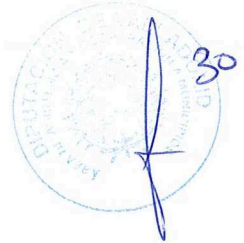




DIPUTACIÓN DE VALLADOLID

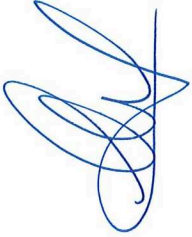
ÁREA DE ASISTENCIA Y  
COOPERACIÓN A MUNICIPIOS



**MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL CONTRATO DE OBRAS DE  
“REFUERZO DE FIRME VP 8000 VILLAVERDE DE MEDINA A BOBADILLA POR  
EL CAMPILLO, TRAMO: VILLAVERDE DE MEDINA A NUEVA VILLA DE LAS  
TORRES”**

La presente memoria se suscribe en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 28.1 de la *Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014*, conforme al cual, y bajo la rúbrica “Necesidad e idoneidad del contrato y eficiencia en la contratación”, se establece que “Las entidades del sector público no podrán celebrar otros contratos que aquellos que sean necesarios para el cumplimiento y realización de sus fines institucionales. A tal efecto, la naturaleza y extensión de las necesidades que pretenden cubrirse mediante el contrato proyectado, así como la idoneidad de su objeto y contenido para satisfacerlas, cuando se adjudique por un procedimiento abierto, restringido o negociado sin publicidad, deben ser determinadas con precisión, dejando constancia de ello en la documentación preparatoria, antes de iniciar el procedimiento encaminado a su adjudicación”.

1º.- JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DEL CONTRATO



De conformidad con el art. 1.2 de la *Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León*, se consideran “carreteras” las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles. Por su parte, del art. 79 de la *Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local*, se desprende que son bienes de dominio público los destinados a un uso o servicio público. En consecuencia, las carreteras se encuentran configuradas en el ordenamiento jurídico como bienes demaniales por una doble razón: porque son de titularidad pública y están afectadas al uso general, y porque, como se ha indicado, una ley específica les otorga expresamente ese carácter.

En tanto bienes demaniales a las carreteras les son de aplicación los principios enunciados en el artículo 6 de la *Ley 33/2003*. Así, “La gestión y administración de los bienes y derechos demaniales por las Administraciones públicas se ajustarán a los siguientes principios: e) Ejercicio diligente de las prerrogativas que la presente ley u otras especiales otorguen a las Administraciones públicas, garantizando su conservación e integridad”. Por tanto, la conservación viaria no es simplemente una potestad de las administraciones públicas titulares de las carreteras, sino que es algo que deben garantizar ejerciendo diligentemente sus prerrogativas. La conservación viaria forma parte de las actividades que debe desarrollar ineludiblemente una administración pública titular de carreteras; como garante de los intereses generales, esa administración tiene la responsabilidad indeclinable de ocuparse del patrimonio viario y, en definitiva, debe poner los medios para que los ciudadanos dispongan de unas infraestructuras que en todo momento permitan satisfacer su derecho a la movilidad y que garanticen la cohesión territorial.

De conformidad con el artículo 19 de la *Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León*, corresponde a la Administración titular de las carreteras la explotación de las mismas, comprendiendo dicha facultad las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos y usos de las zonas de dominio público, de servidumbre y afección.



## DIPUTACIÓN DE VALLADOLID

ÁREA DE ASISTENCIA Y  
COOPERACIÓN A MUNICIPIOS



Por su parte, el artículo 25 del Reglamento de Carreteras de Castilla y León, aprobado por Decreto 45/2011, de 28 de julio, establece en su apartado 1 que “Las operaciones de conservación y mantenimiento incluyen todas las actividades necesarias para preservar en el mejor estado posible el patrimonio viario. Las actuaciones de defensa de la carretera incluyen las necesarias para evitar actividades que perjudiquen a la carretera, a su función o a la de sus zonas de influencia. Las actuaciones encaminadas al mejor uso de la carretera incluyen las destinadas a facilitar su utilización en las mejores condiciones de seguridad, fluidez y comodidad posibles”.

Por tanto, queda determinada la obligación de realizar las actuaciones físicas necesarias sobre la infraestructura viaria para garantizar su preservación y adaptación a las necesidades de la demanda, así como la competencia que ostenta la Excm. Diputación Provincial de Valladolid para ello sobre las carreteras de su titularidad.

La carretera VP 8000 VILLAVERDE MEDINA A BOBADILLA POR EL CAMPILLO es una vía de titularidad provincial según Catálogo de Carreteras de la Diputación Provincial de Valladolid aprobado por Acuerdo 58/2018, de 5 de diciembre, de la Junta de Castilla y León.

Dicha vía, en los tramos que discurren entre los PK 0+313 y 2+600 (travesía de Villaverde de Medina) y PK 4+100 y 5+040 (travesía de Nueva Villa de las Torres), dispone de una plataforma de 6,30 metros, consistentes en dos carriles, uno para cada sentido de la circulación de 3,15, y bermas de 1,00 m. No obstante, el firme se encuentra en mal estado al tener roturas y agrietamientos sucesivos debido a su agotamiento y envejecimiento. Además, las bermas tienen anchos variables a lo largo del trazado.

Es por ello que se considera necesario proceder a la rehabilitación superficial y estructural del firme con el fin de conseguir un refuerzo y una capa de rodadura continua, manteniendo los anchos actuales de la carretera de 6,30 m de calzada de mezcla bituminosa en caliente, regularizando el tramo para conseguir dos bermas de 1,00 m de zahorra natural compactada.

A la vista de lo anterior, por Acuerdo Plenario nº 222/23 de fecha 24 de noviembre de 2023 se determinó la inclusión de referida actuación en la modificación del Plan de Inversiones de Carreteras, año 2023, con una inversión total prevista de 260.000,00 euros.

La exacta descripción de las obras a ejecutar, se ha recogido en el proyecto técnico de obras denominado “REFUERZO DE FIRME VP 8000 VILLAVERDE DE MEDINA A BOBADILLA POR EL CAMPILLO, TRAMO: VILLAVERDE DE MEDINA A NUEVA VILLA DE LAS TORRES” redactado por el Ingeniero Técnico de Obras Públicas D. Juan Manuel Losada Sánchez, concretándose en las siguientes:

- Capa de refuerzo y de rodadura: En toda la longitud de la obra se prevé realizar una nueva capa de rodadura mediante mezcla bituminosa en caliente tipo hormigón bituminoso AC16 surf B50/70 S (S-12) en un espesor de 5 cm.
- Recreído de bermas: Al aumentar el espesor del firme las bermas laterales quedarán demasiado bajas con lo cual se proyecta su recreído para ponerlas a cota de capa de rodadura mediante el aporte y la compactación de zahorra natural tipo ZN-25 con una anchura de 0,75 m.
- Señalización y balizamiento: Se repondrá la señalización horizontal mediante la realización de las tres bandas longitudinales. En el eje la banda será de 10 cm de anchura y en los bordes laterales de 15 cm. Se reformará las barreras metálicas existentes ampliando su longitud con nuevas barreras de seguridad donde son obligatorias.
- Reductores de Velocidad: Se aumentará la seguridad vial de la carretera mediante la realización de unos nuevos reductores de velocidad ejecutados “in situ”. A la entrada de las travesías se



DIPUTACIÓN DE VALLADOLID

ÁREA DE ASISTENCIA Y  
COOPERACIÓN A MUNICIPIOS



ejecutarán dos unidades, una en cada municipio, tipo "lomo de asno". Además, en la Travesía de Villaverde de Medina se ejecutará en el acceso al colegio un reductor de velocidad tipo "Paso peatonal sobreelevado (reductor trapezoidal)". Los reductores se realizarán mediante la extensión de mezcla bituminosa en caliente tipo hormigón bituminoso AC16 surf B50/70 S (S-12), con la correspondiente señalización, según planos.

