

Expte.: 027.683/2023

INFORME TÉCNICO DE EVALUACIÓN PREVIA POR CRITERIOS DE VALORACIÓN SOMETIDOS A JUICIOS DE VALOR DE LAS OBRAS DE LA "RENOVACIÓN INTEGRAL DE LA AVENIDA DE NAVARRA. FASE 2. TRAMO: Pº CALANDA Y C/ RIOJA". (Sobre Nº 2)

Habiendo recibido este Servicio de Nuevas Actuaciones en Viarios el presente expediente con la documentación correspondiente al **Sobre nº 2**, de las empresas que se han presentado al concurso para la adjudicación de las obras de la "RENOVACIÓN INTEGRAL DE LA AVENIDA DE NAVARRA. FASE 2. TRAMO: Pº CALANDA Y C/ RIOJA", efectuado el estudio de la documentación presentada, se emite la siguiente valoración siguiendo los criterios recogidos en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares Específicas para la contratación de las obras.

Las empresas presentadas a la licitación son:

Nº	EMPRESA LICITANTE
1	U.T.E. VIALEX CONSTRUCTORA ARAGONESA S.L. – MARCO INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE S.A.
2	COMPAÑÍA DE OBRAS PÚBLICAS, HORMIGONES Y ASFALTOS S.L.U. (COPHA)
3	U.T.E. FIRMEZA SOLUTIONS S.L. - INFRAESTRUCTURAS CONELSAN S.A.

En el citado Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares Específicas, dentro del apartado "15" "Criterios de Adjudicación" y subapartado "1".- *Criterios sometidos a juicios de valor*" se especifica la distribución de puntos de valoración de la Propuesta técnica de la obra (hasta 35 puntos) que se resumen en la siguiente tabla y criterios:

Parámetros de valoración	Puntuación hasta
A) Memoria Constructiva	30 puntos
B) Medidas para disminuir afecciones a ciudadanos	5 puntos
TOTAL	35 puntos

"a) Memoria Constructiva: Se describirán los trabajos a realizar, la organización física de la obra (accesos, circulaciones, vallados...) y de las distintas fases de la obra, su aplicación al caso concreto objeto de esta licitación y la propuesta de procedimientos constructivos y metodología a emplear.

Se valorará entre otros aspectos, la identificación de las principales características del proyecto, el planteamiento general de la obra, la coherencia entre la fase o fases previstas, los puntos críticos, la racionalización o mejora de los procedimientos constructivos que no supongan variante del objeto final del proyecto, y la descripción de los trabajos y procedimientos constructivos para la consecución de la obra, atendiendo de forma especial a las referencias concretas del proyecto y específicas de la obra y su entono en su estado actual.

Se indicará el organigrama que el licitador propone comprometer en este contrato, distinguiendo claramente entre el personal a adscribir a la obra y la estructura general de la empresa. También se señalará la cuantía y definición de la propuesta de adscripción de los medios materiales a la obra, todo ello en coherencia con los procedimientos constructivos a desarrollar y los plazos del programa de trabajo".

b) "Medidas para disminuir las afecciones a los ciudadanos: Los licitadores propondrán medidas en relación con una mejor información y disminución de las molestias a los ciudadanos afectados por la realización de las tareas específicas para esta obra. Se presentará una propuesta descriptiva con especificación de las medidas ofertadas. Se podrá ofertar todo tipo de medidas relativas, a la finalidad perseguida, entre otras, las que se indican: señalización informativa complementaria, disposición al medios materiales y humanos complementarios para mejorar la seguridad,

facilitar el acceso a los inmuebles y el tránsito por la zona de la obra de los ciudadanos afectados por la misma y el vallado de obra.

Se valorarán con mayor puntuación aquellas ofertas que expliciten con mayor claridad los compromisos que adquieren por encima de las exigencias mínimas”.

