



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD DE CONTRATAR MEDIANTE CONCURSO PÚBLICO EL CONTRATO DE OBRAS “MEJORA DE FIRME EN LA CARRETERA A-135 DEL P.K. 4,8 AL 9,4. TRAMO: PUENTE DE LOS NAVARROS – PRADERA DE ORDESA” CLAVE: FOM_DGC_2024_14, PROMOVIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS DEL GOBIERNO DE ARAGÓN.

1. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE LA CONTRATACIÓN

Entre las competencias del Departamento de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística, en virtud del DECRETO 11/2024, de 30 de enero, por el que se aprueba su estructura orgánica, figura en su artículo 20 la competencia de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras para llevar a cabo las funciones de planificación, proyección, construcción, conservación, explotación y gestión administrativa de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma de Aragón, conforme a las previsiones contenidas en la Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón, y su normativa de desarrollo.

Asimismo, dentro de las competencias de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras están las de ejecución de los contratos de obras, servicios o suministros necesarios para la conservación y mejora de las carreteras.

La Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón, configura el Plan General de Carreteras como el instrumento de planificación de este importante sector en el marco de la planificación económica y territorial de la Comunidad Autónoma. Por Decreto 190/2013, de 17 de diciembre, del Gobierno de Aragón, se aprueba el Plan General de Carreteras de Aragón 2013-2024, documento que en todo caso está condicionado a la existencia de crédito adecuado y suficiente en los correspondientes presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Aragón para cada ejercicio.

Basándose en las necesidades de Aragón y en sus posibilidades económicas y financieras, desde la limitación presupuestaria, la Planificación en Carreteras pretende concentrar los recursos disponibles en las comunicaciones que más pueden potenciar el desarrollo económico y el empleo, así como en los lugares de la Red Autonómica de Carreteras donde la infraestructura debe mejorarse para conseguir adecuados niveles de seguridad vial.

Las actuaciones de construcción pueden ser bien de Acondicionamiento, o bien de Refuerzo de Firme. Las actuaciones de acondicionamiento, suponen una intervención integral de un tramo de carretera que por sus características actuales requiere el tratamiento de ensanche de plataforma y proyecto de un nuevo firme, y en ocasiones la mejora de trazado en planta y/o alzado, así como el resto de unidades para disponer de un tramo de carretera



completamente modernizado. Por el contrario, las actuaciones de refuerzo de firme son intervenciones de rehabilitación estructural del firme o renovación superficial del mismo en tramos de carreteras que se encuentran aceptablemente acondicionadas pero que, o bien la capacidad portante del firme se ha agotado, o bien sus características superficiales presentan deficiencias de adherencia o de impermeabilidad.

La carretera A-135, De Broto a Ordesa, perteneciente a la Red Básica de Aragón, se inicia en el P.K. 0+000 y finaliza en el P.K. 9+392. El tramo estudiado, se encuentra entre los P.K. 4+500 y el P.K. 9+392.

El proyecto fue aprobado mediante Orden de 15 de marzo de 2024 del Consejero de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística.

2. BREVE DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

La obra consiste en la ejecución de una mejora del firme y señalización en la carretera A-135 perteneciente a la Red Básica de la Red Autonómica Aragonesa, en una longitud de 4.600 metros, entre los puntos kilométricos 4+500 y 9+392, coincidentes con el Puente de los Navarros y La Pradera de Ordesa respectivamente.

Dado el estado de firme que presenta signos evidentes de agotamiento del firme actual se ha decidido realizar una estabilización de las zonas del firme que presentan blandones, la ejecución de un triple tratamiento superficial.

Así mismo está prevista la mejora del drenaje mediante la ejecución de cuneta pisable revestida de hormigón y posteriormente se procederán al pintado de la señalización horizontal.

3. PRESUPUESTO

De acuerdo con la Orden del Consejero de Fomento, Vivienda, Movilidad y Logística, de 15 de marzo de 2024, que aprueba el proyecto, el presupuesto asciende a 509.376,38 euros, IVA excluido.

Este importe, de acuerdo con el artículo 102.3 de la Ley 9/2017 LCSP, ha sido estimado atendiendo al precio general del mercado y es por tanto el adecuado para el efectivo cumplimiento del contrato.