Por todo ello, la actuación se encuentra plenamente justificada pues el nuevo diseño proyectado, incrementa notablemente la seguridad de la circulación en la carretera.

### 2º.- ELECCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE LICITACIÓN

Para la adjudicación del presente contrato se propone la utilización del procedimiento abierto simplificado, a que se refiere el artículo 159.1 de la Ley de contratos del Sector Público. Ello se justifica en el hecho de favorecer la concurrencia y en la imposibilidad de negociar cualquier término del contrato con los licitadores pues el objeto del mismo es la ejecución de unas obras previamente definidas en el documento técnico elaborado al efecto. Además, se dan las dos condiciones establecidas en los apartados a) y b) del citado art. 159.1 de la Ley de Contratos del Sector Público, para poder acudir a este procedimiento:

- a) Que el valor estimado de las obras es inferior a 2.000.000 de euros.
- b) Que entre los criterios de adjudicación a tener en cuenta en el pliego no hay ninguno evaluable mediante juicio de valor.

### 3º.- CRITERIOS QUE SE TENDRÁN EN CONSIDERACIÓN PARA ADJUDICAR EL CONTRATO

Se establece como único criterio de adjudicación del presente contrato el precio seleccionando la mejor oferta, tras la evaluación de las presentadas mediante la aplicación de fórmulas, dado que el proyecto de las obras objeto de contratación no se considera mejorable por los licitadores, ni se considera prioritario reducir el plazo de ejecución de las citadas obras.

### 4º.- CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

De conformidad con lo dispuesto con el artículo 202 de la Ley de Contratos del Sector Público, el órgano de contratación podrá establecer condiciones especiales en relación con la ejecución del contrato, siempre que estén vinculados al objeto del contrato, no sean directa o indirectamente discriminatorias, sean compatibles con el derecho comunitario y se indiquen en el anuncio de licitación y en los pliegos, siendo en todo caso obligatorio el establecimiento de al menos una condición especial de ejecución ya sea referida a consideraciones económicas, relacionadas con la innovación, de tipo medioambiental o de tipo social.

Atendido el objeto del contrato que nos ocupa, el contratista adjudicatario deberá cumplir a lo largo de la vigencia del contrato la siguiente condición especial de ejecución de carácter sociolaboral:

El pago a los subcontratistas y suministradores deberá realizarse en el plazo improrrogable de 60 días a contar desde el suministro de material o desde la ejecución de la prestación subcontratada (acreditado mediante la presentación, junto a la certificación final de la obra, de una declaración del contratista en la que se relacionen los subcontratistas o suministradores que, en su caso, hayan participado en el contrato, acompañada de una copia de los correspondientes justificantes de pago).



DIPUTACIÓN DE VALLADOLID

ÁREA DE ASISTENCIA Y  
COOPERACIÓN A MUNICIPIOS



5º.- PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

El presupuesto base de licitación, atendido el presupuesto de contrata recogido en el proyecto técnico redactado y aprobado por la Diputación de Valladolid es de 258.700 euros, importe que se corresponde con la cantidad máxima de gasto que puede comprometer el órgano de contratación y por tanto a que puede ascender el contrato de obras, incluido el IVA vigente (21%) que asciende a 44.898,35 euros.

Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 100 de la Ley de Contratos del Sector Público la estimación del mismo se ha realizado por los proyectistas teniendo en cuenta los precios habituales de mercado, tal y como se constata en el informe de supervisión del proyecto suscrito por el Servicio Técnico de Obras en fecha 11 de enero de 2024.

Para su determinación, conforme se indica en el proyecto, se han teniendo en cuenta los costes directos e indirectos siendo el porcentaje adoptado para la obtención de los costes indirectos del 6%, lo cual permite calcular que los costes directos son de 168.885,33 €, (de los cuales 14.104,84 € corresponden a los costes laborales según se indica en el listado de mano de obra valorado que integra el proyecto), y los costes indirectos son 10.779,92 €.

