

**ASUNTO: OBRAS CORRESPONDIENTES AL PROYECTO DE "AMPLIACIÓN DEL TABLERO DEL PUENTE DE LA CARRETERA A-13 PARA ACCESO PEATONAL Y CICLISTA AL POLÍGONO CANTABRIA EN LOGROÑO". SEGUNDA LICITACIÓN. FINANCIADO FONDOS NGEU**

EXPEDIENTE: SOL21-2023/0040

**ASUNTO: MEMORIA JUSTIFICATIVA CONTRATACIÓN DE LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL TABLERO DEL PUENTE DE LA CARRETERA A-13 PARA ACCESO PEATONAL Y CICLISTA AL POLÍGONO CANTABRIA EN LOGROÑO**

**Contenido de la memoria:**

1. Introducción.
2. Objeto del Contrato.
3. Antecedentes y justificación de la necesidad del Contrato.
4. Contrato financiado a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
5. Lotes del Contrato.
6. Presupuesto.
7. Plazos de ejecución.
8. Procedimiento de licitación.
9. Solvencia.
10. Criterios de valoración.
11. Modificación del contrato.
12. Descripción de los costes directos e indirectos.
13. Subcontratación.
14. Obligaciones del contratista.
15. Hitos y objetivos a cumplir.
16. Obligaciones en materia de etiquetado verde y etiquetado digital
17. Análisis DNSH
18. Plan de medidas antifraude y anticorrupción
19. Revisión de precios.
20. Penalizaciones.





# Logroño

21. Anexo I: Acta de replanteo previo.
22. Anexo II. Resolución concesión subvención



Financiado por la Unión Europea  
NextGenerationEU



GOBIERNO  
DE ESPAÑA



Plan de Recuperación,  
Transformación  
y Resiliencia

## 1. INTRODUCCIÓN

El Artículo 63.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, establece la obligación de publicar en el perfil de contratante de los órganos de contratación una serie de información relativa a los contratos, entre la que se encuentra:

a) La memoria justificativa del contrato, el informe de insuficiencia de medios en el caso de contratos de servicios, la justificación del procedimiento utilizado para su adjudicación cuando se utilice un procedimiento distinto del abierto o del restringido, el pliego de cláusulas administrativas particulares y el de prescripciones técnicas que hayan de regir el contrato o documentos equivalentes, en su caso, y el documento de aprobación del expediente.

b) El objeto detallado del contrato, su duración, el presupuesto base de licitación y el importe de adjudicación, incluido el Impuesto sobre el Valor Añadido.

El art. 116 regula el expediente de contratación, indicando en el apartado 4º que “en el expediente se justificará adecuadamente:

a) La elección del procedimiento de licitación.

b) La clasificación que se exija a los participantes.

c) Los criterios de solvencia técnica o profesional, y económica y financiera, y los criterios que se tendrán en consideración para adjudicar el contrato, así como las condiciones especiales de ejecución del mismo.

d) El valor estimado del contrato con una indicación de todos los conceptos que lo integran, incluyendo siempre los costes laborales si existiesen.

e) La necesidad de la Administración a la que se pretende dar satisfacción mediante la contratación de las prestaciones correspondientes; y su relación con el objeto del contrato, que deberá ser directa, clara y proporcional.

f) En los contratos de servicios, el informe de insuficiencia de medios.

g) La decisión de no dividir en lotes el objeto del contrato, en su caso”.

En orden a la simplificación del procedimiento, se incluye en la presente memoria toda aquella información de la mencionada que puede ser determinada en este momento del procedimiento.





# Logroño

## 2. OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del proyecto lo constituye el proyecto de **“AMPLIACIÓN DEL TABLERO DEL PUENTE DE LA CARRETERA A-13 PARA ACCESO PEATONAL Y CICLISTA AL POLÍGONO CANTABRIA**

**EN LOGROÑO”** que incluye varias actuaciones financiables dentro del Plan de RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA PRTR, incluyendo la ampliación del tablero de la estructura de la carretera A-13 sobre el río Ebro y sus accesos peatonales y ciclistas.

El Proyecto de Ejecución ha sido redactado por un técnico externo al Ayuntamiento de Logroño mediante un contrato de Asistencia Técnica para su elaboración. En virtud de lo establecido en la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, se requiere el trámite de supervisión del proyecto por parte de la Oficina de Supervisión de Proyectos municipal.

En particular, se plantean actuaciones de adaptación del tablero del puente sobre el río Ebro mediante su ampliación y la construcción de accesos al mismo para mejorar la accesibilidad y la movilidad ciclista y peatonal del casco urbano con el polígono industrial.

Se espera que estas actuaciones se reflejen en el aumento del flujo de viandantes desde la ciudad, repercutiendo de manera positiva en las cifras movilidad sostenible.

Este proyecto contribuye a la mejora de las conexiones peatonal y ciclista con un importante centro de trabajo como es el polígono industrial, fomentando el tránsito a pie y bicicleta y reduciendo las emisiones de los vehículos en el entorno urbano.

Esta actuación se encuadra en el Programa del marco financiero de 2021-2027 reforzado y la puesta en marcha de un Instrumento Europeo de Recuperación (“Next Generation EU”) acordado por la Unión Europea. Un planteamiento innovador que impulsa la convergencia, la resiliencia y la transformación en la Unión Europea, que incluye un paquete de medidas de gran alcance.

Mediante Real Decreto-Ley 36/2020, de 30 de diciembre, se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

La Secretaría General de Transportes y Movilidad, convocaba la línea de ayudas a municipios para la Implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del Transporte Urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

La Orden Ministerial de 20 de mayo de 2022 por la que se conceden las ayudas de la primera convocatoria de dicho programa, incluye este proyecto con la denominación “Conexión ciclista y peatonal de la zona industrial a través del puente A-13” con el Código de Actuación P4 L2-20210917-1.

Este proyecto tiene el código de proyecto C01.I01.P01 (Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible



Financiado por la Unión Europea  
NextGenerationEU



GOBIERNO  
DE ESPAÑA



Plan de Recuperación,  
Transformación  
y Resiliencia

del transporte urbano, y se encuadra en el Concepto financiable de Gastos relacionados con inversiones en la vía pública por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia) para su utilización en la publicación de las licitaciones de las actuaciones subvencionadas en la plataforma de contratos.

### **3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DEL CONTRATO:**

De acuerdo con la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, los municipios, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, pueden promover toda clase de actividades y prestar cuantos servicios públicos contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal. En todo caso, de acuerdo con el artículo 25.2 de la citada Ley y en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, ejercen competencias en materia de pavimentación de vías públicas urbanas.