Se indican a continuación, los principales rasgos que se han valorado, APARTADO POR APARTADO, de las memorias técnicas presentadas por las empresas ofertantes en el *sobre nº2*:

A) Memoria Constructiva (30 puntos):

Nº1. U.T.E. VIALEX – MARCO: Realiza una correcta descripción del proyecto y pasa posteriormente a describir de manera exhaustiva la situación actual de la avenida adjuntando fotografías y describiendo las características de cada zona tras haber visitado la avenida. Finaliza esta primera parte de su plica con un buen estudio de afecciones por las obras donde expone, entre otras cosas, que la ubicación céntrica de las obras plantea desafíos en accesos, circulación vehicular, transporte público, estacionamientos, servicios de emergencia y mantenimiento de infraestructura. Propone un plan detallado para regular la circulación de materiales, la señalización vial y los accesos a locales comerciales y servicios públicos. Plantea franjas horarias específicas para minimizar la afectación por la circulación de camiones. La circulación vehicular y el transporte público se verán afectados, con reubicación provisional de líneas de autobús y planificación de rutas alternativas. Se contempla la presencia de un arqueólogo ante posibles hallazgos durante las excavaciones. Garantizará el acceso de servicios de emergencia y se coordinará con empresas proveedoras de servicios municipales y privados. La empresa también retirará temporalmente mobiliario urbano e implementará medidas para proteger fachadas y accesos a viviendas. La reubicación de estacionamientos y servicios en la acera se considera, incluyendo la necesidad de establecer pasillos de seguridad y coordinar con organizaciones como la ONCE para la reubicación de elementos urbanos. Dichas consideraciones demuestran un conocimiento alto de las obras a realizar y de los condicionantes de las mismas que se explican en detalle y se valoran positivamente.

El plan y la secuencia de los trabajos se dividen en nueve fases que, a priori parecen muy lógicas para esta obra. La Fase 1, centrada en la mediana, implica la extracción y montaje de tuberías, ocupando la mediana y un carril sur. Fase 2 incluye toda la zona norte. La Fase 3, en el lado sur, sigue un enfoque similar. En la Fase 4, en la intersección con la calle Rioja. La Fase 5 aborda la capa de rodadura para mejorar la calidad del firme. La Fase 6, de jardinería, se lleva a cabo junto con la Fase 4. La Fase 7 se centra en la señalización, seguida por la instalación de mobiliario urbano en la Fase 8. Finalmente, la Fase 9 comprende actividades de repaso, limpieza y desmantelamiento. La accesibilidad para personas con movilidad reducida se considera en todo momento. La planificación se ajusta para mantener la continuidad del tráfico y reducir las molestias a los residentes y comerciantes.

La UTE licitadora establece a continuación un procedimiento de ejecución con orden lógico pero en esa descripción no se detalla la separación en fases. Explica generalidades correctas en la ejecución de las principales unidades de obra (saneamiento, abastecimiento, alumbrado, etc.) y siempre relativas al proyecto de la Av Navarra pero no entra al detalle de relacionándolo con las fases propuestas el en apartado precedente.

En cuanto a los medios humanos: el equipo técnico para coordinar y dirigir las obras estará compuesto por un Delegado de Obra, (Ingeniero Civil - ICCP), representará a la UTE. El Jefe de Obra, con al menos 5 años de experiencia, será responsable de la gestión general. Dependerá de



él el Administrador, el Jefe de Oficina Técnica y Topografía, y el Encargado General, con 10 años de experiencia mínima. El Control de Calidad y Gestión Medioambiental se coordinará con el laboratorio ENSAYA o CONTROL 7. El Jefe de Seguridad difundirá normas de seguridad, elaborará el Plan de Seguridad y gestionará los accidentes e incidentes. Se propone un Técnico Coordinador de Afecciones para gestionar las comunicaciones con vecinos y comerciantes afectados. Este técnico dependerá del Jefe de Obra y coordinará medidas de seguridad y limpieza. Será el enlace entre la ciudadanía y la dirección del contrato.

La UTE cuenta con un extenso parque de maquinaria para las necesidades de la obra, proporcionado por las empresas integrantes. Se dispone de dos plantas de hormigón y áridos propiedad de Vialex, ubicadas en Garrapinillos y Zuera. Además, hay plantas de aglomerado y un amplio parque de maquinaria disponible en todo momento, con capacidad de desplazamiento para resolver averías. Para la gestión de residuos, Vialex Constructora Aragonesa, S.L. posee una instalación de tratamiento autorizada. Los suministros incluyen proveedores de hormigón, áridos, materiales de construcción, tuberías, elementos prefabricados, mobiliario urbano, señalización, material eléctrico, riego y jardinería, entre otros. Se enfatiza la importancia de realizar una previsión de compra al inicio de las obras y almacenar el material correctamente en la zona de acopio. Se adjuntan cartas de suministro con los principales proveedores.

En cuanto al Programa de ejecución de los trabajos, la UTE licitadora realiza un prólogo de condicionantes de la obra y rendimientos estimados de los diferentes trabajos.

