

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

### INFORME-PROPUESTA DE INICIACIÓN DE UN PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN.

A los efectos previstos en el Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales (en lo sucesivo, RDL 3/2020), como en el Real Decreto-Ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y resiliencia se elabora el presente Informe-propuesta de iniciación de un procedimiento para la adjudicación del Servicio de ASISTENCIA TÉCNICA A LA DIRECCIÓN DE OBRA Y COORDINACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD, EN EL CONTROL DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE DUPLICACIÓN DE VÍA E IMPLANTACIÓN DEL TERCER HILO FERROVIARIO ENTRE EL MUELLE DE PONIENTE Y EL MUELLE DE LEVANTE DEL PUERTO DE VALENCIA, código de expediente: EC24-C02-02220

#### 1. Memoria justificativa:

El incremento del tráfico ferroviario en el Puerto de Valencia y la próxima entrada en servicio del ancho internacional en el corredor Mediterráneo hace necesaria la ampliación y adecuación de las infraestructuras ferroviarias existentes con el fin de adaptarlas a las nuevas demandas potenciales.

Entre los principales objetivos a satisfacer por el nuevo desarrollo se encuentran:

- Satisfacer los niveles de capacidad, operatividad, conectividad y seguridad demandados por los incrementos de tráfico previstos.
- Permitir la explotación ferroviaria en ancho ibérico e internacional
- Permitir la explotación ferroviaria con tracción eléctrica
- Favorecer la sostenibilidad ambiental

La adaptación de la red ferroviaria de la APV se está realizando por tramos, avanzando progresivamente desde la conexión con la red de ADIF. Esto permitirá la construcción de cada uno de los tramos de forma independiente, minimizando las afecciones a la explotación ferroviaria.

La presente propuesta de contratación responde a la necesidad de prestación del servicio de asistencia técnica y coordinación de seguridad y salud para el control de la ejecución de las obras del PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE DUPLICACIÓN DE VÍA E IMPLANTACIÓN DEL TERCER HILO FERROVIARIO ENTRE EL MUELLE DE PONIENTE Y EL MUELLE DE LEVANTE DEL PUERTO DE VALENCIA. Las obras de dicho proyecto permitirán el acceso de trenes de carga de 750 m de longitud hasta la Terminal Ferroviaria de Levante en doble vía mixta 1668/1435 mm y electrificada. Esto supondrá una mejora en la operación ferroviaria de este tramo de la red. Adicionalmente, eliminan el tramo en vía única existente en la actualidad, que suponen limitaciones operativas no compatibles con los incrementos de tráfico previstos.

El objeto del contrato supone, en líneas generales, la coordinación de seguridad y salud en fase de

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN



## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

ejecución de las obras, la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra y la supervisión de la ejecución de las obras e instalaciones. Todo ello, para asegurar el cumplimiento de las determinaciones del proyecto, de las instrucciones de la Dirección de Obra y en orden a unas buenas prácticas constructivas, además del seguimiento del cumplimiento por parte del adjudicatario de las obras y las posibles subcontratas de las obligaciones derivadas de los principios relacionados con los fondos MRR.

Los medios humanos y materiales requeridos para la correcta realización de los trabajos indicados no están disponibles en la APV y, por tanto, se hace necesaria la contratación de la prestación de dicho servicio.

### 2. Financiación por terceros ajenos a la Autoridad Portuaria de Valencia.

El presente contrato cuenta con financiación derivada de fondos procedentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

En atención a ello, y de acuerdo con las normas jurídicas aprobadas con el objeto de llevar a cabo dichas iniciativas se hace constar:

#### 2.1. Justificación de haber basado la decisión de la necesidad de contratar considerando los principios del plan:

El presente documento justifica la decisión de la necesidad de contratar considerando los principios específicos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, a saber:

