

INFORME SOBRE INICIO DE EXPEDIENTE

Denominación del Expediente:		OBRAS DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE GÁLIBO EN PASOS SUPERIORES, EN EL TRAYECTO NO AFECTADO POR LA VARIANTE DE SAN JULIÁN, ENTRE OURENSE-MONFORTE-LUGO Ref. SIC: 2019/0860007/0085		
Plazo de ejecución del contrato:		Seis meses y 15 días		
Presupuesto de licitación:		(A) BASE IMPONIBLE	IVA: (21%)	TOTAL CON IVA
		6.269.896,01 €	1.316.678,16 €	7.586.574,17 €
(B) Importe máximo de:	<i>Prórrogas:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Modificados:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Suministros:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Servicios:</i> € (Sin IVA)		
 € (Sin IVA)		
Valor estimado del contrato (A+B):		6.269.896,01 € (Sin IVA)		
Procedimiento de adjudicación		Criterios de Adjudicación		
<input checked="" type="checkbox"/> Abierto <input type="checkbox"/> Restringido		<input type="checkbox"/> Un solo criterio <input checked="" type="checkbox"/> Varios criterios (mejor relación calidad-precio)		
<input type="checkbox"/> Licitación con Negociación <input type="checkbox"/> Negociado sin Publicidad		<input type="checkbox"/> Aspectos técnicos / económicos objeto de negociación		

1. OBJETO DEL CONTRATO.

El presente contrato tiene por objeto la ejecución de las obras recogidas en el "PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE GÁLIBO EN PASOS SUPERIORES, EN EL TRAYECTO NO AFECTADO POR LA VARIANTE DE SAN JULIÁN, ENTRE OURENSE- MONFORTE-LUGO", aprobado técnicamente el día 17/12/2019.

Se trata de un contrato de obras de reforma según el Art. 232: a) de la Ley 9/2017

Dentro de las obras de mejora de la Red Convencional previstas en Galicia, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias plantea para la conexión Ourense – Monforte - Lugo una adecuación integral de la línea con el objetivo de mejorar la fiabilidad y competitividad de la misma, así como la modernización de instalaciones y electrificación a 25 kV c.a. que permitirá la conexión de Lugo con la línea de Alta Velocidad en Ourense.

Este proyecto forma parte de un conjunto de proyectos sobre la línea, y que componen la actuación global de electrificación a 25 K.V. entre Monforte de Lemos y Lugo. Existen, entre otras actuaciones, 9 Pasos Superiores sobre los que hay que actuar para la implantación de la nueva electrificación.

El objeto del presente Proyecto de ampliación de gálibo en pasos superiores, en el trayecto no afectado por la Variante de San Julián, entre Ourense – Monforte – Lugo, es adecuar la infraestructura necesaria para permitir compatibilizar la geometría de la vía y las estructuras existentes (pasos superiores) para permitir su electrificación a 25 kV.



Para resolver esa falta de gálibo vertical bajo los pasos superiores se han tomado como datos de partida los rebajes definidos en dicho proyecto de renovación de vía. En la siguiente tabla se presenta la relación de pasos superiores afectados:

Tramo	Paso superior	Pk	Rebaje max (cm) (1)(2)	Longitud afectada por el rebaje		
				Pk ini	Pk fin	L (m)
Ourense – Monforte de Lemos	PS-01	27+450	68/60	27+365	27+548	183
Monforte de Lemos – Lugo	PS-02	372+725	35	372+265	372+918	653
	PS-03	373+300	32	373+100	373+430	330
	PS-04	381+737	91	381+470	382+600	1.130
	PS-05	382+202	89			
	PS-06	390+716	19	390+400	390+910	510
	PS-07	391+190	75/63	391+050	391+340	290
	PS-09	425+795	29	425+620	426+012	392
	PS-10	428+142	52	427+940	428+260	320

(1) El rebaje es la diferencia entre la CCC (cota de cabeza de carril) existente menos la CCC proyectada

Además de los pasos superiores de la tabla anterior, existe el caso particular del paso superior PS-8 (PK 396+450), situado a la salida de la estación de Sarria, en el que no se propone rebaje ya que, al estar en la zona de aparatos de vía de la estación, su modificación conllevaría la modificación de la playa de vías existente; se proyecta la sustitución de su tablero por otro de menor canto para así conseguir el gálibo vertical suficiente de la futura electrificación de la línea.