Todo ello permite disponer de un cronograma de los trabajos en formato Gantt en el que se explicitan gráficamente las diferentes fases de ejecución explicadas anteriormente, lo que da coherencia a la oferta y demuestra el análisis efectuado para el estudio de la misma, valorándose positivamente.

Añade al final una tabla con los equipos que se han considerado para el estudio del programa de ejecución y un análisis del camino crítico de las obras que resulta esquemático pero resume los trabajos a realizar correctamente.

Se finaliza el apartado con un breve análisis de las posibles medidas correctoras a tomar para recuperar posibles retrasos en las obras así como una previsión de las certificaciones y anualidades previstas durante el desarrollo de las obras.

24,00 puntos

Nº2. COMPAÑÍA DE OBRAS PÚBLICAS, HORMIGONES Y ASFALTOS S.L.U. (COPHA):

En primer lugar, la empresa contratista realiza una descripción de los trabajos previstos, objeto y situación actual y afecciones muy extensa y que se considera adecuada a las exigencias del proyecto. Destaca la rigurosa identificación de las unidades de obra más importantes (demoliciones y movimiento de tierras, red de saneamiento, abastecimiento, redes de servicios privados, alumbrado y semaforización, pavimentación, zonas verdes, señalización, etc.) que configuran el proyecto del vial de conexión, apoyado por gran cantidad de material gráfico obtenido en la visita a la zona de obras obra, indicando los puntos críticos que se han analizado y que deben ser tenidos en cuenta a la hora de ejecutar y planificar las obras y el estado actual de la zona.

También se realiza una identificación también bastante exhaustiva de los condicionantes internos que afectan a las obras como son:

- administrativos: la gestión correcta de documentación y gestiones previas al inicio de las obras en cuanto a servicios afectados, seguridad y salud
- logísticos: se planifica concretamente la identificación de las zonas de instalaciones auxiliares y zonas de acopios de materiales
- disponibilidad de maquinaria

- servicios existentes: se analizan uno por uno con las principales afecciones y detalles a tener en cuenta para evitar las interferencias con las obras
- retirada de servicios existentes, mobiliario urbano, contenedores y demás elementos, analizados con un nivel de detalle muy alto
- condicionantes geológicos, climatológicos
- mantenimiento del tráfico peatonal, y de acceso a viviendas proponiendo zonas de paso de suficiente anchura y pasarelas metálicas
- mantenimiento de acceso a garajes, identificando los mismos con elevado detalle, así como las zonas de carga y descarga afectadas por las obras

Se identifican también, dentro de estos los condicionantes internos de las obras que pueden resultar más problemáticos, como son la complejidad de la realización de las acometidas de saneamiento, de la canalización de semaforización, los cruces especiales en redes de servicios, etc, poniendo de manifiesto las experiencias y soluciones que la empresa ha empleado en una obra similar cercana.

Por otro lado, se analizan los condicionantes externos a las obras, que se identifican como:

- mantenimiento del tráfico rodado, para lo que se propone trabajar en fases
- accesos a las obra, afecciones a líneas de autobús,
- afecciones a centros de gran afluencia: centro médico Delicias, Centro de Especialidades médicas, estación ferroviaria, el supermercado Mercadona, etc

El análisis de condicionantes, como se puede observar, resulta de lo más completo y en el mismo se observa un análisis y conocimiento profundo de la problemática que pueden acarrear. En todos los casos existe documentación gráfica de apoyo con fotos, planos o esquemas que aclaran los problemas y soluciones previstas más importantes.

En el apartado 1.2, el licitador establece una propuesta de organización de los trabajos a llevar a cabo. Inicialmente se presenta la planificación general de la obra muy completa y extensa. Se propone dividir la obra en 7 fases, que se explican en este apartado de forma esquemática pero muy completa. En cada una de las fase se listan y definen los principales trabajos a ejecutar y las diferentes soluciones que afectan a la movilidad y el tráfico. La propuesta de dichas fases es coherente y se considera muy adecuada para la tipología de las obras, permitiendo disponer de zonas libres para ejecución y mantener, a su vez, cierta movilidad y tráfico en la zona de obras.

