

## INFORME RESPUESTA A LAS DUDAS Y OBSERVACIONES PLANTEADAS EN LA LICITACIÓN DEL EXP 2020/91/OBR

Este informe se expide atendiendo a las dudas planteadas por un licitador.

La solución constructiva de las barreras mixtas definidas en el proyecto, se ha definido al amparo de la excepción que permite la O.C. 35/2014 CRITERIOS DE APLICACIÓN DE SISTEMAS DE CONTENCIÓN DE VEHICULOS. Se transcribe íntegramente su Introducción:

### 1. Introducción:

*En ningún caso se podrán emplear dichos sistemas de contención de vehículos con disposiciones distintas a las empleadas en los ensayos acreditados, de acuerdo a lo indicado en la norma UNE-EN 1317. Únicamente se exceptúan de lo anterior las carreteras con características geométricas reducidas, los tramos urbanos así como aquellos tramos afectados por medidas correctoras derivadas de una Declaración de Impacto Ambiental, en los que podrán realizarse disposiciones distintas a las propuestas en estas recomendaciones siempre que, en los proyectos correspondientes, se diseñen convenientemente.*

Las carreteras de la Sierra de Tramuntana son vías con un trazado con características reducidas (anchura de carriles, radios de curvatura, acuerdos verticales,...) lo que motiva que la velocidad de circulación oscile entre 40 y 70 Km/h. Por otro lado, en general no disponen de las bermas laterales que permitan las deformaciones por impacto de sistemas de contención. En consecuencia, es planteable proponer elementos laterales distintos a los que figuran en el catálogo de sistemas de contención de vehículos.

Se pasa a contestar a cada pregunta:

1.- Pregunta (P): El presupuesto indica en cada una de las partidas de sistemas de contención de vehículos, una referencia a un único modelo comercial, en contra de la Ley de Contratos del Sector Público. Entiendo que se debe a un error en la redacción del Pliego de Prescripciones Técnicas?

Respuesta (R): En el proyecto NO se exige la instalación de barrera mixta de ningún fabricante concreto. La descripción de la partida y la representación gráfica de los elementos a instalar debe entenderse "de características similares". Es obvio que en el caso de los planos de detalle, no pueden dibujarse todos los modelos comerciales existentes en el mercado. Para la descripción de las unidades de obra, se ha utilizado la misma nomenclatura que en tres proyectos licitados y ejecutados anteriormente por esta Dirección Insular: carreteras Ma-2210 Puerto de Pollença a Formentor, Ma-10 de Pollença a Lluç y Ma-2141 acceso a la Calobra. Es dichas obras no se colocó la misma marca comercial.

2.- P: Cuales son las prestaciones que debe cumplir el sistema de contención de vehículos según la norma EN-1317 partes 1, 2 y 5?

R: Las prestaciones que debe cumplir el sistema son las descritas en la memoria y PPT del proyecto.

- Nivel de contención: N1 ó N2

- Índice de severidad: tipo A

- Anchura de trabajo  $\leq W6$  para N1  
 $\leq W7$  para N2

Hay que subrayar que no se trata de instalar un sistema en las mismas condiciones que en el ensayo, ya que se aprovechan los postes tipo IPN existentes, anclados con mazacotas de hormigón en el borde de la calzada. El ámbito de la obra son CARRETERES DE GEOMETRÍA Y VELOCIDAD REDUCIDA, que en la mayor parte de su desarrollo carecen de las bermas necesarias para permitir la deformación del sistema de contención. Se trata de un pretil "quitamiedos", no de un sistema de contención colocado en las mismas condiciones que los ensayos de impacto efectuados para las homologaciones.

3.- P: Podemos proponer otro sistema de contención de vehículos que cumplan las prestaciones que nos resuelva tras contestar la consulta del punto anterior?

R: Si, se puede proponer. Serán de aceptación los sistemas que cumplan con los requisitos descritos en el punto anterior aunque no se prevea su instalación en las mismas condiciones que las efectuadas para realizar los ensayos de homologación, ya que ni la cimentación y el terreno donde se instalan, ni el poste IPN existente, ni la pieza de recrecido ni la berma necesaria para la deformación en caso de impacto, serán los del ensayo.

4.- P: El sistema propuesto según proyecto cumple el marcado CE tal y como se exige el Reglamento Europeo de Productos de Construcción?

R: El sistema propuesto NO cumple el marcado CE, por los motivos ya expuestos en los puntos anteriores, al igual que no lo hacen los pretilos de piedra que hay en toda la carretera ni las barreras metálicas ancladas con mazacota de hormigón.

5.- P: La cimentación de los postes de la barrera es una condición que se tuvo en cuenta durante el ensayo de impacto real del sistema de contención propuesto en proyecto según la EN 1317?

R: No, la justificación es la misma del punto 2.

En la mayor parte de los tramos, el terreno donde hay que anclar la barrera es ROCA y la carretera carece de berma.

6.- P: Vemos que en el presupuesto de la obra se indica que el importe de la partida de Seguridad y Salud es de 0 €, mientras que el Estudio de Seguridad y Salud indica que el importe PEM es de 14.674,82 €. Cuál es la partida que debemos considerar?

R: En el resumen del presupuesto del ESS dice claramente: "Atès que les mesures de protecció de seguretat i salut laboral es consideren totes mínims legalment exigibles s'han valorat al pressupost de l'estudi de seguretat i salut però no s'abonaran explícitament ja que, en ser mínims legalment exigibles, es consideren inclosos en els costos indirectes o a les despeses generals"

Por tanto, las unidades descritas en el ESS son de aplicación, pero su abono se considerará incluido en las partidas de obra...

Palma, 5 de noviembre de 2020

El responsable del contrato



Joaquin García Rubio  
Ingeniero de Explotación