Además de estas actuaciones principales, el proyecto incluye:

- Demolición del paso superior PS-11 existente en el PK 433+125 dado que se encuentra clausurado y sin utilización ni viaria ni peatonal.
- Ampliación de plataforma en Puerto Seco de Monforte para ampliación de la actual vía 31 con el objetivo de conseguir una longitud útil de 750 metros y para ampliar la longitud de la vía 32, y así poder dejar completamente preparada la plataforma para el posterior montaje de vía en proyecto posterior independiente.
- Reposición de todas las instalaciones de seguridad y comunicaciones que se puedan ver afectadas por las actuaciones relativas al rebaje de rasante de la vía, así como de la ampliación de plataforma en Puerto Seco.
- En el tramo Ourense – Monforte, será necesario ejecutar la cimentación de varios postes de electrificación, ya que los existentes se verán afectados por el movimiento de tierras previsto para rebajar la rasante.

Las actuaciones incluidas en este proyecto no afectan ni a las estaciones ni a los túneles existentes en el trayecto.



2. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD E IDONEIDAD DEL CONTRATO.

2.1. Justificación de la necesidad e idoneidad.

La Ejecución del presente contrato de obras se enmarca dentro de las actuaciones que corresponde realizar a Adif en cuanto que es el Administrador al que le corresponde la construcción, el mantenimiento, la administración y la explotación de las líneas ferroviarias que tiene atribuidas.

La conservación de las infraestructuras ferroviarias es una necesidad básica, tanto para la seguridad del tráfico ferroviario como para el mantenimiento de un adecuado nivel de servicio durante su vida útil.

Según se recoge en la Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015), y en su Artículo 19 "Contenido y alcance de las administraciones ferroviarias", y su desarrollo en el Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2003), el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias tiene atribuidas las competencias en lo relativo al Mantenimiento de las Infraestructuras Ferroviarias.

En ADIF esta labor se desarrolla dentro de la Dirección General de Conservación y Mantenimiento, concretamente a la Subdirección de Operaciones y a la Subdirección de Infraestructura, que comparten el objetivo común de inspeccionar los elementos de la infraestructura, hacer el seguimiento de la evolución de los daños y promover las acciones necesarias para corregirlos.

La construcción del trayecto en el que se encuadran las obras de referencia data de las últimas décadas del siglo XIX, lo que sin duda supuso una gran dificultad técnica debido a su abrupta orografía. Gran parte de la línea 800 se construyó entre 1850 y 1900 para unas características de tráfico, cargas y velocidades muy diferentes de las actuales. La antigüedad de las construcciones explica la gran variedad de tipologías de puentes, túneles, desmontes y terraplenes que se encuentran en la red, ya que en cada línea se empleaban materiales de la zona y las técnicas constructivas de cada compañía promotora no necesariamente tenían que ser similares.

Por tanto, debido a la diferencia tipológica de elementos, antigüedad, trazado y características de explotación, se ha producido cierta degradación los materiales que hace necesaria la intervención, persiguiendo conseguir una doble finalidad; por un lado, mejorar el estado de la infraestructura y por otro la fiabilidad de las líneas y la disponibilidad del servicio.

2.2. Justificación de la insuficiencia de medios (en caso de servicios).

No procede.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN Y DE LOS CRITERIOS DE SOLVENCIA Y DE ADJUDICACIÓN.

3.1. Justificación del procedimiento de adjudicación.

Se considera que el procedimiento abierto en base a varios criterios de adjudicación es el que permitirá la selección de la oferta con mejor relación calidad precio como adjudicataria, sin que confluyan en el presente caso situaciones que permitan acudir a otro procedimiento diferente del previsto con carácter ordinario en la Ley.

3.2. Justificación de los criterios de adjudicación.

Los criterios de adjudicación que se emplearán en el presente procedimiento son criterios técnicos y económicos, y la ponderación que se atribuye a unos ya otros de conformidad con lo acordado por la Entidad, es del 40% (criterios técnicos) y 60% (criterios económicos).