El objeto del contrato es la ejecución de las obras definidas en el Proyecto denominado “AMPLIACIÓN DEL TABLERO DEL PUENTE DE LA CARRETERA A-13 PARA ACCESO PEATONAL Y CICLISTA AL POLÍGONO CANTABRIA EN LOGROÑO”

El objeto del contrato se sitúa en un ámbito de garantizar el acceso peatonal y ciclista a un importante centro de trabajo como es el polígono industrial Cantabria.

Las actuaciones proyectadas, pretenden dar una comunicación segura a los centros de trabajo existentes en el polígono.

El polígono Cantabria se ubica, tal como se ha comentado, en las inmediaciones de la ciudad de Logroño. A priori, existen dos factores claros que podrían favorecer la movilidad activa –peatonal y ciclista- entre la ciudad y el polígono:

La orografía, al tratarse de una zona llana La situación del tráfico en las vías existentes, ya que las retenciones de tráfico en las horas punta favorecen la competitividad, en términos de tiempo, de los viajes peatonales y ciclistas.

Cabe plantearse, además, si el polígono se encuentra lo suficientemente cerca como para que un trabajador considere la opción de acudir al polígono caminando. Se considera que un ciudadano, por término medio, está dispuesto a emplear 15 minutos caminando para realizar un desplazamiento sin tener que emplear el coche para ello. Suele asumirse que la velocidad media de un peatón en zona urbana es de 5 km/h, ralentizada hasta en un 15% por la existencia de semáforos e intersecciones. Por ello, se establece que la distancia que un trabajador está dispuesta a recorrer para dirigirse al polígono Cantabria es de 1.060 m.

Si trazamos un círculo con dicho radio, podemos deducir que sí existen peatones potenciales. Debe considerarse, además, que también hay ciudadanos dispuestos a emplear más de 15 minutos caminando, y que el criterio de los 15 minutos suele emplearse, en competencia con el vehículo privado, cuando no hay condiciones desfavorables de tráfico.



Si hiciéramos la misma operación con la bicicleta, podemos considerar que la velocidad media esperable de un ciclista no experimentado en una ciudad llana es de unos 14 km/h, intersecciones incluidas. Si tomamos de nuevo el criterio de un tiempo de desplazamiento máximo de 15 minutos, la distancia dispuesta a recorrer equivale a unos 3.500 m.

Si trazamos un círculo con dicho radio, igualmente se puede deducir que sí existen usuarios potenciales de este modo de transporte.

El análisis realizado permite deducir lo siguiente:

Las cifras de viajes con origen/destino al polígono Cantabria en vehículo propio son relevantes. Existen retenciones en hora punta en los accesos al mismo.

La distancia entre el polígono y la ciudad, así como las buenas condiciones orográficas, permiten deducir que existen potenciales usuarios de la llamada movilidad activa.

Las condiciones de accesibilidad actuales, en lo que a malla peatonal y ciclista se refiere, son particularmente negativas.

Una mejora sustancial de dichas mallas permitiría mejorar significativamente los viajes peatonales y ciclistas, con todo lo que ello implica (desde reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, reducción de tráfico y retenciones en hora punta, etc.).

La obra objeto del presente proyecto, incluye todos los trabajos necesarios para hacerla ejecutable, se considera que cumple el artículo 13.3, Sección 1ª, Capítulo II de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por el que se trasponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, donde se enuncia:

“Los contratos de obras se referirán a una obra completa, entendiéndose por esta la susceptible de ser entregada al uso general o al servicio correspondiente, sin perjuicio de las ampliaciones de que posteriormente pueda ser objeto y comprenderá todos y cada uno de los elementos que sean precisos para la utilización de la obra”.

Con fecha 13 de abril de 2021 fue aprobado el expediente de contratación del servicio de “Asistencia técnica para la redacción del Proyecto de ampliación del tablero del Puente de la carretera A-13 para acceso peatonal y ciclista al Polígono Cantabria en Logroño”.

La adjudicación del presente contrato fue acordada por Resolución de Alcaldía nº 07571/2021, de fecha 5 de agosto de 2021 a la empresa Diseños Estructurais e Viarios, S.L. (C.I.F.: B70178942). El autor de dicho proyecto fue el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Hadrián Arias Durán.

La aprobación de dicho proyecto y el expediente de contratación de las obras se realizó mediante Acuerdo de Junta de Gobierno Local de fecha 17 de agosto de 2022.

Posteriormente se procedió a la licitación para la contratación de las obras no presentándose ninguna oferta económica, declarándose desierta la licitación mediante Acuerdo de Junta de Gobierno Local de 5 de octubre de 2022.



Ante la actual coyuntura económica, provocada por la crisis energética, que ha motivado un abrupto y generalizado aumento de costes de materias primas y de la energía afectando a determinados elementos y unidades de obra, las cuales han experimentado un incremento significativo desde la fecha de redacción del proyecto, hacen necesaria la actualización del presupuesto base de licitación y del precio del contrato debido al mencionado aumento generalizado de los precios.

La ausencia de licitadores para la contratación de las obras de referencia no hace sino corroborar el aumento generalizado en el precio de las materias primas que tienen especial relevancia en este proyecto como son el acero B-500-S, el acero estructural S275JR, pernos de fijación y pretiles de contención, barandillas y lamas de madera sintética, así como la repercusión del aumento proporcional del coste de la energía en las unidades restantes.

En consecuencia y con el fin de que el presente proyecto se adecue a las circunstancias anteriores, se procedió a contratar con la empresa adjudicataria autora del proyecto original, dado que tal y como se recogía en el informe de necesidad del contrato de asistencia técnica para la redacción de éste y la especial complejidad de los cálculos estructurales el Ayuntamiento de Logroño no contaba con los medios necesarios y el autor del proyecto es el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Hadrián Arias Durán, hecho que derivó en la no inclusión de otras ofertas para ESE contrato.

Por todo ello se procedió mediante un contrato menor, a la actualización del presupuesto y la coordinación de los documentos afectados del proyecto original, sin la realización de cambios en la solución técnica recogida en el proyecto, motivándose su urgencia para pasar a la nueva licitación de las obras en que la actuación se encuadra en el Programa del marco financiero de 2021-2027 reforzado y la puesta en marcha de un Instrumento Europeo de Recuperación (“Next Generation EU”) acordado por la Unión Europea. Un planteamiento innovador que impulsa la convergencia, la resiliencia y la transformación en la Unión Europea, que incluye un paquete de medidas de gran alcance.

#### **4. CONTRATO FINANCIADO A TRAVÉS DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA.**

Esta actuación se encuadra en el Programa del marco financiero de 2021-2027 reforzado y la puesta en marcha de un Instrumento Europeo de Recuperación (“Next Generation EU”) acordado por la Unión Europea. Un planteamiento innovador que impulsa la convergencia, la resiliencia y la transformación en la Unión europea, que incluye un paquete de medidas de gran alcance.