A continuación, en el apartado 1.2.2, la empresa describe con mayor detalle cada uno de los procesos constructivos previstos en cada una de las fases, incluyendo desde las gestiones y trabajos previos, la ejecución de los trabajos de obra civil en saneamiento, abastecimiento etc, organizados por tipología y presentados coherentemente con las diferentes fases de ejecución previstas. Dichas descripciones se apoyan con explicaciones profusas y adecuadas y adaptadas a las obras a ejecutar, contando con imágenes de detalle de ejecución de obras similares.

En apartados siguientes, la oferta se centra en describir la organización de los medios materiales equipos y medios a adscribir, los suministradores, parque de maquinaria, empresas subcontratistas, gestión de residuos y control de calidad. Esta estructuración de este apartado parece correcta y muy completa para la tipología de la obra.

En cuanto a los medios humanos se presenta un organigrama completo en el que por un lado se diferencia la parte de estructura general de la empresa y, por el otro, se relaciona el equipo completo que estará adscrito como medios humanos a la actuación de la Avda Navarra. Así, el equipo técnico para coordinar y dirigir las obras estará compuesto por un Jefe de Obra, con 8 años de experiencia, tres jefes de producción, un encargado general, dos encargados de obra, un topógrafo, un técnico de calidad y medio ambiente, un jefe de administración y un técnico de

prevención de riesgos laborales. Los medios adscritos se consideran correctos y adecuados a las necesidades del contrato.

A continuación, se realiza un análisis de los condicionantes de tráfico y movilidad durante las obras y entrando en detalle de los diferentes desvíos a realizar. En cada una de las 7 fases se recuerda los principales trabajos a realizar y se definen las zonas de trabajo, los cortes de carril y desvíos de los mismos, así como las afecciones a la movilidad peatonal. Es de destacar la cantidad de detalles gráficos aclaratorios, con secciones tipo, planos de detalle de cada fase y subfase en los que quedan claros los vallados de las zona a disponer y señalizaciones provisionales.

Las explicaciones efectuadas son de calidad excelente y demuestran un análisis profundo de las obras.

A continuación, desarrolla el Plan de ejecución y programación, empezando por el análisis de las implicaciones de de los condicionantes de la obra (administrativos y servicios afectados, mantenimiento del tráfico rodado y peatonal, elementos urbanos, condicionantes climatológicos y días festivos). Seguidamente indica la metodología de cálculo para la planificación de la ejecución y una relación las actividades principales, unidades de obra y sus rendimientos, equipos y duraciones mediante una tabla.

Presenta así el licitador el Plan de Obra en forma de diagrama Gantt (con camino crítico), organizado según las fases planteadas, lo que facilita su seguimiento lógico y natural. Dicho Plan se considera correcto y coherente para este tipo de obra. Seguidamente se expone un plan de certificaciones mensuales y acumuladas que permiten prever el ritmo de certificación económica de la obra.

Todo ello conforma una Memoria Técnica muy completa, extensa y de excelente calidad, que permite valorar un alto conocimiento de la obra por parte del licitador, así como un análisis de la misma y una organización prevista excelentes, teniendo en cuenta los condicionantes existentes en el proyecto y el entorno. Por ello, se valora en conjunto la Memoria Constructiva con la máxima puntuación.

30,00 puntos

Nº3. UTE FIRMEZA - CONELSAN: la memoria se inicia con una descripción general de la obra y los trabajos a ejecutar, destacando las principales actuaciones servicio a servicio. Dicha descripción continua con una explicación del ámbito de actuación en un conjunto que, en conjunto, aunque resulta extenso, no aporta contenido relevante al ya reflejado en el propio proyecto constructivo.

A continuación se observa un apartado con el análisis de los condicionantes existentes en la obra, donde se identifican ya las afecciones al tráfico, explicando las dos fases en las que se propone ejecutar la obra, las cuales se describen muy brevemente con sendos planos de los cortes y desvíos.

En el siguiente subapartado, se exponen los otros condicionantes que la empresa identifica para estudiar las obras: condicionantes medioambientales, la existencia de servicios afectados, y los condicionantes climatológicos. Dichos condicionantes cuentan con medidas aceptables, pero de tipo genérico y poco adaptadas al proyecto en sí al que se licita.

En el siguiente apartado, la UTE realiza una exposición del procedimiento constructivo a utilizar en la ejecución de la obra civil. Como en los apartados precedentes, la descripción resulta genérica, poco adaptada a los trabajos a realizar y sin referencias concretas al mismo, resultando una mera descripción teórica de los trabajos según tipologías.

Se finaliza el el apartado con unos cuadros de los equipos destinados a la ejecución de las obras y los rendimientos de los mismos, que se aplican al programa de trabajos que resulta detallado.

