

INFORME PROPUESTA DE DESISTIMIENTO DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN

Denominación del Expediente:		REDACCIÓN DE PROYECTO CONSTRUCTIVO Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE RENOVACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEÑALIZACIÓN, ERTMS, DCO'S Y TELECOMUNICACIONES FIJAS DE LA LÍNEA MADRID-SEVILLA EXPT 3.19/20810.0066		
Plazo de ejecución del contrato:		PLAZO TOTAL CONTRATO: 52 MESES - REDACCIÓN Y APROBACIÓN PROYECTO CONSTRUCTIVO: 4 MESES - EJECUCIÓN OBRA: 48 MESES		
Presupuesto de licitación:		(A) BASE IMPONIBLE	IVA: (21%)	TOTAL CON IVA
		108.382.553,39€	22.760.336,21€	131.142.889,60€
(B) Valor estimado de:	<i>Prórrogas:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Modificados:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Suministros:</i> € (Sin IVA)		
	<i>Servicios:</i> € (Sin IVA)		
	<i>...</i> € (Sin IVA)		
Valor estimado del contrato (A+B):		108.382.553,39 € (Sin IVA)		
Procedimiento de adjudicación		Criterios de Adjudicación		
<input checked="" type="checkbox"/> Abierto <input type="checkbox"/> Restringido		<input type="checkbox"/> Un solo criterio <input checked="" type="checkbox"/> Varios criterios (mejor relación calidad-precio)		
<input type="checkbox"/> Licitación con Negociación <input type="checkbox"/> Negociado sin Publicidad		<input type="checkbox"/> Aspectos técnicos / económicos objeto de negociación		

1. Antecedentes

El 10 de Febrero de 2020 se publica en el Portal de Adif AV la licitación para la REDACCIÓN DE PROYECTO CONSTRUCTIVO Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE RENOVACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEÑALIZACIÓN, ERTMS, DCO'S Y TELECOMUNICACIONES FIJAS DE LA LÍNEA MADRID-SEVILLA, con número de expediente 3.19/20810.0066, por un importe total de 108.382.553,39€ (sin IVA) y para un plazo establecido de 52 meses, desglosado en 4 meses para la redacción y aprobación del proyecto constructivo más 48 meses de ejecución de la obra.

Debido a la situación de pandemia se tuvo que posponer la fecha de presentación de ofertas quedando finalmente fijada para el 12/06/2020.

A la misma concurren las siguientes Empresas:

1. SIEMENS
2. THALES
3. UTE ALSTOM – ENYSE
4. CAF (queda excluida del procedimiento por haber desvelado en el sobre Nº 3 contenido de la documentación relativa a los criterios de adjudicación evaluables mediante fórmulas).



Se elabora el correspondiente Informe de Valoración Técnica cuya fecha de aprobación es el 22 de Julio de 2020 y que presenta las siguientes valoraciones:

LICITADOR	PT (máximo 40)
1. SIEMENS	35,76
2. THALES	39,14
3. UTE ALSTOM - ENYSE	28,87

Posteriormente, el 24 de Julio de 2020, se procede a la apertura económica con las siguientes bajas ofertadas:

LICITADOR	BO	Presunción Anormalidad
1. SIEMENS	24,50	Proporcional
2. THALES	19,90	Proporcional
3. UTE ALSTOM - ENYSE	27,06	Temeridad

Se le requiere a la UTE ALSTOMS-ENYSE la justificación de los precios incurridos en presunción de temeridad en el plazo máximo establecido en la cláusula 19 del PCAP cinco (5) días hábiles, donde el licitador no presenta justificación solicitando una ampliación de plazo. Dado que se ha fijado el máximo plazo establecido, se deniega la ampliación y puesto que no se ha recibido respuesta en el plazo previsto, dicha oferta queda sin justificar por su bajo importe y por lo tanto queda descartada del proceso de licitación.

Por lo tanto, en base a la puntuación técnica y económica se obtiene el siguiente resultado final:

LICITADOR	PG	POSICIÓN
1.SIEMENS RAIL AUTOMATION SA	95,76	1º
2.THALES ESPAÑA GRP SA	93,62	2º

El 28 de Julio de 2020 se recibe escrito por parte de la UTE Alstom-Enyse en el que muestra su disconformidad con la valoración técnica recibida en su oferta y solicitan un "*...mayor detalle de la evaluación técnica efectuada respecto de la documentación entregada por la UTE...*".