Mediante Real Decreto-Ley 36/2020, de 30 de diciembre, se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

En la Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, publicada en el BOE nº 201, de 23 de agosto, se aprobaron las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la



implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y a la vista de los acuerdos adoptados por la Comisión de Evaluación en su reunión de fecha 30 de diciembre de 2021, formuló la propuesta de resolución provisional de esta convocatoria, que fue debidamente notificada al Ayuntamiento de Logroño, tras realizarse el trámite de audiencia, y vistas las alegaciones presentadas, se dio traslado con fecha 8 de febrero del 2022 la propuesta de resolución definitiva de concesión de ayudas, según el código de actuación P4 L2- 20210917-1.

También será de aplicación la Instrucción de 23 de diciembre de 2021 de la Junta Consultiva De Contratación Pública Del Estado sobre aspectos a incorporar en los expedientes y en los pliegos rectores de los contratos que se vayan a financiar con fondos procedentes del Plan De Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Esta actuación se financia con cargo a una anualidad del 2023, en la siguiente partida presupuestaria:

153.20 Urbanizaciones y vías públicas

619.99 Inversión reposición en Infraestructuras. ....**781.735,30 €**

**Este contrato no se encuentra cofinanciado por ninguna otra entidad.**

## **5. LOTES DEL CONTRATO**

Según lo establecido en el artículo 99 de La Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en su punto tercero, el órgano de contratación podrá no dividir en lotes el objeto del contrato cuando existan motivos válidos, que deberán justificarse debidamente en el expediente.

En el presente contrato se propone la no división en lotes de su ejecución, al existir motivos válidos ya que la realización de forma separada de las diversas unidades de obra comprendidas en el proyecto (en este caso accesos y ampliación del tablero), dificultaría la correcta ejecución desde el punto de vista técnico. La ejecución en un lote único supone una mejora en la gestión y la ejecución de las obras, por los siguientes motivos:

- Al tratarse de obras a ejecutar en una estructura existente en la carretera A-13 y afecciones a la misma propiedad de la Dirección General de Carreteras perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, hace necesario que se trate con una única empresa contratista adjudicataria para la tramitación de todas las autorizaciones y permisos pertinentes, así como a los posibles requerimientos por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja como se recoge en la autorización de las obras.



- La tramitación en un lote único implica el nombramiento de un solo coordinador de seguridad y salud, la aprobación de un único Plan de Seguridad, la gestión de una sola certificación mensual, y una única gestión de los residuos.
- La tramitación en un lote único facilita posteriormente la ejecución desde el punto de vista de los suministros de algunos materiales como pavimentos, hormigones y tierras.
- También resulta más conveniente la ejecución en un único lote en lo que respecta a la afección al tráfico peatonal y rodado, puesto que las unidades cuya ejecución exige cortes o desvíos de tráfico, como el hormigonado o asfaltado, pueden ser ejecutadas de forma mejor coordinada si se trata de un único contratista, llevándose a cabo con el menor impacto posible en la población. Por tanto, se trata de un proyecto que implica la necesidad de coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones.

## 6. PRESUPUESTO.

Se establecen para la totalidad del contrato las siguientes necesidades económicas:

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (sin IVA): **646.062,23 €**

Sumando al presupuesto anterior el valor del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA 21%), se obtiene el Presupuesto Base de Licitación (IVA incluido)

PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (IVA incl.): **781.735,30 €**

Este presupuesto queda desglosado de la siguiente forma teniendo en cuenta las anualidades a las que se refiere:

<b>AÑO PRESUPUESTO</b>	<b>BASE</b>	<b>IVA</b>	<b>TOTAL</b>
<b>2023</b>	646.062,23 €	135.673,07 €	<b>781.735,30 €</b>

## 7. PLAZOS DE EJECUCIÓN

De acuerdo con los plazos fijados en el correspondiente proyecto de ejecución, se establece el plazo de **DIEZ (10) meses**.

### Consideraciones de interés:

Una vez adjudicada la obra, y previamente al inicio, el contratista deberá ajustarse a los condicionantes recogidos en la autorización existente para la ejecución de las obras por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja. En dicha autorización se recoge la necesidad de la elaboración del programa de trabajos de las obras que será



aprobado por parte de la Demarcación de Carreteras previo al inicio de estos, la extensión de una Acta de Conformidad de Replanteo por parte de la Demarcación de Carreteras, así como la constitución de una fianza a disposición de la Demarcación a parte de la fianza para el contrato de adjudicación de las obras con el Ayuntamiento.

Este plan será el que sirva de base al seguimiento por parte de la Dirección de Obra para el control de plazos. Deberá ser entregado antes del comienzo de las obras.

El contratista deberá colaborar con la Dirección de Obra en el seguimiento de las mismas, así como en la realización de cuantos informes y gestiones sean necesarias para conseguir el buen fin de las obras.

## **8. PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN**

A instancias de la Corporación Municipal y con fecha 13 de abril de 2021 se aprobó mediante Resolución de Alcaldía nº 03170/2021 el expediente de contratación del servicio de *“Asistencia técnica para la redacción del Proyecto de ampliación del tablero del Puente de la Carretera A-13 para acceso peatonal y ciclista al Polígono Cantabria en Logroño”*, procediendo a la apertura del procedimiento abierto simplificado de adjudicación, con licitación electrónica, mediante valoración de varios criterios y tramitación ordinaria.

Por Resolución de Alcaldía nº 07571/2021, de fecha 5 de agosto de 2021, el Ayuntamiento de Logroño adjudicó a la empresa Diseños Estruturais e Viarios, S.L. el contrato de *“Asistencia técnica para la redacción del Proyecto de ampliación del tablero del Puente de la Carretera A-13 para acceso peatonal y ciclista al Polígono Cantabria en Logroño”* y posteriormente mediante contrato menor aprobado en Junta de Gobierno Local de fecha 28 de diciembre de 2022 se adjudicó la *“Revisión del presupuesto y adaptación de documentos del proyecto de ampliación del tablero del puente de la carretera A-13 para acceso peatonal y ciclista al Polígono Cantabria en Logroño”* que sirve de base para la nueva licitación de las obras de construcción del expediente de referencia.

El Polígono Cantabria es uno de los principales espacios empresariales de Logroño. En la actualidad se calcula que proporciona el espacio laboral a unos 3.000 trabajadores. A este número se le añade el conjunto de visitantes diarios que puede recibir comerciales, clientes, transporte de mercancías, que se calcula en una cantidad similar.

El polígono Cantabria se encuentra conectado al centro de la ciudad de Logroño mediante la carretera de titularidad estatal A-13, con inicio de kilometraje en la carretera LO-20.