- Concepto de hito y objetivo: Apartado 2.5.
- Etiquetado verde y etiquetado digital: Apartado 2.8.
- Principio “Do no significant harm” (DNSH): Apartado 2.9.
- Refuerzo de mecanismos para la prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de interés: Apartados 2.6 y 2.7.
- Compatibilidad del régimen de ayudas de Estado y prevención de la doble financiación: Apartado 2.9.
- Identificador del perceptor final de fondos: deberá procederse al cumplimiento de las obligaciones de información previstas en el artículo 8.2 de la Orden HFP/1030/2021 y en el artículo 10 de la Orden HFP/1031/2021. Adicionalmente, el Pliego de Cláusulas Administrativas de la licitación deberá incorporar la obligación del cumplimiento de este principio para beneficiarios, contratistas y subcontratistas.
- Comunicación: Las actuaciones quedarán sujetas a las obligaciones de comunicación previstas en el artículo 9 de la Orden HFP/1030/2021. Adicionalmente, el Pliego de Cláusulas Administrativas de la licitación deberá incorporar los requerimientos relativos a las obligaciones en materia de comunicación aplicables a los beneficiarios, contratistas y subcontratistas.

EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE DUPLICACIÓN DE VÍA E IMPLANTACIÓN DEL TERCER HILO FERROVIARIO ENTRE EL MUELLE DE PONIENTE Y EL MUELLE DE LEVANTE DEL

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

PUERTO DE VALENCIA – y, por lo tanto, la asistencia técnica asociada al mismo - está alineado con los objetivos del componente 6, en particular:

- Avanzar en el desarrollo de los corredores europeos como principales ejes vertebradores de nuestra movilidad. Hacer nuestra red nacional de transporte más interoperable de acuerdo con los estándares europeos, dotándola de mayor capacidad donde es necesario y contribuyendo a reducir su huella de carbono mediante el impulso de modos de transporte más sostenibles desde el punto de vista medioambiental, a través del empleo de fuentes de energía más limpias.
- Mejorar la logística y la intermodalidad mediante el desarrollo y/o modernización de terminales logísticas, puertos y accesos a los mismos.

### 2.2. Excepción del requisito de autorización del Consejo de Ministros/Secretario de Estado:

En los procedimientos vinculados al Plan de Recuperación el artículo 49 del Real Decreto-ley 36/2020, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia suprime la autorización prevista en el artículo 324 de la LCSP, de aplicación en virtud de la Disposición adicional décima del Real Decreto -Ley 3/2020, para los contratos y acuerdos marco de las entidades del sector público estatal que tengan la consideración de poderes adjudicadores cuando los mismos superen el umbral de 12 millones de euros o cuando el pago se concierte mediante arrendamiento financiero o arrendamiento con opción de compra y el número de anualidades supere cuatro años.

Adicionalmente las autorizaciones tampoco procederían en atención al valor estimado del contrato.

### 2.3. Posibilidad de tramitación de urgencia del procedimiento de licitación.

No resulta necesaria.

### 2.4. Componente, inversión, proyecto, subproyecto y actuación.

Componente	6 - Movilidad sostenible, segura y conectada
Inversión	3 - Intermodalidad y logística
Proyecto	4 - Mejoras de accesibilidad, sostenibilidad, digitalización y seguridad de los puertos
Subproyecto	S18 – Mejora de la accesibilidad y sostenibilidad en la Autoridad Portuaria de Valencia
Actuación	ASISTENCIA TÉCNICA A LA DIRECCIÓN DE OBRA Y COORDINACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD, EN EL CONTROL DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE DUPLICACIÓN DE VÍA E IMPLANTACIÓN DEL TERCER HILO FERROVIARIO ENTRE EL MUELLE DE PONIENTE Y EL MUELLE DE LEVANTE DEL PUERTO DE VALENCIA

### 2.5. Hitos y objetivos aplicables al contrato:

Para la presente actuación aplican los siguientes hitos y objetivos del *Anexo de la Propuesta de Decisión de Ejecución del Consejo (CID) relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España (SWD (2021)147 final)* de 16 de junio de 2021:

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

- Número: 98
- Medida: C6.I3
- Hito/Objetivo: Objetivo
- Nombre: Finalización de proyectos de accesibilidad ferroviaria y de proyectos de sostenibilidad en los puertos
- Indicadores cuantitativos:
  - Unidad: Número
  - Valor de referencia: 0
  - Meta: 44
- Tiempo:
  - Trimestre: Q2
  - Año: 2026
- Descripción: Finalización de 44 actuaciones (19+25): al menos 19 proyectos de accesibilidad ferroviaria y finalización de proyectos de sostenibilidad en los puertos en 25 autoridades portuarias diferentes. Las obras están relacionadas con los ámbitos definidos en los criterios de selección del documento de adjudicación del proyecto del cuarto trimestre de 2022, letra c) (hito 95).