Los criterios de adjudicación cualitativos directamente vinculados con el objeto del contrato, que se van a emplear y que son evaluables mediante juicio de valor son los siguientes:

	A	B
a) Memoria y Programa de Trabajo	20	13
b) Calidad	5	5
c) Programa de actuaciones ambientales	6	6
d) Memoria de Seguridad y Salud	6	6
e) Tecnología I+D+I	3	10
TOTAL	40	40

En el presente caso el baremo de puntuación que **se propone es A** en atención a la complejidad de los métodos constructivos previstos en el Pliego.

La aplicación conjunta de los criterios indicados es la que se considera idónea al objeto de identificar la mejor oferta con relación calidad-precio de las que se presenten a la Entidad para la realización de la prestación que constituye el objeto del contrato.

El desglose de puntuación de cada uno de los apartados se detalla en el Anexo "Nota complementaria de los Criterios de valoración cualitativa no evaluables mediante fórmulas"

3.3. Justificación de los criterios de solvencia.

La solvencia de los licitadores se acreditará mediante el certificado de clasificación correspondiente por tratarse de un contrato de obras de Valor Estimado superior a 500.000 €. Los grupos, subgrupos y categorías de la clasificación exigida se han determinado conforme establece la LCSP (art. 79) y normas de desarrollo en atención a la naturaleza de las obras que constituyen el objeto del contrato.

4. JUSTIFICACIÓN DEL PRESUPUESTO.

4.1. Justificación de la determinación del presupuesto de licitación

El presupuesto de licitación es el incluido en el Documento nº 4 Presupuesto, del Proyecto de Construcción.

Presupuesto de ejecución material (PEM):	5.268.820,18 €
Gastos Generales (13%) de PEM:	684.946,62 €
Beneficio Industrial (6%) de PEM:	316.129,21 €
Total Presupuesto base para la licitación, IVA no incluido	6.269.896,01 €
IVA (21%)	1.316.678,16 €
Presupuesto total para la licitación, IVA incluido:	7.586.574,17 €



El Presupuesto se ha realizado de conformidad con lo establecido en los arts. 100 y 233 d) de la LCSP por lo que en el proyecto figura un presupuesto con expresión de los precios unitarios y de los descompuestos, estado de mediciones y los detalles precisos para su valoración.

En concreto, Para la redacción del proyecto se ha utilizado como partida la base oficial de precios de plataforma del ADIF (BPGP-2011 Versión 2), la Base de Precios de Vía(IGMV-04), Base de precios tipo para los proyectos de mantenimiento de vía. PTIVI 2018, la base ADIF LAC 2012, la base LAC_SE_TL_V16_01, la base de precios IISS2015, IISSv2 abril 2013 y la base de precios Centro.

El cálculo de los precios de las distintas unidades de obra se realiza de acuerdo con el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, Artículo 130, aprobado por el Real Decreto 1098/2001 de 12 de octubre.

Se determinan los costes directos e indirectos precisos para la ejecución de las unidades, sin incorporar el importe del Impuesto sobre el Valor Añadido que pueda gravar las entregas de bienes o prestaciones de servicios realizados.

El cálculo de los precios de las distintas unidades de obra se basa en la determinación de los costes directos e indirectos (6%) precisos para su ejecución, sin incorporar, en ningún caso, el importe del Impuesto sobre el Valor Añadido que pueda gravar las entregas de bienes o prestaciones de servicios realizados.

Para ello se considerarán costes directos, la mano de obra que interviene directamente en la ejecución de la unidad de obra así como los materiales, a los precios resultantes a pie de obra, los gastos de personal, combustible, energía, etc., que tengan lugar por el accionamiento o funcionamiento de la maquinaria e instalaciones utilizadas en la ejecución de la unidad de obra y los gastos de amortización y conservación de la maquinaria e instalaciones anteriormente citadas.

Se elaboran los costes materiales, así como los cuadros de coste horario de mano de obra y maquinaria, obteniéndose el coste directo de las distintas unidades de obra al que se ha añadido el porcentaje correspondiente a los costes indirectos para obtener el precio unitario final.

Para los costes indirectos se considerarán los gastos de instalación de oficinas a pie de obra, comunicaciones, edificación de almacenes, talleres, pabellones temporales para obreros, laboratorio, etc., los del personal técnico y administrativo adscrito exclusivamente a la obra y los imprevistos. Todos estos gastos, excepto aquéllos que se reflejen en el presupuesto valorados en unidades de obra o en partidas alzadas, se cifrarán en un porcentaje de los costes directos, igual para todas las unidades de obra.