Actualmente, en el puente de la A-13 que cruza el río Ebro existe una problemática relacionada con el tránsito diario de peatones y ciclistas para acudir a su puesto de trabajo, debido a la existencia de una zona reservada a peatones con un ancho insuficiente y que no cuenta con accesos con garantías mínimas de seguridad y accesibilidad. La ruta alternativa más próxima se focaliza en el Puente de Piedra del centro de la ciudad que conecta con la Avenida Mendavia y ésta, con el polígono Cantabria. Sin



embargo, este vial carece de una zona reservada para el tránsito peatonal en buena parte de su longitud, por lo que no se trata de una alternativa óptima.

La solución proyectada consiste en la ampliación del tablero de la estructura existente basándose en un voladizo ayudado por jabalcones colocados diagonalmente en sentido longitudinal. La ménsula consiste en un tubular de 120x80x6 que aumenta de canto en el empotramiento hasta 200x80x6. La ménsula se ancla al ala del cajón y recibe el soporte de dos diagonales ancladas al alma del cajón del puente existente. Para la unión entre ménsulas y diagonales y de las propias diagonales al cajón se han diseñado sistemas rígidos en forma de tetraedro para proporcionar una solución constructiva a las uniones oblicuas. La ampliación de tablero proporcionada alcanza un voladizo de 1,75 m.

La luz entre ménsulas es de 4 m. Estos voladizos sirven de base a tres largueros de dimensiones 100x60x6 en los que se apoya un pavimento de madera sintética. En el centro de luz, los largueros se arriostran con transversales de 80x60x6. El entarimado también recibe apoyo en el exterior por medio de un faldón en C de 220x80x8 mm. Este elemento servirá como base de soldadura de la barandilla peatonal, que se modula igualmente en tramos de 2 m.

La barandilla consiste en montantes tubulares de 80x40x5 mm, cordón superior con tubular  $\varnothing 90.4$  e inferior con tubular rectangular de 60x40x4 mm. Entre los cordones se disponen barras verticales de  $\varnothing 16$  mm separadas 110 mm entre ejes.

Sobre el ala, es necesaria la retirada de la acera prefabricada existente y de la barrera actual, que no cumple la normativa vigente. Se ha diseñado una nueva acera que proporcione el espacio necesario para dar continuidad a los tubos de previsión de servicios presentes en la actualidad. Adicionalmente, se instalará un pretil metálico de tal modo que la nueva acera proporcione el zuncho de anclaje pertinente.

Los anclajes al cajón de los elementos metálicos y de la nueva acera se resuelven con anclaje químico con pernos de diferentes diámetros, según necesidades. A pesar de haberse dispuesto un replanteo que evita que los anclajes colisionen con las vainas de pretensado, se ha incluido en el presupuesto una partida para la realización de ensayos no destructivos que verifiquen que el posicionamiento de los elementos existentes es el que se refleja en el proyecto.

Como redundancia en la resistencia a flexión del alma del cajón, se han proyectado refuerzos con fibra de carbono en la cara interior de las mismas. Para el acceso al interior de la estructura existente, se ha previsto una partida para el despeje, limpieza y retirada de posibles obstrucciones.

En cuanto a los accesos a la ampliación del tablero se plantea una sección transversal tipo consistente en una senda compartida de 3,00 m de ancho libre, pavimentada con hormigón. En las zonas de confluencia con el terraplén actual se dispone una cuneta revestida para la recogida de escorrentía.

En lo relativo al trazado en planta del acceso de la ribera sur, se ha planteado un eje en recta desde la calle Paseo del Prior, donde ya existe en la actualidad un carril bici en





calzada compartida, después del paso inferior a la A-13. La progresiva iniciaría en un camino no pavimentado que existe en la actualidad, e irá apoyando la arista derecha de la plataforma en el talud de la carretera, hasta llegar a la ampliación del tablero.

En el caso del acceso sur, ha sido necesaria la inclusión de un muro de contención para el talud de la carretera A-13, con objeto de no modificar los taludes de la misma. El muro se proyecta de escollera con cimiento hormigonado, y tiene una altura variable con un máximo de 2,60 m.

El trazado del acceso desde el norte sigue un esquema similar al de la otra margen. El trazado en planta se inicia en la ampliación del tablero y desciende por el talud de la carretera hasta la intersección con una senda peatonal también existente.

Considerando que el plazo para la ejecución de la obra, de gran complejidad y con un presupuesto de 610.269,54 €, puede establecerse en DIEZ (10) meses Conforme a lo establecido por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, y atendiendo a los procedimientos indicados para contratos financiados con fondos procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, para la contratación se propone el sistema de Procedimiento Abierto con más de un criterio de adjudicación, todos ellos evaluables mediante fórmula.

El plazo que existe para la finalización de la obra hace que su tramitación sea urgente.

## 9. SOLVENCIA

En base a la naturaleza de las obras proyectadas, del valor estimado del contrato, y el plazo de ejecución previsto, según lo recogido en el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, la solvencia técnica se acreditará mediante las clasificaciones (art. 77 LCSP), que en este contrato se determinan del siguiente modo:

**GRUPO B:** Puentes, viaductos y grandes estructuras.

**Subgrupo:** 4 Metálicos

**Categoría:** 3 Cuantía excedente de los 360.000 euros y no pasante de los 840.000 euros.

Según el artículo 26 del Reglamento (R. D. 773/2015), los contratos de obras se clasifican en categorías según su cuantía. La expresión de la cuantía se efectuará por referencia al valor estimado del contrato cuando la duración de éste sea igual o inferior a un año.

Por otro lado, tratándose el presente de un contrato de obra complejo, el Artículo 76 de la LCSP señala que, en los contratos de obras, de servicios, concesión de obras y concesión de servicios, así como en los contratos de suministro que incluyan servicios o trabajos de colocación e instalación, podrá exigirse a las personas jurídicas que especifiquen, en la oferta o en la solicitud de participación, los nombres y la cualificación profesional del personal responsable de ejecutar la prestación. Los órganos de contratación podrán exigir a los candidatos o licitadores, haciéndolo constar en los pliegos, que además de acreditar





su solvencia o, en su caso, clasificación, se comprometan a dedicar o adscribir a la ejecución del contrato los medios personales o materiales suficientes para ello. La adscripción de los medios personales o materiales como requisitos de solvencia adicionales a la clasificación del contratista deberá ser razonable, justificada y proporcional a la entidad y características del contrato, de forma que no limite la participación de las empresas en la licitación.

Por su parte, Finalmente, según la LCSP, se acreditará mediante la aportación de los documentos que se determinen de entre los previstos en los artículos 87 a 91 de dicha Ley.