En la tabla siguiente se resume la aportación de la presente actuación a cada uno de los hitos y objetivos establecidos para la medida respecto al conjunto de actuaciones de la Autoridad Portuaria

H95	H96	O98
0,00%	0,00%	0,58%

### 2.6. Evaluación del riesgo de fraude.

A los efectos de dar cumplimiento a la actuación obligatoria relativa a la evaluación del riesgo de fraude se procederá a realizar en las distintas fases del procedimiento de licitación en las que así se establezca las correspondientes evaluaciones de las que se dejará constancia en el expediente.

Asimismo, el Pliego de Cláusulas Administrativas de la Licitación establecerá los mecanismos para la prevención, detección y corrección del fraude y la corrupción aplicables a los beneficiarios, contratistas y subcontratistas.

### 2.7. Declaración de ausencia de conflicto de intereses (DACI) de la unidad organizativa responsable de la licitación.

De forma consecutiva a la formalización del presente informe-propuesta se procede a la formalización e incorporación al expediente de contratación de las DACIs del responsable de la unidad organizativa proponente de la licitación y de la persona que ha elaborado el pliego de prescripciones técnicas, conforme a lo indicado en el "Procedimiento de gestión y tratamiento de posibles conflictos de interés" que así mismo incorpora los mecanismos para la prevención, detección y corrección de los conflictos de intereses y que forma parte de los documentos que integran el sistema de gestión de los fondos MRR en la APV.

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN



## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

Asimismo, el Pliego de Cláusulas Administrativas de la Licitación establecerá los modelos de DACIs aplicables a los beneficiarios, contratistas y subcontratistas.

### 2.8. Etiquetado verde y etiquetado digital

El presente proyecto forma parte de la submedida 064 – “Newly built or upgraded railways - TEN-T core network” con una contribución climática del 100% y ambiental del 40%.

### 2.9. Principio DNSH

La actuación que se lleva a cabo respetará el principio de «no causar un perjuicio significativo al medio ambiente» (principio de no significant harm - DNSH) en cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y su normativa de desarrollo, en particular el Reglamento (UE) 2020/852, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y la Guía Técnica de la Comisión Europea (2021/C 58/01) sobre la aplicación de este principio, así como con lo requerido en la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España y su documento Anexo.

La actuación a llevar a cabo, sobre la que se realizará la presente asistencia técnica y la coordinación de seguridad y salud en fase de ejecución de la obra, es una actividad elegible dado que respeta el principio DNSH puesto que no se van a causar daños significativos a ninguno de los 6 objetivos medioambientales. En concreto:

<b>C6. I3</b>	<b>Intermodalidad y Logística</b>
C6. I3.4	Mejoras de Accesibilidad, Sostenibilidad, Digitalización y Seguridad de los puertos.

Part 1 of the DNSH checklist

	<b>Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure</b>	<b>Yes</b>	<b>No</b>	<b>Justification if 'No' has been selected</b>
	Climate change mitigation	X		
	Climate change adaptation	X		
	The sustainable use and protection for water and marine resources	X		
	The circular economy, including waste prevention and recycling	X		
	Pollution prevention and control to air, water or land	X		

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

The protection and restoration of biodiversity and ecosystems	<b>X</b>		
---	----------	--	--