Este precio se formula en términos de precios aplicables a tanto alzado a la totalidad, tal y como establece el Artículo 102.4 de la Ley 9/2017 LCSP.



El plazo de ejecución de las obras se ha estimado en seis (6) meses, por lo que las obras se ejecutarán totalmente en el año 2024, es por ello que solo habrá una única anualidad correspondiente al año 2024.

	TOTAL	2024
PRESUPUESTO (con IVA)	616.345,42 €	616.345,42 €

4. LICITACIÓN

Según el artículo 99.3 de la LCSP, se aplica uno de los motivos que considera la Ley como justificación válida de la no división en lotes de la obra objeto de este contrato: “(...) *la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultara la correcta ejecución del mismo desde el punto de vista técnico (...)*”.

El objeto de este contrato consiste en la ejecutar mejora del firme y señalización en la carretera A-135 entre el P.K. 4+500 y el P.K 9+392.

Estos trabajos de obra lineal, presentan unas características específicas por lo que no existe homogeneidad de trabajos a lo largo de la traza de la obra y hace que no sea adecuado dividir el objeto del contrato en lotes.

También hay que insistir en el hecho de que tanto los préstamos como los vertederos deben tener un tratamiento unitario por dos motivos:

- Por la Gestión Ambiental
- Por Optimización de los Recursos (Economía de Escala)

5. MESA DE CONTRATACIÓN

Según la disposición adicional segunda de la Ley 3/2011, de 24 de febrero, de medidas en materia de Contratos del Sector Público de Aragón (LCSPA), tendrán, en todo caso, la consideración de órganos de contratación de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Aragón los Consejeros del Gobierno de Aragón.

La composición de la mesa de contratación estará formada por funcionarios de carrera y por funcionarios interinos, ya que según el artículo 326.5 de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público estos últimos pueden formar parte de las mesas de contratación cuando no existan funcionarios de carrera suficientemente cualificados y así se acredite en el expediente.



En la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, “*no existen funcionarios de carrera suficientemente cualificados*” ya que solamente existe en el Servicio de Planeamiento, Concesiones e Inversiones un funcionario de carrera, el cual firma el PPTP de este contrato, y en el otro Servicio no existen funcionarios de carrera, por tanto, es necesario incorporar a la mesa de contratación funcionarios interinos.

6. CRITERIOS DE SOLVENCIA ECONÓMICA O FINANCIERA Y TÉCNICA O PROFESIONAL

En relación con los criterios y los medios de acreditación de la solvencia económica financiera y de la solvencia técnica exigible a los empresarios, y al objeto de abrir este contrato a la mayor competencia posible en beneficio tanto de los operadores económicos como de la entidad adjudicataria, se ha optado por lo menos restrictivo posible y establecer en el PCAP unos valores mínimos exigibles adecuados y suficientes según la experiencia acumulada para este tipo de contrato y que cumplen con los requisitos que establece la LCSP de acuerdo a lo previsto en los artículos 87 y 88.

En concreto, los criterios que se emplean en el expediente que nos ocupa son:

- En los criterios económicos y financieros se exige que, en el año de mayor volumen de producción de los últimos tres ejercicios, el volumen de ventas sea mayor que vez y media el valor estimado del contrato.
- En cuanto a los criterios técnicos y profesionales se exige que, en los cinco ejercicios anteriores, se hayan ejecutado al menos tres de la misma naturaleza al objeto del contrato por un importe superior cada uno de ellos de **360.000,00 €**, lo que es aproximadamente el 50 % del PBL del contrato.

Tal y como establece en su artículo 77 la LCSP, para los contratos de obras cuyo valor estimado sea igual o superior a 500.000 euros será requisito indispensable que el empresario se encuentre debidamente clasificado como contratista de obras de los poderes adjudicadores. Siguiendo este requisito, la clasificación exigida vendrá recogida en el apartado “O” del cuadro resumen del PCAP:

- Grupo G: Viales y pistas
 - Subgrupo 4: Con firmes de Mezclas Bituminosas
 - Categoría 3: Importe superior a 360.000 € e inferior o igual a 840.000 euros.