El Presupuesto de Ejecución Material y el Presupuesto Base de Licitación se determinan conforme al Artículo 131 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y lo establecido en la Orden FOM/1824/2013, de 30 de septiembre (BOE nº 243, 10 de octubre de 2013).

En cuanto al desglose de los costes de personal:

No procede el desglose, puesto que el coste de los salarios no forma parte del precio total del contrato [artículo 100.2 LCSP].

Se recoge el desglose del cálculo en el Anejo 03 Justificación de precios dentro del proyecto constructivo.



4.2. Justificación del presupuesto del valor estimado

Se considera el siguiente valor estimado del contrato:

Presupuesto base de licitación	6.269.896,01 € (sin IVA)
Importe máximo estimado por modificaciones	0,00 € (sin IVA)
Importe máximo estimado por prórrogas	0,00 € (sin IVA)
Importe estimado por suministros	0,00 € (sin IVA)
Otros (servicios)	0,00 € (sin IVA)
VALOR ESTIMADO TOTAL DEL CONTRATO	6.269.896,01 € (sin IVA)

4.3. Plan de Contratación

¿El contrato se encuentra incluido en el Plan de Contratación de la Entidad?

- Sí
 No

5. DISPONIBILIDAD DE LA DOCUMENTACIÓN DE LICITACIÓN EN FORMATO ELECTRÓNICO O DIGITAL.

Indicar si toda la documentación de licitación a poner a disposición de los licitadores, incluyendo PPT y/o Proyecto, lo está en formato electrónico:

- Sí
 No

6. DIVISIÓN EN LOTES.
6.1. La naturaleza/objeto del contrato permite su división en lotes (art. 99.3 y 116.4.g) LCSP):

- Sí
 No. El presente contrato no permite su división en lotes, se trata de un contrato de obras que tiene por objeto la ejecución de un proyecto constructivo, el cual define una obra completa en los términos de la LCSP y en consecuencia no admite su ejecución mediante lotes.

6.2. Si la naturaleza/objeto del contrato permite su división en lotes. ¿Se van a establecer lotes?:

No procede

6.3. Límites a la presentación de ofertas y/o adjudicación de lotes:

No procede

7. SISTEMA DE DETERMINACIÓN DEL PRECIO (CONTRATOS DE SERVICIOS)

No procede



8. SOLVENCIA

8.1. CLASIFICACIÓN (en su caso, o bien NO PROCEDE):			
GRUPO	SUBGRUPO	CATEGORÍA RD 1098/2001	CATEGORÍA RD 773/2015
B Puentes, viaductos y grandes estructuras	2 de hormigón armado	F	6
8.2. SOLVENCIA ECONÓMICA, FINANCIERA Y TÉCNICA:			
La solvencia económica, financiera y técnica de los licitadores se acreditará suficientemente con la clasificación exigida.			
8.3. CONCRECIÓN DE LAS CONDICIONES DE SOLVENCIA TÉCNICA PARTICULAR:			
Además de la acreditación de solvencia exigida en el apartado anterior, deberán adscribirse a la ejecución del contrato los siguientes medios personales y/o materiales mediante el correspondiente compromiso por parte de los licitadores de la adscripción al contrato de dichos medios.			
MEDIOS PERSONALES			
Deberán adscribirse a la ejecución del contrato los siguientes medios personales, siendo que, en fase de presentación de ofertas, será suficiente con que se presente las declaraciones responsables (DEUC y ANEJO Nº 2 MODELO DE DECLARACIÓN RESPONSABLE COMPLEMENTARIA AL DEUC).			
<u>REQUISITOS MÍNIMOS</u>			
El licitador presentará en su oferta una estructura organizativa de referencia de responsabilidades y una relación nominal del equipo humano. Para el objeto de este contrato el equipo mínimo a adscribir debe ser de:			
<ul style="list-style-type: none"> - 1 Jefe de Obra, con dedicación exclusiva a la obra. Perfil con capacidad para la organización y ejecución de obras de infraestructuras de transporte terrestres (ferrocarriles), con conocimientos de estructuras, geotecnia, hidrología y drenaje, material de vía y procedimientos constructivos para el montaje de vía sobre plataforma ferroviaria, acreditados mediante: <ul style="list-style-type: none"> o Titulación universitaria Máster nivel 3 del MECES o nivel 7 del EQF o Grado nivel 2 del MECES o nivel 6 del EQF, que permita obtener las competencias y conocimientos para la organización y ejecución infraestructuras de transporte terrestres (ferrocarriles), estructuras, geotecnia, hidrología y drenaje, material de vía y procedimientos constructivos para el montaje de vía sobre plataforma ferroviaria, tales como, a título enunciativo, sin carácter exclusivo ni excluyente, Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos, Ingeniería Técnica de Obras Públicas, etc., y con experiencia desarrollada en trabajos de organización y ejecución de obras de infraestructura de transporte terrestres (ferrocarriles), similares a la obra de referencia, de al menos 5 años, siendo exigible haber intervenido en un mínimo de DIEZ (10) obras en las que se hayan desarrollado trabajos de adecuación de infraestructura. 			