### Part 2 of the DNSH checklist

Questions	Yes	No	Substantive justification
<p><i>Climate change mitigation:</i> Is the measure expected to lead to significant GHG emissions?</p>		<b>X</b>	<p>Las actuaciones del proyecto favorecen el cambio modal del vehículo por carretera al tren, mayoritariamente electrificado.</p> <p>De acuerdo con el artículo 10, apartado i), del Reglamento (UE) 2020/852, esta actividad es una actividad facilitadora de un incremento de movilidad limpia o climáticamente neutra cuando cumple con los criterios técnicos de selección establecidos en el Reglamento Delegado 2021/2139.</p> <p>Esta actividad cumple, en concreto, con los criterios 1.b), "la infraestructura y las instalaciones se destinan al transbordo de mercancías entre los modos: infraestructura de la terminal y superestructuras para la carga, la descarga y el transbordo de mercancías" y 2) "La infraestructura no se destina al transporte ni el almacenamiento de combustibles fósiles".</p> <p>El estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición del proyecto cuantifica los residuos y los clasifica por tipos, estableciendo metodologías para su retirada, indicaciones de reutilización y directrices para su tratamiento.</p> <p>Asimismo, en el proyecto se definen instalaciones dentro del entorno portuario para el almacenamiento, manejo y gestión de los residuos generados en la obra.</p>
<p><i>Climate change adaptation:</i> Is the measure expected to lead to an increased adverse impact of the current climate and the expected future climate, on the measure itself or on people, nature or assets?</p>		<b>X</b>	<p>No se considera que esta actuación suponga una contribución sustancial al objetivo de Adaptación al Cambio Climático.</p> <p>Se justifica que la actividad no causa un perjuicio significativo a la adaptación del cambio climático en base a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La actividad no da lugar a un aumento de los impactos adversos de las condiciones climáticas actuales o futuras, sobre su ámbito, las personas o los bienes sino todo lo contrario, puesto que permitirá una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero al favorecer un transvase de tráfico desde el modo viario al ferroviario.</li> <li>- La actuación no impacta en áreas o en entornos propensos a inundaciones, temperaturas extremas y/o desprendimientos de tierras ya que se ubica en</li> </ul>

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

			<p>el interior del puerto de Valencia, donde no se dan estas circunstancias.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En el diseño se han tenido en cuenta las proyecciones de las variables climáticas de forma que el grado de exposición y vulnerabilidad actual se ve mejorado con la nueva infraestructura.</li> </ul>
<p><i>The sustainable use and protection of water and marine resources: Is the measure expected to be detrimental:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the good status or the good ecological potential of bodies of water, including surface water and groundwater; or</li> <li>ii. to the good environmental status of marine waters?</li> </ul>		<p><b>X</b></p>	<p>Esta actuación no supone una contribución sustancial al uso sostenible y a la protección de los recursos hídricos y marinos.</p> <p>Se justifica que la actividad no causa un perjuicio significativo a la utilización y protección sostenible de los recursos hídricos en base a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las actuaciones proyectadas no suponen un riesgo de degradación ambiental relacionado con la preservación de la calidad del agua y la prevención del estrés hídrico, puesto que se desarrollan dentro de una zona urbanizada del puerto de València, en su superficie, sin que se modifiquen las condiciones de drenaje.</li> <li>- Del mismo modo, la actividad no va en detrimento del buen estado medioambiental de las masas de agua (marinas, superficiales y subterráneas).</li> <li>- La actuación no está vinculada al empleo de recursos hídricos.</li> <li>- La actuación no afecta a especies y hábitats protegidos que dependen de recursos hídricos por cuanto se realiza en una zona urbanizada sin presencia de especies o hábitats protegidos.</li> <li>- La actuación no está vinculada a la conservación de la calidad del agua.</li> </ul>
<p><i>The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling: Is the measure expected to:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or</li> <li>ii. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures; or</li> <li>iii. cause significant and long-term harm to environment in respect to the circular economy?</li> </ul>		<p><b>X</b></p>	<p>No se considera que esta actuación suponga una contribución sustancial a la transición hacia una economía circular.</p> <p>Se justifica que la actividad no causa un perjuicio significativo a la transición a la economía circular en base a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Todas las actuaciones contempladas se regirán por el principio de jerarquía de los residuos, dando prioridad a la prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y por último eliminación, siempre que sea posible desde el punto de vista medioambiental, conforme a lo establecido en el Protocolo de gestión de residuos de una gestión eficiente de los residuos.</li> <li>- En la fase de proyecto se han tenido en cuenta las alternativas de diseño y constructivas que generan menos residuos en la fase de construcción.</li> <li>- Se contempla que al menos el 70 % (en peso) de los residuos no peligrosos de construcción y demolición generados en la obra sean preparados para la reutilización, el reciclado y otras formas de valorización de materiales, incluidas las operaciones de relleno utilizando residuos en sustitución de otros</li> </ul>