12,00 puntos

Se ha otorgado la puntuación dependiendo de cómo cada empresa ha sabido desarrollar este apartado y en concreto cómo ha sabido reflejar el conocimiento en detalle de la problemática intrínseca de la obra y las posibles afecciones por las obras, proponiendo soluciones adecuadas, concretas y reales.

Dentro de este apartado se destaca la oferta presentada por la empresa **COMPAÑÍA DE OBRAS PÚBLICAS, HORMIGONES Y ASFALTOS S.L.U. (COPHA)**, con buenas descripciones del estado actual y de las obras a ejecutar que muestra un conocimiento muy alto de los trabajos a realizar y una buena organización de la obra y de las afecciones, considerando la oferta, en este criterio, como excelente y valorándola, por tanto, con la mayor puntuación en este apartado.

B) Medidas para disminuir afecciones a ciudadanos (5 puntos):

Nº1. U.T.E. VIALEX – MARCO:

la licitadora detecta una serie de afecciones a la ciudadanía en distintos ámbitos.

En primer lugar, describe las afecciones ocasionadas en general y concretando en diferentes aspectos:

- afecciones al tráfico, en la que se propone mantener accesos a comercios y vivienda, reforzar la señalización y disponer una brigada de seguridad y limpieza que realice el control de estos aspectos, así como la creación de rutas alternativas ciclistas
- afecciones a los peatones: en la que la licitadora la UTE propone conservar los accesos peatonales, reforzar la señalización vertical, mantener un acceso peatonal accesible longitudinal en toda la obra y disponer pasos provisionales
- afecciones a vecinos y comerciantes: se plantea emplear maquinaria de demolición de bajo impacto para evitar molestias por vibraciones y ruidos, informar a los vecinos de las obras y crear una oficina de atención a vecinos y comerciantes, así como disponer de un libro de observaciones y quejas un teléfono de atención 24 horas y una APP informativa.
- Afecciones a servicios de emergencia: la UTE mantendrá acceso en las obras en caso de necesidades de acceso de servicios de emergencia
- afecciones a servicios interferidos por la traza, por la que los mismos se asegurará su continuidad y, en caso de ser necesarios cortes, que éstos se realicen con previo aviso y no excedan de 8h.
- Contaminación atmosférica: la licitadora tomará medidas para evitar contaminación por polvo, ruido , etc.

Todas las medidas anteriores se consideran positivas y demuestran que la oferta sí se ha estudiado en estos aspectos.

En segundo lugar, y de la misma manera establece medidas especiales de limpieza, ocultación visual y mejora del entorno, dirigidas a minimizar el impacto del proceso de ejecución.

Dichas medidas se basan en refuerzo de la señalización para evitar situaciones de peligro por maquinaria, realización de limpiezas, reducción del polvo generado y de una limpieza final de la zona de trabajo, así como medidas de reducción de impacto visual disponiendo mallas de ocultación visual, y mejoras de comunicación al ciudadano. Dichas medidas se consideran acertadas, si bien parte de ellas ya se explicaban en el subapartado anterior.

Finalmente, se presentan otras medidas complementarias de mejora de la seguridad, accesos a inmuebles y tránsito, al igual que el resto de todo este apartado, se consideran adecuados y se valoran positivamente la oferta en este criterio.

4,00 puntos

Nº2. COMPAÑÍA DE OBRAS PÚBLICAS, HORMIGONES Y ASFALTOS S.L.U. (COPHA):

La empresa presenta las medidas para aplicar en obra que permitan disminuir las afecciones a los ciudadanos.

En concreto, se compromete a desarrollar un Plan de atención e información a vecinos y comercios, designando un responsable de información para gestionar las comunicaciones por posibles afecciones a terceros. En la oferta se observa un trabajo que se sustancia en la oferta en:

- análisis de los comercios afectados: talleres, bares y cafeterías, supermercado Mercadona, y centro cívico Delicias, analizando cada caso en concreto (con referencia a los comercios afectados en concreto) y proponiendo medidas de aviso y minoración de afecciones,
- creación de una lista de distribución por redes sociales (whatsapp) para información de afectados, proponiendo el aviso de cortes de calles, cambios en la circulación, etc.
- señalización informativa complementaria en viales
- colocación de carteles de aviso por cortes de agua o suministros
- puesta a disposición de las necesidades de la obra de un equipo de 2 operarios y furgoneta para realizar labores de colocación de vallados y señalizaciones que se consideran adecuadas.
- medidas de medidas físicas a implantar en fase constructiva de manera general y teórica que redundan en una mejora en la seguridad e información de los ciudadanos afectados (pasarelas, zonas de paso seguras para peatones y pasacables de protección, empleo de chapones para cubrimiento de huecos en cruces o garajes, vallados,... y un largo etcétera que se estima redundarán en la paliación de las molestias que una obra suele producir.