Pues bien, en el presente expediente, los criterios escogidos para que los licitadores justifiquen su solvencia, debido a la necesidad de la correcta coordinación entre los diferentes procesos de las obras, con la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja, para minimizar las molestias y problemas a la carretera A-13, así como garantizar la correcta ejecución en el tiempo estimado, son los siguientes:

*b) Declaración indicando el personal u organismos técnicos, estén o no integrados en la empresa, de los que esta disponga para la ejecución de las obras acompañada de los documentos acreditativos correspondientes cuando le sea requerido por los servicios dependientes del órgano de contratación.*

*c) Títulos académicos y profesionales del empresario y de los directivos de la empresa y, en particular, del responsable o responsables de las obras así como de los técnicos encargados directamente de la misma, siempre que no se evalúen como un criterio de adjudicación.*

El presente requisito deberá acreditarse mediante los títulos o acreditaciones académicas o profesionales exigidos al personal técnico del empresario, así como el número de técnicos y experiencia profesional mínima exigida a dichos técnicos, o las características y capacidades mínimas de las unidades técnicas exigidas, según corresponda.

- Jefe o jefa de Obra con una experiencia mínima demostrable de 5 años en la ejecución de obras similares.

Será la persona que dirija cada uno de los hitos de los trabajos de la obra y sea el interlocutor con la Dirección en las reuniones de la obra, así como con la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja.

La Jefatura de obra la ostentará personal de la empresa adjudicataria y estará compuesta como mínimo por un Titulado en Ingeniería de Caminos, Ingeniería Civil o Ingeniería Técnica de Obras Públicas dentro del ámbito de su respectiva especialidad técnica, será condición indispensable acreditar haber realizado en los cinco últimos años obras similares en territorio de la UE. No siendo admisible quien no pueda acreditar este aspecto.

- Encargado de Obra con una experiencia mínima demostrable de 5 años en la ejecución de obras similares.





Serán la persona responsable a pie de obra en todo momento y deberá, por lo tanto, estar presente en la obra e hito durante toda su duración. Será responsable de ejecutar y coordinar las tareas que le indique la jefatura de obra y la dirección facultativa. Deberá tener al menos 5 años de experiencia como encargado de obra en obras de similares.

Cualquier cambio o sustitución durante la ejecución del contrato del Jefe/a de obra o del encargado/a deberá ser autorizado por la Dirección previa comunicación a la supervisión municipal.

## 10. CRITERIOS DE VALORACIÓN.

La adjudicación se realizará, ordinariamente utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación basados en el principio de mejor relación calidad-precio, y utilizando el procedimiento abierto.

Entre los criterios de adjudicación previstos en el pliego no haya ninguno evaluable mediante juicio de valor o, de haberlos, su ponderación no supere a los criterios objetivamente, por lo que como criterio de adjudicación se propone la utilización de una pluralidad de criterios en base a la mejor relación calidad-precio.

Se establecen los siguientes criterios que han de servir de base para la valoración de las ofertas mediante criterios cuantificables objetivamente, dichos criterios son proporcionales y vinculados al objeto del contrato, no buscan la restricción de la competencia al tratarse todos ellos de requisitos legales y por tanto no son discriminatorios:

**- Evaluables mediante criterios objetivos: 100 puntos**

**OFERTA ECONÓMICA: hasta 90 puntos.**

**AMPLIACIÓN de PLAZO DE GARANTIA: hasta 10 puntos**

Ampliación del plazo de Garantía hasta 10 puntos, 1 punto por año adicional hasta un total de 10 años más sobre el plazo que aparece en el pliego.

Se establece este criterio por el beneficio que supone para la administración la ampliación del plazo de garantía bajo la responsabilidad de la empresa contratista. Esto supone un beneficio ya que, durante el periodo ampliado, previo a la devolución de la fianza definitiva, garantiza la posible reparación por parte del contratista de cualquier defecto de ejecución durante la ampliación del plazo.

La puntuación de este criterio se asignará por cada año de garantía adicional que se ofrezca respecto al conjunto de la obra. Se otorgarán 1 punto por cada año, hasta un máximo de 10.

El aumento del plazo de garantía conllevará la retención de la garantía definitiva durante la totalidad del periodo ofertado.



## 11. MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

De conformidad con lo previsto en la Ley de Contratos del Sector Público en su artículo 242 en lo tocante a excesos de mediciones, se permite recoger en la Certificación Final de Obra y que no superen al 10% del precio del Contrato, así como la posible introducción de precios nuevos fijados contradictoriamente por los procedimientos establecidos en dicha Ley y en sus normas de desarrollo, siempre que no supongan incremento del precio global del Contrato ni afecten a unidades de obra que en su conjunto exceda del 3% del presupuesto primitivo del Contrato y cuya introducción responda a atender la necesaria ejecución para completar las obras de nuevas unidades de obra, que por necesidades sobrevenidas de difícil o imposible predeterminación pudieran surgir.

También, se recoge de conformidad y con las limitaciones establecidas en el artículo 203 y 204 de la LCSP la posible modificación del contrato:

El Porcentaje del precio del contrato al que como máximo pueden afectar, será del 20% Todo ello y en el caso de ser necesario el modificado descrito, no podrá suponer el establecimiento de nuevos precios unitarios no previstos en el contrato.

De conformidad y con las limitaciones establecidas en la LCSP se establecen la posible modificación del contrato:

- Las obras objeto del presente contrato se realizan en una estructura existente de cuyo estado real de conservación no se tendrá constancia hasta que se realicen las correspondientes inspecciones previas y algunos ensayos no destructivos de localización de armaduras y ubicación real de los tendones de pretensado del tablero, lo cual podría motivar la necesidad de cambios de emplazamiento o diseño en los anclajes previstos de la estructura metálica de ampliación.

En el caso de que se den estas circunstancias, el responsable del contrato realizará un informe analizando el alcance, los límites y la naturaleza de la posible modificación necesaria para dar cumplimiento a lo establecido en el Pliego y su comunicación a la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja.

Las posibles modificaciones derivadas de estas circunstancias no podrán suponer el establecimiento de nuevos precios unitarios no previstos en el contrato, y el importe máximo de la modificación no superará el 20% del precio inicial del contrato.

En este caso, y considerando que una suspensión temporal de la ejecución de las obras supondría un grave perjuicio para el interés público, con la pérdida de la subvención concedida y los inconvenientes causados a la circulación de vehículos por una vía de la Red de Carreteras del Estado, podrá acordarse que continúe provisionalmente la obra.



## 12. DESCRIPCIÓN DE LOS COSTES DIRECTOS E INDIRECTOS

Según el art. 100 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, el Presupuesto base de licitación se desglosará indicando en el pliego de cláusulas administrativas particulares o documento regulador de la licitación los costes directos e indirectos y otros eventuales gastos calculados para su determinación.

Para mayor detalle del precio de las obras se detallan los costes directos e indirectos, y en el proyecto se adjunta una justificación de precios de cada una de las partidas en las que se detalla el precio de la mano de obra ajustado a cada categoría profesional, el precio de la maquinaria y de los materiales necesarios.

Los **COSTES DIRECTOS** en un proyecto de obras, equivalen al Presupuesto de Ejecución material, (mano de obra, maquinaria y materiales). En el caso del presente proyecto, incluyendo los medios adscritos indicados en el punto 10, son:

### **Proyecto Ejecución de “AMPLIACIÓN DEL TABLERO DEL PUENTE DE LA CARRETERA A-13 PARA ACCESO PEATONAL Y CICLISTA AL POLÍGONO CANTABRIA EN LOGROÑO”**

CAP. 1 AMPLIACIÓN TABLERO	409.613,27 €
CAP. 2 ACCESOS	106.582,08 €
CAP. 3 GESTIÓN DE RESIDUOS	5.852,35 €
CAP. 4 SEGURIDAD Y SALUD	13.861,73 €
CAP. 5 VARIOS	7.000,00 €
<b>PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL</b>	<b>542.909,43 €</b>

• Maquinaria:	112.891,46 €
• Materiales:	243.342,02 €
• Mano de Obra:	159.530,48 €
o Encargados y Capataz:	9.370,46 €
o Oficial 1ª y 2ª:	65.303,04 €
o Peón esp. y ordinario:	84.824,96 €

En cuanto a los **COSTES INDIRECTOS**, se encuentran recogidos y justificados en el Anejo nº14 del Proyecto de Ejecución y asciende a la cantidad de un 5% para cada unidad de obra.

Costes indirectos del total del proyecto: 27.145,47 €

**PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL 423.827,73 €**





# Logroño

13,00 % Gastos generales	70.578,23 €
6,00 % Beneficio industrial	32.574,57 €
<hr/>	
<b>TOTAL DE GG+BI</b>	<b>103.152,80 €</b>

### 13. SUBCONTRATACIÓN.

Tal y como se recoge en el artículo 215, de subcontratación, el contratista podrá concertar con terceros la subcontratación si así se prevé en los pliegos.

Se permitirá la subcontratación.

No obstante, para el cumplimiento de los principios de los contratos subvencionados por el PRTR y la Unión Europeo será necesario el cumplimiento de la empresa de la notificación de la previsión de la subcontratación y será obligatorio:

- Identificación de contratistas y subcontratistas con el estándar mínimo de significación económica que se detalla en el artículo 8.4 de la Orden HFP/1030/2021
- Identificación trimestral de beneficiarios finales de cada procedimiento de licitación y del contenido exigido en los procedimientos de licitación (Anexos IV.B & IV.C Orden HFP/1030/2021)

Los contratistas y, en su caso, subcontratistas están obligados específicamente a cumplir lo previsto en el sistema de gestión del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia y, en concreto, puesto que este contrato está financiado con cargo al citado Plan deberán facilitar los siguientes datos de identificación:

- a) NIF del contratista y, en su caso de los subcontratistas.
- b) Nombre o Razón Social.
- c) Domicilio fiscal del contratista y, en su caso, subcontratistas.
- d) Aceptación de la cesión de datos entre las Administraciones Públicas implicadas para dar cumplimiento a lo previsto en la normativa europea que es de aplicación y de conformidad con la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos personales y garantía de los derechos digitales (Modelo Anexo IV.B de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre).
- e) Declaración responsable relativa al compromiso de cumplimiento de los principios transversales establecidos en el PRTR y que pudieran afectar al ámbito objeto de la gestión (Modelo Anexo IV.C de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre).
- f) Los contratistas acreditarán la inscripción en el Censo de empresarios, profesionales y retenedores de la AEAT o en el Censo equivalente de la Administración Tributaria Foral, que debe reflejar la actividad efectivamente desarrollada en la fecha de participación en el



Financiado por la Unión Europea  
NextGenerationEU



GOBIERNO  
DE ESPAÑA



Plan de Recuperación,  
Transformación  
y Resiliencia



procedimiento de licitación. El propuesto como mejor clasificado, de forma previa a elevar la propuesta de adjudicación deberá cumplimentar la declaración de los extremos relativos a los apartados d), e) conforme al Anexo VIII, incluido en el presente pliego y aportar información suficiente relativa al apartado f) mediante declaración censal (036 o 037 o documento equivalente de las Administraciones Forales), que incluye la actividad objeto del contrato conforme a lo previsto en el artículo 8 apartado 2 de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre.

## **14. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA**

La empresa contratista estará obligada a comunicar a la Dirección de Obra y a la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja las afecciones o interrupciones del tráfico rodado y de viandantes que las obras y desvíos de tráfico impliquen, y estarán obligados a cumplir las normas impuestas y recogidas en la autorización de la Demarcación de Carreteras del Estado en La Rioja para minimizar las afecciones al tráfico, y asegurar la seguridad de los viandantes.

La empresa contratista deberá instalar por su cuenta y a su costa los carteles normalizados según lo indicado en el Manual de Marca del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Deberá aportar mensualmente informe detallado del cumplimiento del Programa de Trabajos y de los plazos previstos.

No se colocará ningún cartel “publicitario” de la empresa constructora o las subcontratistas en las obras ni sus inmediaciones. Exclusivamente, se permitirá la rotulación en las casetas de obra y maquinaria de obra.

Toda la cartelería para colocar en obra se ajustará a lo indicado en el Manual de Marca del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Deberá aportar documentación que justifique que las obras no causan daño significativo al medio ambiente (principio Do No Significant Harm - DNSH) en cumplimiento con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, haciendo especial referencia al tratamiento selectivo de los residuos procedentes de las demoliciones, reciclaje de estos en la medida de lo posible y utilización de materiales de construcción de proximidad.

## **15. HITOS Y OBJETIVOS A CUMPLIR**

Considerando el ajustado plazo para ejecutar las obras y al objeto de minimizar las afecciones a la carretera A-13, el conjunto de éstas debe ejecutarse coordinadamente, por lo que se establecen los hitos fundamentales para el cumplimiento del programa.

Se establecen los siguientes hitos, indicando el plazo temporal para su cumplimiento a partir de la fecha de firma del acta de replanteo.





## HITO 1. Trabajos previos y accesos

Para la ejecución de la ampliación del tablero previamente deberá procederse a la retirada de las barandillas existentes tanto en la acera existente como en la calzada, retirada de señalización y luminarias existentes, demolición de la acera y reposición de cableados.

Asimismo, se ejecutarán los movimientos de tierras, construcción de muros, drenaje y pavimentación de los nuevos accesos a la estructura tanto en el lado norte como en el lado sur.

- Comienzo y finalización de los trabajos de ejecución del HITO 1 en las dieciocho primeras semanas desde la firma del acta de Inicio de las Obras

## HITO 2. Estructuras

La construcción de la ampliación del tablero de la estructura existente se basa en un voladizo ayudado por jabalcones colocados diagonalmente en sentido longitudinal. La ménsula consiste en un tubular anclada al ala del cajón del puente existente y la nueva acera de hormigón. Para la unión entre ménsulas y diagonales y de las propias diagonales al cajón se ejecutarán sistemas rígidos en forma de tetraedro. Se construirán tres largueros donde se apoyará un pavimento de madera sintética.