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

		<p>materiales, de conformidad con la jerarquía de residuos, el Protocolo de gestión de residuos de construcción y demolición en la UE y la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los residuos de la construcción y demolición se clasifican en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos y sin perjuicio del resto de residuos que ya tienen establecida una recogida separada obligatoria.</li> <li>- La demolición se lleva a cabo preferiblemente de forma selectiva, garantizando la retirada de, al menos, las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior según el estudio de Gestión de Residuos.</li> <li>- La actuación no dará lugar a un aumento significativo de la generación, incineración o eliminación de residuos, con la excepción de la incineración de residuos peligrosos no reciclables.</li> <li>- Al final de proyecto se emitirá un certificado de gestión de residuos por el gestor autorizado, en el que se especifique el volumen de residuos generados, su clasificación según el código LER y el tratamiento de valorización al que podrán someterse indicando el % sobre el total generado.</li> </ul>
<p><i>Pollution prevention and control:</i> Is the measure expected to lead to a significant increase in the emissions of pollutants into air, water or land?</p>	<p><b>X</b></p>	<p>Esta actuación supone una contribución sustancial a la prevención y el control de la contaminación y, en particular, a la mejora de los niveles de calidad del aire. Dicha contribución se estima en un 40%. La contribución sustancial a este objetivo se justifica en que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribuye al 40% al objetivo medioambiental, de acuerdo con el anexo VI del Reglamento 2021/241</li> <li>- Mejora de la calidad del aire: <ul style="list-style-type: none"> <li>o La medida permite la reducción de emisiones de gases contaminantes derivadas del transporte de mercancías por carretera, con un cambio modal a un modo de transporte de bajas emisiones (ferrocarril).</li> <li>o La medida incluye la electrificación de las vías lo que permitirá el empleo de locomotoras con tracción eléctrica.</li> </ul> </li> </ul> <p>Además, la actividad no causa un perjuicio significativo sobre la prevención y control de otro tipo de contaminación</p>
<p><i>The protection and restoration of biodiversity and ecosystems:</i> Is the measure expected to be:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. significantly detrimental to the good condition and</li> </ul>		<p>No se considera que esta actuación suponga una contribución sustancial a la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas. La actividad no causa un perjuicio significativo a la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas:</p>

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

<p>ii. resilience of ecosystems; or detrimental to the conservation status of habitats and species, including those of Union interest?</p>		<p>X</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La actuación se llevará a cabo fuera de áreas protegidas o sensibles de la red Natura 2000, de lugares declarados patrimonio de la humanidad por la UNESCO y de áreas clave de biodiversidad.</li> <li>- La actividad no es significativamente perjudicial para mantener el buen estado y la resiliencia de los ecosistemas, así como para el estado de conservación de los hábitats y las especies, incluidos los declarados de interés de la Unión al desarrollarse en el interior del recinto portuario de València.</li> <li>- Se asegurará el cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la conservación de las aves silvestres.</li> <li>- Contará con un programa y un plan de vigilancia ambiental.</li> </ul> <p>La actuación no requiere evaluación ambiental.</p>
--	--	----------	--

Se respetará la normativa medioambiental aplicable. La actuación no requiere procedimientos de evaluación ambiental, conforme a la legislación vigente.

La Autoridad Portuaria de Valencia garantizará el pleno cumplimiento del principio de «no causar un perjuicio significativo al medio ambiente» (principio de no significant harm - DNSH) y, en su caso, el etiquetado climático y digital, de acuerdo con lo previsto en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, aprobado por Consejo de Ministros el 27 de abril de 2021 y por el Reglamento (UE) nº 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, así como con lo requerido en la Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del plan de recuperación y resiliencia de España.

### 2.9 Ausencia de doble financiación.

A los efectos de dejar constancia de la ausencia de doble financiación se cumplimenta el formulario de autoevaluación previsto en el anexo ANEXO II.B.5 de la Orden HFP/1030/2021 y se procede a su incorporación al expediente. Asimismo, se hará constar en el certificado de disponibilidad presupuestaria la ausencia de doble financiación y de ayuda de estado.

### 2.10. Condiciones bajo las cuales va a tener lugar la selección del contratista y la ejecución del contrato.

La selección del contratista se realizará en función de criterios de evaluación evaluables mediante juicio de valor y de criterios evaluables mediante fórmula.

En el caso de los criterios evaluables mediante juicio de valor es objeto de valoración el Estudio Técnico.