El 31 de Agosto de 2020 se recibe escrito por parte de la Empresa Thales en el que muestra su disconformidad con las soluciones técnicas ofertadas por el resto de licitadores debido a que "*... ciertas soluciones ofrecidas por otros licitadores no solo podrían no adecuarse a las prescripciones más relevantes del Contrato (i.e. las enumeradas y detalladas en la cláusula 1 del Cuadro de Características del Contrato), sino que no son, ni mucho menos, idóneas para realizar la prestación del mismo y, a pesar de ello, no han sido aún excluidas del procedimiento...*" y que "*...dicha*



adjudicación llevaría a una menor mantenibilidad, fiabilidad y mayor incertidumbre durante y después de la ejecución del proyecto con lo que posteriormente, y con toda seguridad, se deberían introducir modificaciones relevantes en el diseño. Ello, a su vez, podría, incluso, perjudicar y poner en riesgo las actividades prestacionales y de gestión de servicios públicos que desarrolla esa entidad pública empresarial..."

Durante la fase de elaboración de ofertas se admite que los posibles ofertantes planteen dudas con respecto a las condiciones técnicas establecidas en la licitación, para lo cual se les facilita realizar una visita guiada a las instalaciones objeto del futuro contrato, y la cual se efectuó los días 24 y 25 de febrero.

Por otra parte, se resuelven las diferentes cuestiones que solicitan los posibles licitadores a través de los buzones de correos establecidos en la licitación y cuyas preguntas y respuestas son publicadas para conocimiento por parte del resto de licitadores y de esta manera asegurar la mayor transparencia posible.

Ante la pregunta de uno de los licitadores de la posibilidad de poder emplear un interfaz paralelo, se publicó la siguiente respuesta:

"La propuesta técnica que desarrolla el proyecto funcional objeto de la presente licitación desarrolla una solución que, entre otras consideraciones, mantiene en explotación de manera simultánea los sistemas de protección de tren ERTMS (que se incorpora paulatinamente) y LZB durante todo el ciclo de vida del proyecto coexistiendo una vez finalizado el mismo. Serán consideradas soluciones alternativas que aborden un planteamiento exclusivo entre los sistemas, de manera que se pueda prescindir de LZB según entre en explotación el sistema ERTMS siempre que el planteamiento esté articulado en las mismas fases consideradas en la solución de partida. Todas las ofertas deberán incluir dentro de sus proposiciones económicas la totalidad de las partidas presupuestadas relacionadas con el sistema de protección de tren del que se prescinde, independientemente de que sean o no objeto de la solución propuesta."

Con carácter general el alcance de las actividades recogidas en el pliego de esta licitación es el siguiente:

a) Diseño y Definición de las Instalaciones de Seguridad necesarias, concretamente, las Instalaciones de Enclavamiento, Sistemas de Protección del Tren: ERTMS y ASFA Digital, integración en el CTC, así como el sistema de Suministro del sistema de Energía, y pequeña Obra Civil Auxiliar para el tendido de nuevos cables, e instalación del nuevo equipamiento.

b) Redacción del Proyecto Constructivo de las Instalaciones de Seguridad necesarias, concretamente, las Instalaciones de Enclavamiento, Sistemas de Protección del Tren: ERTMS y ASFA Digital, integración en el CTC, así como el sistema de Suministro del sistema de Energía, y pequeña Obra Civil Auxiliar para el tendido de nuevos cables, e instalación del nuevo equipamiento.



c) Ejecución de las obras, Pruebas y Puesta en Servicio de las Instalaciones de las instalaciones de Seguridad necesarias, concretamente, concretamente, las Instalaciones de Enclavamiento, Sistemas de Protección del Tren: ERTMS y ASFA Digital, integración en el CTC y sistema LZB, así como el sistema de Suministro del sistema de Energía, y pequeña Obra Civil Auxiliar para el tendido de nuevos cables, e instalación del nuevo equipamiento y todas las actuaciones para las pruebas y puesta en servicio, y las tareas de pre-mantenimiento necesarias hasta la puesta en servicio compatibilizando la explotación comercial y sin repercusión alguna sobre la misma.