- Finalización de los trabajos de ejecución del HITO 2 antes de la semana veintiséis desde el inicio de la firma del acta de Inicio de las Obras

## HITO 3. Señalización y defensas

Se construirá un nuevo pretil de contención de vehículos que hará de separación de la calzada de circulación de vehículos y la nueva acera para peatones y ciclistas. También se colocarán barandillas de madera en los accesos de ambos lados del puente.

- Finalización de los trabajos de ejecución del HITO 3 antes de la semana treinta y ocho desde el inicio de la firma del acta de Inicio de las Obras.

Se establece para su control la elaboración por parte del contratista un informe mensual del cumplimiento del Programa de Trabajos y su desglose específico para cada uno de los hitos, según lo indicado en el presupuesto del proyecto, haciendo referencia al % ejecutado. Al finalizar el plazo de cumplimiento de cada uno de los hitos la dirección de la obra emitirá informe al respecto.

Al finalizar el plazo de cumplimiento de cada uno de los hitos la dirección de la obra emitirá informe al respecto.

Se establecen las siguientes **penalizaciones** en caso de incumplimiento:

- Finalización de los trabajos previos y accesos: 2% de las partidas correspondientes.
- Finalización de los trabajos de estructuras: 2% de las partidas correspondientes.



- Finalización de los trabajos de señalización y defensas: 2% de las partidas correspondientes

### **16. OBLIGACIONES DE ETIQUETADO VERDE Y DIGITAL**

Se entiende por etiquetado el reconocimiento del peso relativo de los recursos previstos para la transición ecológica y digital que se concreta a nivel agregado respectivamente en el 39,7% y el 28,2% de la dotación total del PRTR. El Reglamento (UE) 2021/241 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, incluye los conceptos a computar.

Se respetará toda la normativa medioambiental aplicable, en particular lo relativo a la gestión de los residuos procedentes de la demolición.

En este contrato concreto de “AMPLIACIÓN DEL TABLERO DEL PUENTE DE LA CARRETERA A-13 PARA ACCESO PEATONAL Y CICLISTA AL POLÍGONO CANTABRIA EN LOGROÑO”, podemos asignar los siguientes campos de intervención o etiquetas:

CÓDIGO	CAMPO DE INTERVENCIÓN	COEF. CÁLCULO O.C. (*)	COEF. CÁLCULO O.M. (**)
75	Infraestructura para bicicletas	100 %	100 %

(\*): Coeficiente para el Cálculo de la ayuda a los objetivos climáticos.

(\*\*): Coeficiente para el Cálculo de la ayuda a los objetivos medioambientales.

La actuación apoyará el objetivo europeo de garantizar que al menos el 70% (en peso) de los residuos de construcción y demolición no peligrosos (excluyendo el material natural mencionado en la categoría 17 05 04 en la Lista europea de residuos establecida por la Decisión 2000/532/EC) generados en el sitio de construcción está preparado para su reutilización, reciclaje y recuperación de otros materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos para sustituir otros materiales, de acuerdo con la jerarquía de residuos y el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición de la UE.

El adjudicatario limitará la generación de residuos en el transcurso de los trabajos, de conformidad con el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición de la UE; teniendo en cuenta las mejores prácticas disponibles, y utilizando la demolición selectiva para permitir la eliminación y manipulación segura de sustancias peligrosas y facilitar la reutilización y el reciclaje de alta calidad mediante la eliminación selectiva de materiales, utilizando la clasificación disponible sistemas para residuos de construcción y demolición.





Se podrán solicitar a la empresa adjudicataria, además de los certificados de los materiales que garanticen el cumplimiento de los requisitos anteriormente reseñadas, informes-resumen, detallando los indicadores ambientales recogidos durante la ejecución de la obra: consumo de agua y de electricidad, justificación de la demolición selectiva, generación de cada fracción de residuos y destino, etc.

## **17. ANALISIS DEL PROYECTO SEGÚN EL “PRINCIPIO DNSH”**

A fin de valorar que la actuación no ocasiona un perjuicio significativo, directo o indirecto, al medio ambiente “principio DNSH”, de acuerdo con el artículo 17 de Reglamento de taxonomía, se realiza a continuación un análisis completo del proyecto “AMPLIACIÓN DEL TABLERO DEL PUENTE DE LA CARRETERA A-13 PARA ACCESO PEATONAL Y CICLISTA AL POLÍGONO CANTABRIA EN LOGROÑO” respecto a los puntos que se han tenido en cuenta para no dañar el medio ambiente.

### **1. MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO**

Se espera que este proyecto no dé lugar a considerables emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y toda la maquinaria utilizada contará con el correspondiente certificado de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV).

### **2. ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO.**

No se espera que este proyecto de lugar a un mayor impacto adverso del clima sobre las personas, activos o naturaleza del entorno.

Por el contrario, se prevé la hidrosiembra con plantas autóctonas de la zona de los nuevos taludes resultantes en los accesos a ambos lados del puente.

### **3. USO SOSTENIBLE Y PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS HIDRICOS Y MARINOS.**

No se espera que la actividad genere problemas en el buen estado del entorno marino ni de los recursos hídricos, tal y como se recoge en el anejo nº9 sobre Integración Ambiental del proyecto, donde se describen las medidas de protección a implementar para evitar vertidos accidentales al cauce del río Ebro durante la ejecución de las demoliciones y los nuevos taludes en los accesos al puente.

### **4. LA ECONOMÍA CIRCULAR**

Se produce la prevención y reciclado de residuos al incluir en las medidas preventivas, correctoras o compensatorias del proyecto la utilización de los residuos de demolición en la formación de los nuevos terraplenes, si su condición lo permite, además de incluir el Estudio de Gestión de residuos de la construcción y demolición, donde se recogen las medidas para la separación en obra y en planta además la preparación de su gestión y reutilización en plantas de reciclaje autorizadas.

### **5. LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN**





# Logroño

No se prevé la generación de residuos masivos sin posibilidad de reciclaje que genere problemas medioambientales.

No se prevé que la ejecución de la ampliación del tablero de la estructura de lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, el agua o el suelo, en comparación con la situación existente antes del comienzo de la ejecución de la remodelación.

Por el lado contrario, se prevé, el fomento de una movilidad sostenible, dado que al realizar una ampliación del tablero de la estructura del puente se generarán mayores desplazamientos a pie y en bicicleta en el entorno de la actuación.

## 6. LA PROTECCIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y LOS ECOSISTEMAS

No se prevé que la ejecución de la actuación vaya en detrimento del estado de conservación de los hábitats y las especies, en particular, de aquellos de interés para la Unión Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas.