En el caso de los criterios evaluables mediante fórmula es objeto de valoración la propuesta económica y la mejora de la dedicación al servicio del conjunto de perfiles ofertados.

Por lo que afecta a las condiciones de ejecución del contrato, se contemplan las siguientes condiciones:

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

a) Plazos parciales.

No se contempla el cumplimiento de plazos parciales.

b) Posible modificación del contrato.

No se contempla la modificación convencional del contrato.

c) Penalidades.

En el pliego se contemplan, además de las penalidades previstas con carácter general, las específicas para el cumplimiento de los principios de los Fondos MRR.

d) Causas de resolución:

Se contemplan en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares incumplimientos que podrán constituir causa de resolución del contrato, así como una cláusula específica al respecto.

### 2.11. Cumplimiento de los principios transversales al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Con el fin de asegurar el adecuado cumplimiento de los principios aplicables al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia se procederá a incorporar al expediente de contratación un documento en el que se hará constar en qué documentos del expediente se contempla el cumplimiento de estos.

A tal fin, los órganos responsables procederán a la AUTOEVALUACIÓN, de conformidad con los cuestionarios recogidos en el anexo II de la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre.

### 3. Tipo de prestación

SERVICIO

### 4. División del objeto del contrato en lotes:

El objeto del contrato, servicios de asistencia técnica y coordinación de seguridad y salud, no será dividido en lotes por cuanto la división en lotes conllevaría una ejecución del contrato más dificultosa desde el punto de vista técnico y más cara desde el punto de vista económico. Estos servicios no se pueden dividir en lotes al estar ligados a la supervisión y control de la ejecución de las obras, las cuales se llevarán a cabo en un espacio muy restringido y manteniendo, en todo momento, la circulación ferroviaria.

### 5. Presupuesto base de licitación:

SETECIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL CUARENTA Y OCHO EUROS CON NOVENTA Y SEIS CÉNTIMOS (734.048,96 €), IVA incluido.

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

El IVA aplicado es del 21%, lo que determina un importe de IVA de CIENTO VEINTISIETE MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y SEIS EUROS CON NOVENTA Y TRES CÉNTIMOS (127.396,93 €).

Dicho presupuesto de licitación, que es adecuado a precios de mercado, de acuerdo con lo indicado en el artículo 100.2 LCSP, se desglosa conforme se indica a continuación:

Costes directos	495.872,09 €
Desglose coste de salarios	446.247,14 €
Costes indirectos (6%)	31.651,41 €
Otros eventuales gastos calculados para su determinación (9%GG+6%BI)	79.128,53 €
<b>TOTAL PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (IVA EXCLUIDO)</b>	<b>606.652,03 €</b>
IMPORTE IVA (21%)	127.396,93 €
<b>TOTAL PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (IVA INCLUIDO)</b>	<b>734.048,96 €</b>

### 6. Valor estimado del contrato:

SETECIENTOS OCHENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS SETENTA EUROS (782.870,00 €), IVA no incluido.

Dicho valor estimado del contrato ha sido calculado conforme se indica a continuación:

Presupuesto base de licitación (IVA excluido)	606.652,03 €
Importe de las opciones eventuales	
Importe de las eventuales prórrogas (IVA excluido)	115.552,77 €
Importe de las primas o pagos a efectuar a los licitadores	
Importe de las modificaciones previstas	
Importe de la alteración de unidades con cargo a liquidación	60.665,20 €
<b>TOTAL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO</b>	<b>782.870,00 €</b>

### 7. Procedimiento de licitación:

ABIERTO. RDL 3/2020

Procede la aplicación del RDL 3/2020 para la regulación del procedimiento de adjudicación por tratarse de un contrato de servicios en el ámbito de puertos y de los servicios de transporte por ferrocarril con valor estimado superior a 431.000 euros.

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

### 8. Garantías:

- Garantía provisional:

No se exige a los licitadores de constituir una garantía provisional, que será del 3% del presupuesto base de licitación (IVA excluido).

La exigencia de dicha garantía viene justificada por el perjuicio ocasionado a la APV por la retirada injustificada de ofertas con la consiguiente imposibilidad de dar comienzo a las obras, ya que la Asistencia Técnica incluye la Coordinación de Seguridad y Salud de estas, así como el riesgo de pérdida de la financiación MRR en ambas prestaciones.