No obstante, es importante tener en cuenta que, al exigir en el punto “O” del cuadro-resumen clasificación a los licitadores, los criterios sólo son de aplicación a los licitadores extranjeros. En el caso de obras es preciso tener en cuenta que ningún licitador extranjero ha participado



en licitación alguna de obras de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, al menos en los últimos veinte años.

7. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Para valorar las proposiciones y determinar la mejor oferta, se utilizarán una “pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio”, la cual “se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos” de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 145 de la LCSP.

Con la finalidad de cumplir con el artículo 145 de la LCSP se han elegido unos criterios de adjudicación basados en el planteamiento que atienda a la mejor relación coste-eficacia, para ello la mejor relación calidad-precio se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos. Por ello, se hace necesario elegir criterios de adjudicación distintos al precio, en los que el licitador tenga la oportunidad de demostrar el conocimiento y la experiencia en la elaboración de los documentos a desarrollar, el conocimiento de los plazos necesarios para realizar dichos trabajos, así como las actividades necesarias a realizar y sus interacciones

Por tanto, se ha optado por seleccionar criterios de valoración o adjudicación **sujetos a evaluación previa**, con un peso de ponderación del 48%, y directamente vinculados al objeto del contrato, tales como:

- **MEMORIA CONSTRUCTIVA:** Documentos a redactar por los licitadores en los que se expongan los datos y formas de acometer los trabajos que se proponen, y en las que debe exponerse, con toda precisión, cómo afronta el licitador todo el proceso de ejecución de la obra, en todos los aspectos que pueden afectar una ejecución de la obra que atienda a los principios generales de un buen hacer en la construcción, con adecuación a los plazos y a la calidad exigida.
- **CRONOGRAMA Y PLAN DE OBRA:** Valora el cronograma de las obras presentado, los plazos previstos, la coherencia con el tipo de obras dada y la coherencia con la memoria constructiva. También, el análisis y descripción de aquellos trabajos que condicionan la obra, al derivarse de actividades críticas, especificando su influencia en la programación.
- **SEGURIDAD Y SALUD:** Documento que exponga las líneas básicas a desarrollar por el contratista en su plan de seguridad y salud, de acuerdo con lo exigido en el PPTP del Proyecto.

Estos criterios de adjudicación permiten establecer qué licitador tiene un mayor conocimiento de la obra para llevar a cabo una adecuada ejecución de los mismos. Asimismo, permiten evaluar



con mayor precisión la capacidad técnica y organizativa de los licitadores con el objetivo de alcanzar de manera óptima el objeto del contrato.

Además de ello, se utilizan criterios de valoración o adjudicación **sujetos a evaluación posterior**, con un peso de ponderación del 52%, que, de forma mecánica, objetiva y cuantitativa, mediante la mera aplicación de fórmulas, conceden la máxima puntuación a las propuestas más favorables para la administración, siendo éste:

- El precio del contrato u oferta económica, que se valorará mediante una fórmula lineal tramificada. Se cumple, en cualquier caso, que la oferta más baja obtiene la mayor puntuación.

La combinación de estos criterios, junto con la consideración de las ofertas consideradas anormalmente bajas, tal y como se detalla en el Anexo XI del PCAP, son los criterios que nos proporcionarán las ofertas económicamente más ventajosas, por estar vinculados directamente con las especificaciones del contrato, presentadas anteriormente.

Los citados criterios se vienen utilizando en los expedientes de obras gestionados por el Servicio de Planeamiento, Inversión y Concesiones de Carreteras desde el año 2017, en el que estos criterios fueron consensuados con representantes de la Intervención. Desde lo tratado en aquella ocasión, únicamente se ha dejado de emplear, como criterio de valoración automática, la rebaja del plazo de ejecución, pues se observó en las licitaciones del año 2017 que no conducía a buenos resultados.

A continuación, se detallan los resultados de las licitaciones más relevantes, prácticamente todas, del periodo 2011-2017, y posteriormente, el periodo desde 2017 a la actualidad.