El detalle de las instalaciones de seguridad afectadas es el que se detalla también en el propio pliego y de las cuales se extraen las más representativas para el caso que nos ocupa:

- Enclavamientos: Sustitución de los actuales enclavamientos de tipo ENCE ESTW L90 existentes en la LAV Madrid – Sevilla, por otros nuevos enclavamientos electrónicos de última generación manteniendo la funcionalidad existente.
- Sistema de Protección de Tren (LZB): La funcionalidad LZB existente ha de quedar garantizada con los nuevos enclavamientos, estando relacionados con estos mediante un interfaz serie.
- Sistema de Protección de Tren (ERTMS): Instalación del sistema ERTMS N2 en toda la línea sobre la totalidad de los enclavamientos, así como en el ramal La Sagra-Toledo, estando relacionados con los RBCs mediante interfaz serie.
- Fronteras: Implementación de fronteras con sistemas de protección adyacentes, así como las derivadas de fases intermedias ERTMS/LZB.
- Durante la fase de Diseño, Construcción, Pruebas, Puesta en Servicio, el adjudicatario será el responsable de resolver las interfaces necesarias para la operatividad funcional completa de las instalaciones asociadas a la línea: la integración en el CRC Centro de Regulación y Control, Sistema DaVinci, modificaciones de los PCEs frontera en su caso, así como en general todos aquellos necesarios para la correcta funcionalidad de la LAV Madrid – Sevilla.
- Hasta la puesta en servicio del ERTMS han de quedar garantizada la plena funcionalidad de las instalaciones existentes.
- La funcionalidad LZB ha de quedar garantizada en todo momento, antes, durante y finalizadas las obras.

2. Motivación del desistimiento

Entendiendo que, tras las consultas realizadas por las empresas licitadoras, una de las respuestas dadas haya sido que *“... serán consideradas soluciones alternativas que aborden un planteamiento exclusivo entre los sistemas, de manera que se pueda prescindir de LZB según entre en explotación el sistema ERTMS ...”*, supone la alteración



de las condiciones recogidas en el pliego que rige la licitación, y por lo tanto se haya permitido la presentación de ofertas que no se ajustan a los términos del pliego.

Dado que, en base a la respuesta anterior, han sido admitidas y valoradas todas las ofertas presentadas en la fase de valoración y se ha procedido a la apertura económica de las mismas, no es posible invalidar la respuesta y, en consecuencia, algunas de las propuestas presentadas han tenido dicha respuesta en consideración, que se ve reflejada en la solución de la oferta correspondiente.

Todo ello lleva a solicitar el desistimiento en la licitación del expediente 3.19/20810.0066 para la REDACCIÓN DE PROYECTO CONSTRUCTIVO Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE RENOVACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEÑALIZACIÓN, ERTMS, DCO'S Y TELECOMUNICACIONES FIJAS DE LA LÍNEA MADRID-SEVILLA por haberse producido una infracción no subsanable de las normas reguladoras del procedimiento de adjudicación.

Se solicita igualmente que se inicie de nuevo el proceso de licitación del expediente del asunto.

3. Alcance de la solicitud

En base a lo reseñado, se propone el desistimiento del expediente de contratación REDACCIÓN DE PROYECTO CONSTRUCTIVO Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE RENOVACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEÑALIZACIÓN, ERTMS, DCO'S Y TELECOMUNICACIONES FIJAS DE LA LÍNEA MADRID-SEVILLA Expediente: 3.19/20810.0066 y se solicita a su vez que se inicie de nuevo el proceso de licitación del citado expediente del asunto.



AUTORIZACIONES**IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO:**

INFORME PROPUESTA DE DESISTIMIENTO DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN:

REDACCIÓN DE PROYECTO CONSTRUCTIVO Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE RENOVACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEÑALIZACIÓN, ERTMS, DCO'S Y TELECOMUNICACIONES FIJAS DE LA LÍNEA MADRID-SEVILLA
EXPT 3.19/20810.0066**RELACIÓN DE CARGOS FIRMANTES**

Propone	Juan Antonio Delgado López	Subdirector de Instalaciones (*)
VºBº	Eugenio Nasarre Serrano	Director Técnico (*)
VºBº	Ángel Contreras Marín	Director General de Conservación y Mantenimiento (*)
Conforme	Juan Pablo Villanueva Beltramini	Director General de Adif Alta Velocidad

(*) Firman en virtud del Convenio de encomienda de gestión entre ADIF-Alta Velocidad y ADIF de 20 de diciembre de 2019, por el que se encomienda a ADIF la ejecución de actividades de carácter material o técnico. (BOE Núm. 35 de 10/02/20).