- Garantía definitiva:

No se exige al posible adjudicatario de constituir garantía definitiva del 5% del presupuesto base de licitación (IVA excluido).

- Garantía complementaria:

Por incumplimiento de condiciones ligadas al plan MRR y, especialmente, por los daños y perjuicios que la retirada de estos fondos pudiera causar a la entidad como consecuencia de incumplimientos imputables al contratista (tales como plazos parciales o totales o condiciones especiales de ejecución en materia de sostenibilidad ambiental).

También será exigible en caso de que la oferta del adjudicatario resultase incurso en anormalidad por su bajo importe.

IMPORTE: 5 % del presupuesto base de licitación (IVA excluido).

### 9. A los efectos previstos en el artículo 70 LCSP, identificación de los posibles licitadores que hayan participado previamente en la elaboración de las especificaciones técnicas o de los documentos preparatorios del contrato o hubieran asesorado al órgano de contratación durante la preparación del procedimiento de contratación.

No existen posibles licitadores en dichas circunstancias.

### 10. Justificación de los criterios de solvencia

- El criterio seleccionado para acreditar la solvencia económica y financiera es el de volumen de negocios mínimo anual en los tres últimos ejercicios concluidos. El valor exigido no excede una vez y media el valor estimado del contrato ya que no concurren riesgos especiales vinculados a la naturaleza de la prestación (art. 87.a LCSP).

- Se consideran tres años para el medio de solvencia relativo a la relación de prestaciones realizadas (art. 88.a LCSP), sin que sea necesario incrementar dicho periodo para garantizar un nivel adecuado de competencia. Con respecto al importe mínimo requerido responde al criterio previsto en normativa relativa al 70 por ciento de la anualidad media del contrato.

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

- Los medios personales exigidos como criterio de solvencia son los siguientes:

- Un Jefe de Unidad: titulado en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos, Ingeniería Industrial o titulaciones equivalentes Nivel 3 de MECES o Nivel 7 del EQF y, experiencia mínima de 7 años en trabajos de ejecución y/o control de obras lineales y al menos 3 de ellos como jefe de unidad en obras relacionadas con la infraestructura y/o superestructura ferroviaria.
- Un Técnico especialista Infraestructura y Vía: titulado en Ingeniería Técnica de Obras Públicas, Grado en Ingeniería Civil, o titulaciones equivalentes Nivel 2 de MECES o Nivel 6 del EQF y experiencia mínima de 7 años en obra civil y al menos 3 de ellos en trabajos de ejecución de infraestructura y vía ferroviaria, o titulado en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos o titulaciones equivalentes Nivel 3 de MECES o Nivel 7 del EQF y experiencia mínima de 5 años en obra civil y al menos 2 de ellos en trabajos de ejecución de infraestructura y vía ferroviaria.
- Un Técnico Especialista en Instalaciones de Señalización y Comunicaciones: titulado en Ingeniería Técnica Industrial, Ingeniería Técnica de Telecomunicaciones o titulaciones equivalentes Nivel 2 de MECES o Nivel 6 del EQF y experiencia mínima de 7 años y al menos 3 de ellos en trabajos de ejecución y/o control de obras ferroviarias relacionadas con la ejecución y renovación de instalaciones de seguridad y comunicaciones ferroviarias, o titulado en Ingeniería Industrial, Ingeniería de Telecomunicaciones o titulaciones equivalentes Nivel 3 de MECES o Nivel 7 del EQF y experiencia mínima de 5 años y al menos 2 de ellos en trabajos de ejecución y/o control de obras ferroviarias relacionadas con la ejecución y renovación de instalaciones de seguridad y comunicaciones ferroviarias.
- Un Técnico Especialista en Electrificación Ferroviaria: titulado en Ingeniería Técnica de Obras Públicas, Grado en Ingeniería Civil, Ingeniería Técnica Industrial o titulaciones equivalentes Nivel 2 de MECES o Nivel 6 del EQF y experiencia mínima de 7 años y al menos 3 de ellos en trabajos de ejecución y/o control de obras ferroviarias relacionadas con el montaje y/o renovación de sistemas de electrificación ferroviaria, o titulado en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos, Ingeniería Industrial o titulaciones equivalentes Nivel 3 de MECES o Nivel 7 del EQF y experiencia mínima de 5 años y al menos 2 de ellos en trabajos de ejecución y/o control de obras ferroviarias relacionadas con el montaje y/o renovación de sistemas de electrificación ferroviaria.
- Un Técnico Especialista en Interoperabilidad y Gestión de Riesgos: titulado en Ingeniería Técnica de Obras Públicas, Grado en Ingeniería Civil, Ingeniería Técnica Industrial o titulaciones equivalentes Nivel 2 de MECES o Nivel 6 del EQF y experiencia mínima de 7 años y al menos 3 de ellos en Gestión de Riesgos del sector ferroviario, o titulado en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos o titulaciones equivalentes Nivel 3 de MECES o Nivel 7 del EQF y experiencia mínima de 5 años y al menos 2 de ellos en trabajos de gestión de Riesgos del Sector Ferroviario.
- Un Técnico en Topografía: titulado en Ingeniero Topógrafo/Graduado en Topografía o titulación equivalentes Nivel 2 de MECES o Nivel 6 del EQF, y experiencia mínima de dos (2) años en trabajos de topografía para la ejecución y/o control de obras ferroviarias.