### **18. PLAN DE MEDIDAS ANTIFRAUDE Y ANTICORRUPCIÓN**

Es de obligada aplicación al contrato el Plan de Medidas Antifraude del Ayuntamiento de Logroño que sea de aplicación en el momento de la ejecución y vigencia del contrato.

Debe cumplimentarse la Declaración de Ausencia del Conflicto de intereses (DACI) por todos intervinientes en el contrato obligados a ello.

El adjudicatario deberá cumplir las obligaciones de información previstas en el artículo 8.2 de la Orden HPF/1031/2021 de 29 de septiembre.

El contratista y subcontratistas deberán aportar información relativa al titular real del beneficiario final de los fondos, en la forma prevista en el artículo 10 de la Orden HFP/1031/2021, de 29 de septiembre.

El contrato está sujeto a los controles de la Comisión Europea, la Oficina de Lucha Antifraude, el Tribunal de Cuentas Europeo y la Fiscalía Europea, y al derecho a la información de estos órganos sobre el contrato.

El adjudicatario deberá cumplir los compromisos en materia de comunicación, encabezamiento y logos contenidos en el artículo 9 de la orden HPF/1031/2021 de 29 de septiembre.

El adjudicatario se comprometerá, en la fecha de su entrada en vigor, a que ni la empresa adjudicataria, ni sus directivos, administradores, empleados o colaboradores, por sí o por persona interpuesta habrán ofrecido, prometido, entregado, autorizado, solicitado o aceptado ningún beneficio, ventaja indebida, económica o de otro tipo, o insinuado que lo haría o podría hacerlo en algún momento futuro, o a llevarlo a cabo en el futuro, a una autoridad o funcionario público relacionado de algún modo con el contrato, o realizado o



Financiado por la Unión Europea  
NextGenerationEU



GOBIERNO  
DE ESPAÑA



Plan de Recuperación,  
Transformación  
y Resiliencia

a realizar cualquier otro acto que pudiera suponer cualquier conducta contraria al Convenio OCDE, o al Código Penal Español.

### **19. REVISIÓN DE PRECIOS**

Teniendo en cuenta el plazo de ejecución previsto de diez (10) meses y atendiendo a lo previsto por el artículo 103.5 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, no se propone revisión de precios.

### **20. PENALIZACIONES**

Se establecen las siguientes **penalizaciones** en caso de incumplimiento de los hitos establecidos:

- Finalización del **Hito 1** de los Trabajos previos y Accesos: 2% de las partidas correspondientes.
- Finalización del **Hito 2** de los trabajos de Estructuras: 2% de las partidas correspondientes.
- Finalización del **Hito 3** de los trabajos de Señalización y Defensas: 2% de las partidas correspondientes.

Se respetará toda la normativa medioambiental aplicable, en particular lo relativo a la gestión de los residuos procedentes de la demolición, para el cumplimiento DNSH, se podrá imponer una penalidad por importe del 3% del contrato en caso de no cumplir los principios DNSH.

Las penalizaciones establecidas para garantizar el cumplimiento de la normativa medioambiental aplicable son las establecidas con carácter general para la totalidad del contrato.

En el caso de incumplimiento del compromiso de adscripción de medios (artículo 76.2 de la LCSP), se podrá imponer una penalidad por importe del 3 % del precio del contrato, IVA excluido.

Logroño, febrero de 2023

Fdo.: César Sarabia Lorenzo

Fdo.: Ernesto de la Cámara Pérez

Director General de Espacio Público y  
Actividades.

Jefe de Sección Transporte, Estudios y  
Gestión de Estructuras Viarias



Financiado por la Unión Europea  
NextGenerationEU



GOBIERNO  
DE ESPAÑA



Plan de Recuperación,  
Transformación  
y Resiliencia

**ANEXOS****ANEXO – I: ACTA DE REPLANTEO PREVIO.**

## ACTA DE REPLANTEO PREVIO Y VIABILIDAD DE PROYECTO

D. CÉSAR SARABIA LORENZO, Director General de Espacio Público y Actividades del Ayuntamiento de Logroño, a la vista del PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL TABLERO DEL PUENTE DE LA CARRETERA A-13 PARA ACCESO PEATONAL Y CICLISTA AL POLÍGONO CANTABRIA EN LOBROÑO, redactado por la empresa DESEÑOS ESTRUCTURAIS E VIARIOS.,

Se ha procedido por el técnico que suscribe a efectuar el replanteo del Proyecto, en cumplimiento del Art. 236 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE, de 26 de febrero de 2014.

Se ha comprobado la realidad geométrica de la obra proyectada y la de cuantos supuestos de carácter básico para el contrato a celebrar figuran en el Proyecto, así como la disponibilidad de los terrenos.

De esta comprobación resulta que son conformes las expresadas circunstancias con las reseñadas en el Proyecto de referencia

Y para que conste, firmo la presente ACTA DE REPLANTEO PREVIO en Logroño, a 1 de febrero de 2023.

Director General de Espacio Público y Actividades

Fdo. César Sarabia Lorenzo



**Anexo- II. RESOLUCIÓN CONCESIÓN SUBVENCIÓN**



## ORDEN MINISTERIAL POR LA QUE SE CONCEDEN LAS AYUDAS DE LA PRIMERA CONVOCATORIA DEL PROGRAMA DE AYUDAS A MUNICIPIOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE URBANO, EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

P4\_L2-20210917-1 Conexión ciclista y peatonal de la zona industrial a través del puente A-13.

PT2021-11-0000	España	PT20210917-1	Reto 041	PS_L2-20210917-1	Señalización Este-Oeste.	1.175.823,00 €
				PS_L2-20210917-1	Área Facilitada de Mando de Ómnibus.	849.040,76 €
				PS_L2-20210917-1	Rehabilitación de la calle Sagasta para creación de plataforma de accesibilidad.	337.480,17 €
				PS_L2-20210917-1	Red de aparcamientos seguros para bicicletas.	566.963,05 €
				PS_L2-20210917-1	Mapas puntuales de itinerarios peatonales.	346.714,00 €
				PS_L2-20210917-1	Rehabilitación de calle Sagasta para creación de plataforma de accesibilidad.	330.073,79 €
				PS_L2-20210917-1	Rehabilitación de la calle Díaz Vial para mejorar itinerarios peatonales y facilitar el tráfico.	452.148,99 €
				PS_L2-20210917-1	Área Facilitada de Sanidad.	446.283,32 €
				PS_L2-20210917-1	Conexión ciclista y peatonal de la zona industrial a través del puente A-13.	230.180,88 €
				PS_L2-20210917-1	Rehabilitación de la calle Sagasta East.	330.211,58 €

P4\_L2-20210917-1 Conexión ciclista y peatonal de la zona industrial a través del puente A-13.

Logroño, 2 de Febrero de 2023

Fdo: César Sarabia Lorenzo