- 1 Encargado de Obra, con dedicación exclusiva a la obra y con al menos DIEZ (10) años de experiencia en obras similares, siendo exigible haber intervenido en un mínimo de QUINCE (15) obras de adecuación de infraestructura.
- Dos Pilotos de Seguridad habilitados por Adif para red convencional, en el ámbito geográfico de la Obra, conforme a la Orden FOM/2872/2010 de 5 de noviembre, y sus modificaciones, con formación complementaria para el alcance de concertación de trabajos en vía.
- Dos encargados de trabajos habilitados por ADIF para red convencional, en el ámbito geográfico de la Obra, según lo establecido en la Disposición Séptima de la Orden FOM 2872/2010 de 5 de noviembre, y sus modificaciones, para el caso de que no existiese durante el periodo de la obra ET de ADIF.
- Ocho Operadores de Maquinaria de Infraestructura, OMI, para la maquinaria a emplear, habilitados por Adif.
- Un soldador homologado por Adif.

ACREDITACIÓN

El licitador mejor clasificado, previamente a la adjudicación deberá acreditar los requisitos mínimos exigidos mediante currículum vitae en el que constará la experiencia en los trabajos descritos en obras, instalaciones y mantenimiento, así como aportación del título académico compulsado.

Para el Jefe de obra se ha de incluir título académico compulsado, currículum y relación de obras en donde haya intervenido, siendo exigible haber intervenido en un mínimo de DIEZ (10) obras en las que se hayan desarrollado trabajos de adecuación de infraestructura y montaje de vía.

Para el Encargado de Obra se ha de incluir currículum y relación de obras en donde haya intervenido, siendo exigible haber intervenido en un mínimo de QUINCE (15) obras de adecuación de infraestructura y montaje de vía.

Para Encargados de Trabajos (Se presentarán certificados de Encargado de Trabajos habilitados por Adif), Pilotos de seguridad (Se presentarán certificados de Pilotos de Seguridad habilitados por Adif), Operadores de Maquinaria y todo personal que realice funciones de Seguridad, se acreditarán con la habilitación, según determina la Orden FOM 2872/2010, de 5 de noviembre, la Orden FOM 679/2015 de 9 de abril y la Orden FOM/1613/2016 de 4 de octubre. Para el soldador, se presentará homologación expedida por ADIF.

MEDIOS MATERIALES:

Deberán adscribirse a la ejecución del contrato los siguientes medios materiales, siendo que en fase de presentación de ofertas, será suficiente con que se presente las declaraciones responsables (DEUC y ANEJO Nº 2 MODELO DE DECLARACIÓN RESPONSABLE COMPLEMENTARIA AL DEUC).

REQUISITOS MÍNIMOS

La empresa deberá asegurar la disposición para la ejecución de los trabajos durante toda la duración de la obra de al menos la siguiente maquinaria y equipos ferroviarios:

- 2 Retroexcavadoras Biviales.
- 1 Camión Bivial.
- 2 Dúmpers Biviales de uso múltiple.



- 1 Tren de cintas.
- 1 Locomotora.
- 1 Bateadora.
- 1 Perfiladora.
- 1 equipo de soldadura aluminotérmica.

ACREDITACIÓN

El licitador mejor clasificado, previamente a la adjudicación deberá acreditar declaración jurada de la puesta a disposición de la maquinaria especificada con la siguiente documentación:

- Ficha técnica
- Acta de autorización de circulación
- Última inspección técnica realizada en taller acreditado
- Documentación en regla del personal de conducción de dicha maquinaria

8.4. HABILITACIÓN EMPRESARIAL EXIGIBLE PARA REALIZAR LA PRESTACIÓN (ART. 65.2 DE LA LCSP):

Ninguna en especial.

La siguiente habilitación:

9. GARANTÍAS

9.1. PROVISIONAL

Sí

No

9.2. DEFINITIVA

Sí, por un importe correspondiente al 5% del precio final ofertado por el licitador que presente mejor oferta, excluido el Impuesto sobre el Valor Añadido.

No

10. CRITERIOS DE VALORACIÓN DE OFERTAS Y Puntuación.

Criterios de valoración	<input type="checkbox"/> Un solo criterio de adjudicación: Precio más bajo. <input checked="" type="checkbox"/> Varios criterios de adjudicación: Los descritos en el Apartado Siguiente.
Ponderación Criterios de adjudicación	En caso de varios criterios: <ul style="list-style-type: none"> ○ Criterios no evaluables mediante fórmulas. Ponderación (POT): 40% ○ Criterios evaluables mediante fórmulas. Ponderación (POE): 60%
Umbral Mínimo Criterios Cualitativos	Umbral mínimo de puntuación que debe obtenerse en los criterios cualitativos: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> No se establece umbral mínimo. <input checked="" type="checkbox"/> Sí se establece un umbral mínimo de puntuación: 20 puntos.



11. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN Y PUNTUACIÓN

Crterios cualitativos	Evaluable mediante fórmula (SI/NO)	Puntuación
a) Memoria y Programa de Trabajo	NO	20
b) Calidad	NO	5
c) Programa de actuaciones ambientales	NO	6
d) Memoria de Seguridad y Salud	NO	6
e) Tecnología I+D+I	NO	3
TOTAL Criterios técnicos		40
Criterios económicos		
Precio	SÍ	60
TOTAL Criterios económicos		60

El desglose de puntuación de cada uno de los apartados se detalla en el anexo *Nota complementaria de los Criterios de valoración cualitativa no evaluables mediante fórmulas*.

12. CONSIDERACIONES DE TIPO SOCIAL Y/O MEDIOAMBIENTAL

12.1. Incluidas en los Pliegos de Prescripciones Técnicas.

Se consideran las condiciones de tipo Medio Ambiental incluidas en el anejo de Integración Ambiental del Proyecto de Construcción.

Se velará por la inclusión en el PVA de las medidas preventivas y correctoras que sean necesarias como consecuencia de una modificación de la Obra. En tal caso, el Contratista elaborará un Anexo al PVA, que deberá informar el Consultor al Director de Obra, estableciendo si es adecuado para la modificación de la Obra, y coherente con el PVA inicial.

Por otro lado, se asegurará de que la Obra en ejecución cumple con todos los requisitos ambientales que exige la legislación vigente.

El proyecto se ha redactado en base a criterios de accesibilidad universal.

12.2. Como criterios de adjudicación.

Se incluye como criterio de adjudicación de carácter medioambiental la valoración del programa de actuaciones medioambientales a aplicar por el licitador a la ejecución del contrato.

Se valorará la propuesta de medidas de gestión medioambiental que se tendrán en cuenta durante la realización de los trabajos, con inclusión de los procedimientos de certificación medioambiental a aplicar durante la misma. Especialmente se calificará la precisión en la identificación de unidades de obra que puedan generar impactos, así como de sus medidas correctoras o compensatorias.



12.3. Como condiciones especiales de ejecución.

SOCIALES

En aplicación de lo establecido en el artículo 202 de la LCSP, el contratista estará obligado a cumplir las condiciones especiales de ejecución de carácter social que se indican a continuación:

- a) Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadores fijos igual o superior al 20%.
- b) Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadoras que, sobre el total de nuevos empleos que se realicen, sea igual o superior a la media nacional en el sector correspondiente, siempre que la disponibilidad del mercado laboral en dicho sector lo permita.
- c) Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadores con discapacidad igual o superior al 1%, siempre que la disponibilidad del mercado laboral del sector lo permita.

