seguridad y salud, cumplimiento de plazos parciales y total contractuales, control/seguimiento de obra y elaboración de la Documentación de Obra, entre otras.

En particular, destacar el elevado número de procedimientos/documentación que es preciso cumplimentar tanto para permitir el inicio de la obra en la fecha comprometida, como para la elaboración de toda la documentación técnica justificativa asociada a las puestas en servicio y explotación.

En esta obra es muy importante la coordinación en los cortes del suministro eléctrico y que no se vea mermada la fiabilidad del sistema eléctrico del aeropuerto durante la ejecución de los trabajos cumpliendo con los plazos establecidos en cada actuación a desarrollar y el cumplimiento de las medidas de seguridad y salud, todo lo anterior conlleva a la necesidad de una adecuada planificación y coordinación de los trabajos para evitar o disminuir las afecciones eléctricas a distintas instalaciones del Aeropuerto y cumplimiento de plazos.

También es de vital importancia la seguridad operacional, coordinación con el aeropuerto y con control de tráfico aéreo, entre otras, de forma que la obra se lleve a cabo con el mínimo riesgo posible a las operaciones sin con ello reducir ni la calidad de ejecución ni generar demora en los trabajos. Para garantizar todo esto, es necesario que los perfiles principales que se exigen en este pliego tengan titulación en especialidad aeronáutica, Ingeniero Aeronáutico, Master Universitario que habilite para la profesión de Ingeniero Aeronáutico, Ingeniero Industrial/ Master Universitario que habilite para la profesión de Ingeniero Industrial, Ingeniero Técnico Industrial especialidad Electricidad/Grado en ingeniería eléctrica o Ingeniero Técnico Aeronáutico/Grado en Ingeniería Aeroespacial.

Por otro lado, buena parte de los trabajos se realizan en horario nocturno, constituyendo esta situación un riesgo adicional para la seguridad de los trabajadores, así como los riesgos eléctricos y consecuencia de estos producidos por un accidente/incidente motivan la necesidad de personal dedicado a la supervisión/coordinación de la Seguridad y Salud

- Medios materiales:

La obra implica sustitución y puestas en funcionamiento de nuevos equipos tales como sistemas de alimentación ininterrumpida, baterías asociadas a estos equipos, interruptores de transferencia estáticos, cuadros de maniobra y cuadros de cargas críticas, adecuación de los locales que alberguen estos equipos e instalaciones, debido a la criticidad de estos equipos e instalaciones y la necesidad de mantener la redundancia y la fiabilidad de algunas instalaciones del sistema eléctrico del aeropuerto, el empleo de medios materiales o maquinaria inadecuada supone un aumento de los plazos de ejecución de ciertas actuaciones importantes que pueden llevar a una disminución de la fiabilidad de algunas de las instalaciones eléctricas del Aeropuerto durante un mayor espacio temporal, siendo un aspecto crítico asociado al contrato, por lo que pondría en serio riesgo ciertas instalaciones del aeropuerto. Ello obligaría a falta de funcionalidad y operatividad en ciertas instalaciones del aeropuerto, suponiendo unos riesgos importantes como la falta de alumbrado de emergencia o la falta de suministro eléctrico en filtros, puertas de embarque mostradores de facturación etc., pudiendo dar lugar a un fuerte impacto económico adicional para Aena.

Los medios materiales requeridos se han establecido en base a un análisis de rendimientos que han determinado el programa de trabajos, incluido en los anexos a la memoria del proyecto, y, por tanto, se requieren para asegurar los plazos, tanto parciales como total, minimizando el impacto operativo como económico asociado, además de garantizar la calidad de la ejecución de los trabajos. Como ya se ha señalado, un criterio determinante es la minimización de la afección operativa y económica, por lo que se ha establecido unos medios materiales mínimos para asegurar no tener ningún retraso en la planificación, incluso se exige otros medios auxiliares, para prever cualquier contingencia que se pueda producir en el desarrollo de los trabajos y asegurar la continuidad de la producción mediante la disposición de maquinaria de reserva y tiempo de respuesta de la misma.

- Resto de solvencia: Los certificados y compromisos solicitados son los comunes a cualquier obra. Los certificados de Calidad y de Gestión ambiental sirven para asegurar el cumplimiento de los niveles de calidad y medioambiente. Los compromisos de subcontratación y de materiales sirven para asegurar la de algún modo la ejecución de la obra.