Se presentan finalmente unas medidas de reducción de impactos acústicos y de calidad del aire y medidas para la mejora de la seguridad de afectados y trabajadores que en muchos casos afectan a los trabajadores de la obra en vez de a los ciudadanos.

En general se valora positivamente la oferta en este criterio.

4,00 puntos

Nº3. UTE FIRMEZA - CONELSAN:

la UTE presenta en este apartado las medidas para disminuir las afecciones a los ciudadanos divididas en cuatro aspectos.

En un primer subapartado estudia las medidas para facilitar el tránsito de itinerarios peatonales y la señalización. Para ello se dispondrán pasillos peatonales de 1,5m de anchura delimitados por vallas, se dispondrán rampas, barandillas de protección y se habilitarán medidas como pasos de cebra provisionales. Además se señalizarán y vallarán las zonas de excavación los escalones longitudinales, los accesos prohibidos y los movimientos peatonales, así como los imbornales y pozos sin tapa y los acopios.

En el siguiente subapartado se analizan las medidas para mejorar los desvíos de tráfico y la señalización, destacando que se colocarán señales y paneles informativos de itinerarios, la propuesta de los desvíos y señalistas necesarios, si bien sin entrar en mayores detalles. Se finaliza este subapartado con las medidas de seguridad y señalización que se proponen para tráfico y peatones.

En el tercer subapartado la empresa plantea la realización de avisos y comunicaciones a los vecinos, destacando múltiples medidas como el establecimiento de horarios para evitar afecciones, la puesta a disposición de un responsable de comunicación, la de un procedimiento de atención de quejas y de uno de comunicación con el Ayuntamiento, que resultan correctos pero aportan poco a los medios habituales de obra. Sí se propone la difusión a vecinos mediante notas informativas, radio y televisiones locales, sin establecer detalles, la creación de una página web, y el uso de redes sociales.

Se finaliza este apartado con la propuesta de poner a disposición de las necesidades de la obra de un equipo de señalización y limpieza compuesto por 2 peones.

En general, se valora los análisis y medidas propuestas como correctos si bien algunos de ellos resultan excesivamente vagos y poco concretos en su descripción.

3,00 puntos

Se ha valorado ligeramente mejor las ofertas de las empresas **U.T.E. VIALEX – MARCO y COMPAÑÍA DE OBRAS PÚBLICAS, HORMIGONES Y ASFALTOS S.L.U. (COPHA)** que han sabido reflejar, de forma similar, las afecciones a ciudadanos e instalaciones del entorno y proponer medidas concretas para solucionarlas. Por ello se le ha concedido la misma valoración a ambas, sin llegar al máximo, en este apartado.

RESUMEN DE PUNTUACIONES:

La puntuación otorgada a este apartado **Sobre nº 2, "Criterios sometidos a juicios de valor"** de cada una de las ofertas es la siguiente:

Nº	EMPRESA LICITANTE	A Memoria Constructiva (30 pts)	B Medidas disminuir afecciones ciudadanos (5 pts)	A+B Puntuación total (35 pts)
1	UTE VIALEX - MARCO	24,00	4,00	28,00
2	COPHA	30,00	4,00	34,00
3	UTE FIRMEZA - CONELSAN	12,00	3,00	15,00

En estas puntuaciones se observa que la oferta mejor valorada es la de **COMPAÑÍA DE OBRAS PÚBLICAS, HORMIGONES Y ASFALTOS S.L.U. (COPHA)**, como resultado de una excelente oferta en el criterio la de Memoria Constructiva presentada y una buena valoración en el apartado de Medidas para disminuir afecciones a ciudadano.

Lo que se comunica a los efectos oportunos.

I.C. de Zaragoza, a 8 de mayo de 2.024

EL INGENIERO DE CAMINOS, C. Y P.
JEFE DE UNIDAD DE PROYECTOS Y
OBRAS DE INFRAESTRUCTURAS



Fdo.: Juan José MESTRE PEDRET