Todo ello aparece recogido en el resumen del presupuesto del proyecto que a continuación se detalla:

Presupuesto de ejecución material	179.665,25 €
13% Gastos Generales	23.356,48 €
6% Beneficio industrial	10.779,92 €
Subtotal	213.801,65 €
21% IVA	44.898,35 €
TOTAL	258.700,00 €

El cálculo del valor estimado del presente contrato cifrado en 213.801,65 euros, se ha obtenido a partir de la suma de los precios unitarios de las distintas unidades que integran las partidas del presupuesto del proyecto técnico a ejecutar, por lo que su importe coincide con el señalado como presupuesto base de licitación, sin incluir el IVA vigente, dado que no está prevista modificación alguna de las obras a lo largo de su ejecución.

6º.- DIVISIÓN EN LOTES

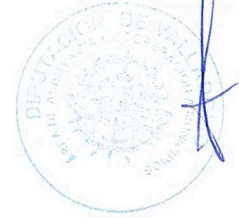
A los efectos de lo dispuesto en el artículo 99.3 de la Ley de Contratos del Sector Público y, de conformidad con la justificación suscrita por el técnico redactor del proyecto de las obras a ejecutar, se deja constancia de que el objeto del contrato no permite la división en lotes por razones técnicas:

Hay que tener en cuenta que este tipo de obras incluyen diversas actuaciones en la zona de carácter integral de modo que con la finalización de la misma se procede a la entrega de un bien para su uso público con carácter inmediato con todos los elementos necesarios para ello antes indicados, tanto los principales como los complementarios, circunstancia que se vería seriamente dificultada en el caso de existir diversas empresas adjudicatarias, sólo obligadas a responder de la parte contratada a las mismas, y no del bien de uso público en su conjunto.



**DIPUTACIÓN DE VALLADOLID**

ÁREA DE ASISTENCIA Y  
COOPERACIÓN A MUNICIPIOS



La obra se ejecuta en un ámbito espacial determinado en la misma zona de actuación, debiendo haber una perfecta coordinación entre las distintas unidades de obra, de forma que la afcción a la movilidad de personas y tráfico sea lo más reducida posible. En caso de que la obra fuera ejecutada por dos o más empresas, podrían suponer que la realización simultánea de diversas fases de la obra resulte incompatible.

La conveniencia de existir una única respuesta a la entrega al uso público, así como a la subsanación de los defectos observados que puedan deberse a deficiencias en la ejecución de la obra durante el plazo de garantía establecido es innegable. La existencia de diversas empresas adjudicatarias podría generar controversias sobre la responsabilidad de la obra, cuya resolución podría alargarse en el tiempo, con el perjuicio para la puesta en funcionamiento en condiciones adecuadas del espacio público afectado por la obra y, en definitiva, para sus posibles usuarios. En el ámbito de la propia ejecución de la obra, es evidente la necesidad de coordinar de forma óptima las distintas prestaciones, conforme se van desarrollando los trabajos y los plazos establecidos para cada una de ellas, de conformidad con las directrices emitidas por la Dirección Facultativa, cuestión que podría verse imposibilitada si su ejecución se encargase a una pluralidad de contratistas diferentes, poniendo en riesgo la correcta ejecución del contrato.

Por otra parte, las incidencias surgidas en algunos de los lotes podrían suponer el incumplimiento de los plazos asignados a las empresas adjudicatarias de otros lotes, de modo que la entrega completa y definitiva del bien afectado por el uso público se vería afectada. Por tanto, desde el punto de vista de la entrega de un espacio público para el uso de los ciudadanos, así como desde el punto de vista técnico, no resulta adecuada la división en lotes de la obra que se propone contratar.

Valladolid, a 13 de marzo de 2024

LA DIPUTADA DELEGADA DEL ÁREA DE  
ASISTENCIA Y COOPERACIÓN A MUNICIPIOS

Fdo.: Myriam Martín Frutos