10. JUSTIFICACIÓN DE LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN RELACIONADOS CON LOS MEDIOS HUMANOS EXIGIDOS:

Los criterios de evaluación 1.1, 1.2 y 1.3 relacionados con los perfiles profesionales en los que se solicita una experiencia mínima, están alineados con la solvencia profesional establecida en el apartado 13 del PCP.

Por las razones expuestas en dicho apartado respecto a criticidad y complejidad de la obra se considera completamente necesario un equipo humano con un grado de conocimiento y experiencia relevante por parte de los perfiles principales, para que velen por el cumplimiento de los procedimientos y medidas mitigadoras que reduzcan los riesgos de seguridad operacional, riesgos de seguridad y salud, cumplimiento de plazos parciales y total contractuales, control/seguimiento de obra y elaboración de la Documentación de Obra, entre otras.

En particular, cabe destacar la gran importancia de la experiencia del Jefe de Obra en este tipo de actuaciones para el cumplimiento de ese objetivo, por lo que se puntúa dicha experiencia con 6 puntos, ya que la misma contribuye a la gestión solvente de los medios humanos y materiales, así como la coordinación con el aeropuerto, que son imprescindibles para la consecución de los objetivos del contrato en cuanto a plazos, seguridad y calidad de ejecución.

El Jefe de Obra debe apoyarse en este caso en perfiles especialistas, siendo en este caso el perfil de Jefe de Producción de instalaciones más relevante, de ahí solicitar una mayor experiencia, puesto que sus competencias estas asociadas con actividades que forman parte del camino crítico de la ejecución.

Por otra parte, destacar el elevado número de procedimientos/documentación que es preciso cumplimentar tanto para permitir el inicio de la obra en la fecha comprometida, como para la elaboración de toda la documentación técnica justificativa asociada a las puestas en servicio y explotación supervisadas dentro del seguimiento del Compliance Monitoring, como para la elaboración de la Documentación Final de Obra.

En esta obra es muy importante el cumplimiento de las medidas de seguridad y procedimientos teniendo en cuenta el cumplimiento de plazos, de forma que la obra se lleve a cabo con el mínimo riesgo posible a los trabajadores y minimizando los cortes de suministro para la realización de los trabajos al mínimo, ajustando estos tiempos de corte a las ventanas temporales disponibles, sin con ello reducir ni la calidad de ejecución ni generar demora en los trabajos, lo que justifica que se puntúe el perfil de jefe de producción de las instalaciones.

La puntuación asignada a cada uno de estos perfiles evaluados está relacionada con el umbral mínimo de experiencia requerida, de tal modo que el 70% de la puntuación asignada corresponde con la puntuación mínima exigida, y que el 30% restante, está asociado al número de años adicionales de experiencia que propongan los licitantes, con el objeto de primar el valor añadido de una mayor experiencia del equipo técnico propuesto, que asegura un carácter diferenciador a las distintas propuestas, y que redundará en una mejora de la calidad de la ejecución y gestión de la obra.

11. UNIDAD ENCARGADA DEL SEGUIMIENTO Y EJECUCIÓN ORDINARIA: Dirección de Infraestructuras

12. RESPONSABLE DEL CONTRATO / DIRECTOR DE EXPEDIENTE:

Dº. Joaquín Fernandez Casado.

13. EL CONTRATO REQUIERE EL TRATAMIENTO POR EL CONTRATISTA DE DATOS PERSONALES POR CUENTA DE AENA:

Sí.

No

En caso afirmativo, indicar la finalidad para la cual se cederán dichos datos:



14. EL CONTRATO REQUIERE CESIÓN DE DATOS POR PARTE DE AENA AL CONTRATISTA:

- Sí (en este caso, indicar la finalidad del tratamiento de datos que vayan a ser cedidos):
 No

15. RESERVA DE CONTRATO:

- Sí.
 Centros Especiales de Empleo
 Empresas de Inserción reguladas en la Ley 44/2007, de 13 de diciembre.
 No.

Fecha: 07/2024

Fecha:07/2024

Director del Expediente de la ATRP
D. Julio Antoñanzas Mejía

Director de Infraestructuras
D. Antonio Rosselló Caldentey