A los efectos previstos en la anterior letra b), la mención a la media nacional del sector de actividad correspondiente, relativa al porcentaje de personal femenino, se entenderá referida a los datos de la encuesta de población activa a diciembre del año inmediatamente anterior a la adjudicación del contrato.

A los efectos previstos en las anteriores letras b) y c), para conocer la disponibilidad del mercado laboral del sector correspondiente se estará a lo que el SEPE certifique sobre la existencia de demandas de empleo femenino y de personas con discapacidad en el mismo, para cubrir los puestos de trabajo necesarios para la ejecución del contrato. Solicitado este certificado por la empresa adjudicataria y transcurrido un mes sin que por el SEPE se hubiere expedido, se entenderá, a estos efectos, que no existen demandantes de tales características para cubrir dichos puestos de trabajo.

El adjudicatario controlará la observancia de las condiciones de carácter social por parte de los subcontratistas, cuyos datos se computarán conjuntamente con los del adjudicatario, a los efectos del cumplimiento de estas obligaciones de carácter social.

No obstante lo anterior, aquellos subcontratistas que acrediten el cumplimiento de las condiciones sociales citadas durante el año inmediatamente anterior a la celebración del subcontrato, serán eximidos de acreditar el cumplimiento de esta condición durante la vigencia del contrato. Esta acreditación se realizará mediante una declaración responsable acompañada de los documentos probatorios pertinentes, que serán remitidos por el adjudicatario al órgano de contratación junto con la comunicación previa del subcontrato".

13. REVISIÓN DE PRECIOS (sólo para contratos de obras)

- Sí
- No

14. INCUMPLIMIENTOS Y PENALIDADES

Los establecidos en el PCAP.

15. CONDICIONES DE EJECUCIÓN EN CONTRATOS DE SERVICIOS

15.1. El servicio que se contrata está sujeto a Convenio Colectivo:

No procede

15.2. Obligación de subrogación (art. 130 LCSP):

No procede



16. MODIFICACIONES PREVISTAS

- Sí
- No

17. CESIÓN

En aplicación de lo establecido en el artículo 214 de la LCSP, el presente contrato podrá ser objeto de cesión:

- Sí. Siempre que se cumplan los requisitos y dentro de los límites establecidos en el art. 214 LCSP.
- No.

18. SUBCONTRATACIÓN

- Sí, límite máximo 60%.
- No

19. COPAGO

Indicar si los pagos que se deriven de la ejecución del contrato serán realizados, todos o en parte, por una o varias entidades diferentes de ADIF:

- Sí
- No

20. RÉGIMEN DE PAGOS

El establecido en el PCAP.

21. PROTECCIÓN DE DATOS Y TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES

Indicar si la presente licitación implica tratamiento por el adjudicatario de datos de carácter personal (ENCARGO DE TRATAMIENTO):

- Sí
- No



22. PLAZO PARA LA APROBACIÓN DE LA CERTIFICACIÓN FINAL (solo para contratos de obras LCSP)

De conformidad con el art. 243.1 LCSP:

- Cinco (5) meses si valor estimado >12 millones de euros.
- Tres (3) meses si valor estimado < 12 millones de euros.

23. RESPONSABLE DEL CONTRATO

A los efectos previstos en el artículo 62 de la LCSP, se designa Responsable del contrato a la siguiente persona:

D. Luis Manuel Palacios López – nº de matrícula: 1342351 – Gerente de Área M. Ourense y P.D. Noroeste



AUTORIZACIONES

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO:
Informe sobre INICIO DE EXPEDIENTE de: <i>OBRAS DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE GÁLIBO EN PASOS SUPERIORES, EN EL TRAYECTO NO AFECTADO POR LA VARIANTE DE SAN JULIÁN, ENTRE OURENSE- MONFORTE-LUGO</i>

RELACIÓN DE CARGOS FIRMANTES		
Propone:	Firma: Luis Manuel Palacios López	cargo: Gerente de Área M. Ourense y P.D. Noroeste
VºBº:	Firma: Julio Sánchez Corbalán	cargo: Subdirector Operaciones RC Noroeste
VºBº:	Firma: Gustavo Álvarez Pozo	cargo: Director Mantenimiento
Conforme:	Firma: Ángel Contreras Marín	cargo: Director General de Conservación y Mantenimiento

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: S9FZAHK83SM2289TWC5H25080M

Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>