SERVICIO DE PLANEAMIENTO 2011-2017			
	Presupuesto de licitación	Porcentaje de baja	Baja
	(Cifras en miles de euros)		
1	7.418,00	31,66	2.348,54
2	3.675,00	32,33	1.188,13
3	4.360,00	31,14	1.357,70
4	6.757,00	39,88	2.694,69
5	2.082,00	32,74	681,65
6	5.380,00	33,11	1.781,32
7	5.477,00	10,95	599,73
8	5.941,00	36,85	2.189,26
	41.090,00		12.841,02
		Media de las bajas	
		31,25%	



Como se puede comprobar en el cuadro anterior, con los criterios de adjudicación empleados entre el año 2011 y 2017, las adjudicaciones registraban unas bajas muy altas, lo cual siempre redundaba en una ejecución muy complicada de las obras.

SERVICIO DE PLANEAMIENTO 2017-2020			
	Presupuesto de licitación	Porcentaje de baja	Baja
	(Cifras en miles de euros)		
1	5.139,00	14,38	738,99
2	3.124,00	21,37	667,60
3	465,00	3,03	14,09
4	2.828,00	13,53	382,63
5	6.579,00	13,80	907,90
6	4.044,00	16,50	667,26
7	2.906,00	5,56	161,57
8	6.577,00	20,35	1.338,42
9	401,00	12,00	48,12
10	1.042,00	12,53	130,56
	33.105,00		5.057,14
		Media de las bajas	
		15,28%	

Se puede comprobar que con los criterios de adjudicación empleados a partir del año 2017 se consigue limitar las bajas, lo cual conduce a que los licitadores efectúen ofertas razonables, que permiten que las obras se ejecuten de una manera aceptable, dentro de los plazos proyectados y con escasas desviaciones presupuestarias. En efecto, los expedientes modificados han sido hasta el momento muy escasos. Todo ello redundaba en una mejor gestión de las obras, y en un adecuado aprovechamiento de la inversión pública.

8. CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN

El artículo 202 de LCSP impone la obligación de establecer en el PCAP al menos una condición especial de ejecución, relacionadas con la innovación, de tipo medioambiental o de tipo social, en aplicación del principio mencionado en el propio preámbulo de la LCSP de utilizar "la contratación pública como instrumento para implementar las políticas tanto europeas como nacionales...".

Como condiciones especiales de ejecución, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 202 de la LCSP, y debido a las características de objeto del contrato, se han incluido como condiciones sociales la siguiente:

Es condición especial para la ejecución de este contrato, que el técnico de seguridad y salud adscrito a la obra organice una sesión formativa en materia de seguridad y salud en el trabajo con una duración mínima de 6 horas (al comienzo de la obra) que mejore la ocupación y la



adaptabilidad de las personas adscritas a la ejecución de este contrato, así como sus capacidades y su calificación.

Para su acreditación, la empresa adjudicataria deberá presentar con carácter previo a la finalización del contrato, la especificación del contenido formativo y de los asistentes, así como del lugar y fecha de celebración de las sesiones formativas específicamente relacionadas con la ejecución de esta obra. La persona responsable de formación de la empresa adjudicataria deberá rubricar la relación de la acción formativa realizada, así como su contenido.

Por otra parte, dado el tipo de contrato, de obras, y el sector en el que desarrolla su actividad, la construcción, sector de paso entre el sector primario y la industria, se considera, por parte de esta Dirección, que el tipo de condición especial enunciada encaja perfectamente con el tipo de personal que habitualmente presta sus servicios en las empresas del sector.

9. FORMA DE PAGO

El pago se realizará mediante certificaciones parciales por meses, según se van realizando en cada periodo, las obras objeto de este expediente.

10. PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo de vigencia de este expediente será de seis (6) meses, según establece el proyecto.

Este plazo se indicará en el PCAP, y comenzará con el acta de comprobación del replanteo, de acuerdo con lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Todo lo cual se considera de acuerdo a lo expresado en el artículo 29.1 de la LCSP, donde dice:

“La duración de los contratos del sector público deberá establecerse teniendo en cuenta la naturaleza de las prestaciones, las características de su financiación y la necesidad de someter periódicamente a concurrencia la realización de las mismas, sin perjuicio de las normas especiales aplicables a determinados contratos.”

Por todo lo expuesto en los párrafos anteriores, se considera justificada la necesidad de la contratación.

Zaragoza, a fecha de firma electrónica

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

Fdo.: Miguel Ángel Arminio Pérez