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN

## PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

- Un Coordinador de Seguridad y Salud: titulación de Ingeniería Técnica de Obras Públicas, Grado en Ingeniería Civil o titulación similar Nivel 2 de MECES o Nivel 6 del EQF, con Máster en Prevención de Riesgos Laborales con las tres especialidades (seguridad en el trabajo, higiene industrial y ergonomía y psicología aplicada), y experiencia mínima de cinco (5) años en trabajos de coordinación de seguridad y salud en obra civil.

- JUSTIFICACIÓN: las obras lineales son trabajos muy específicos dentro de la ingeniería civil y aún más las obras ferroviarias, y especialmente cuando estas ocurren dentro de un recinto portuario, en las que los procedimientos, materiales y medios son característicos de este tipo de trabajos y entornos. Es por lo que, en general, para todos los perfiles se solicita una experiencia general y una específica para cada uno de los trabajos asociados a la obra. Siendo:

- Para el jefe de unidad se requiere una titulación superior y una experiencia previa en obras lineales de 7 años, de los cuales un mínimo de 3 en obras ferroviaria, debido a la importancia de este perfil en el contrato, siendo el perfil que debe coordinar al resto del equipo, para lo cual se precisa una experiencia suficientemente dilatada.
- Para el resto de los perfiles técnicos (especialista en infraestructura y vía, de señalización y comunicaciones, en electrificación ferroviaria, en interoperabilidad y gestión de riesgos), se requieren las titulaciones pertinentes relativas al campo solicitado, con dos tipos de nivel, que podrían resumirse en titulaciones medias y superiores. Será necesario acreditar una experiencia mínima en función del nivel de la titulación presentada por los licitadores, siendo: (1) para las titulaciones medias una experiencia general de 7 años y 3 de ellos en los trabajos específicos solicitados para cada perfil; y (2) para las titulaciones superiores de 5 años de experiencia general y 2 de ellos en los trabajos específicos solicitados. De esta forma se considera que titulaciones superiores con menos años de experiencia, por su mayor nivel de conocimientos, equivalen a titulaciones medias con más años de experiencia, de forma que se amplía la posibilidad de concurrencia a la licitación al incluir mayor número de titulaciones permitidas para un mismo perfil.
- Para el técnico en topografía se requiere la titulación pertinente y una experiencia mínima de 2 años en trabajos ferroviarios, que es lo mínimo que se le puede pedir a un profesional no recién licenciado.
- Para el perfil de coordinador de seguridad y salud, se requiere una titulación de base y el Máster en Prevención de Riesgos Laborales habilitante para dicho puesto, así como una experiencia general en trabajos de coordinación de seguridad y salud en obra civil de 5 años, durante los cuales puede haber intervenido en dos o tres obras de envergadura similar, no requiriendo una experiencia específica en obras ferroviarias.

*El presente documento ha sido firmado electrónicamente por el Jefe de Infraestructuras, Marcelo Burgos Teruel, en la fecha que se refleja en la validación que consta en el mismo y que puede ser verificada mediante el Código Seguro de Verificación (CSV) que asimismo se incluye.*

001\_MRR\_INFORME-PROP INICIO PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN