EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN,
JASANGARRITASUN
ETA INGURUMEN SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD
Y MEDIO AMBIENTE

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES



PROYECTO DE REPARACIÓN DEL MUELLE DE LA JARANA DEL PUERTO DE DONOSTIA

VITORIA-GASTEIZ, SEPTIEMBRE DE 2021

ANTECEDENTES Y OBJETO DEL CONTRATO

El Puerto de Donostia/San Sebastián se sitúa al sur del monte Urgull, en pleno centro de la ciudad y formando parte de la bahía de la Concha. La bocana del puerto mide 20 m de ancho, tiene un calado de 3 m y está orientada al sur. El puerto está dividido en dos por el Muelle Central, que delimita claramente las dársenas de pesca y de recreo, alojando esta última 375 embarcaciones deportivas. Tiene una forma aproximada de triángulo rectángulo, con base y altura de 300 m y 200 m, con su hipotenusa orientada al sur, alcanzando una superficie de 30.000 m2.

Se definen los diferentes usos marítimos del puerto según los buques que en este atracan, según lo contenido en siguiente figura. En dicha figura se pueden observar en rojo aquellas zonas de uso recreativo o deportivo y en azul las zonas de uso pesquero, aunque estas últimas, hoy en día, son empleadas prácticamente por embarcaciones deportivas y de transporte marítimo.



Figura 2. Zonas de usos marítimos. Puerto de Donostia. Fuente: GPO.

En la siguiente figura, se señala en color rojo la ubicación y extensión del muelle de la Jarana del Puerto de Donostia, que es precisamente la infraestructura objeto de análisis y estudio en este expediente de contratación.



La ubicación del Muelle de la Jarana es inmediatamente al sur del monte Urgull, en el lado norte de la dársena del puerto de Donostia. Dicho muelle consta de una longitud aproximada de 219 metros, tratándose de un muelle vertical de bloques de hormigón.

Durante el año 2020, esta Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos ha llevado a cabo el análisis y estudio del estado actual de los muelles de los puertos de la CAPV, trabajo realizado por la empresa GPO de forma satisfactoria, siendo los muelles del puerto de Donostia unos de los cuales han estado dentro del alcance del análisis realizado.

A continuación, se muestran los resultados obtenidos en relación al muelle de la Jarana, siendo estas conclusiones extraídas las que han empujado a esta Dirección a acometer la redacción del presente proyecto, con la firme voluntad de ejecutar la posterior reparación de esta infraestructura; puesto que, a raíz de los resultados, su nivel de servicio es uno de los que más comprometidos se encuentran en la actualidad. Eso, unido a la importante actividad y afluencia de personas que soporta este muelle y este puerto en concreto, hacen que sea necesaria y justificada la puesta en marcha de esta intervención, partiendo de la base de redactar el proyecto que defina y valore con precisión el alcance de los trabajos a realizar.

ESTADO ACTUAL Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

A continuación, se aporta un resumen detallado de los resultados de las inspecciones realizadas en el muelle objeto de análisis, trabajo realizado por la empresa GPO en el año 2020.

Por lo general, el estado de los paramentos del Muelle de la Jarana es bueno. Por lo observado durante el análisis y las pruebas realizadas, el paramento parece bastante homogéneo y regular, si bien hay zonas que presentan un mejor estado que otras. Por ejemplo, en los Pk's 0+440 a 0+480, no se aprecian apenas imperfecciones en la superficie. Algo similar ocurre en el final de la alineación, entre los Pk's 0+570 y 0+584, donde el estado del paramento es cuasi-perfecto.

De igual manera, se detecta una banqueta o recalce irregular en el total de la alineación, con zonas en los que el recalce parece desaparecer (ya sea porque no se ejecutó o por daños posteriores a su ejecución).

Así, los daños identificados en este muelle en concreto se concentran en la banqueta, en los bloques de guarda y, sobre todo, en el paramento de bloques de hormigón, siendo la superestructura el elemento que presenta menos desperfectos o patologías.



Figura 18. Eje de referencia de inspecciones. Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.

BANQUETA DE CIMENTACIÓN

Se detectan socavaciones de la banqueta principalmente en los Pk's 0+380, 0+460 y 0+520. La pérdida del material de la banqueta provoca descalces significativos, tal y como se puede apreciar en las figuras presentadas a continuación.



Figura 65. Descalce de la banqueta de cimentación. Pk 0+380. Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.



Figura 66. Descalce de la banqueta de cimentación. Pk 0+480. Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.



Figura 67. Descalce de la banqueta de cimentación. Pk 0+520. Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.

ESTRUCTURA DE GUARDA

En el Muelle de la Jarana, los bloques de guarda presentan desagregaciones y grietas en distintos Pk's, presentándose a continuación algunos de los más destacables



Figura 69. Grieta y desprendimiento en el bloque de guarda. Pk 0+390. Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.



Figura 70. Grieta y desplazamientos del bloque de guarda. Pk 0+440. Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.



Figura 71. Grieta importante en el bloque de guarda. Pk 0+500. Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.

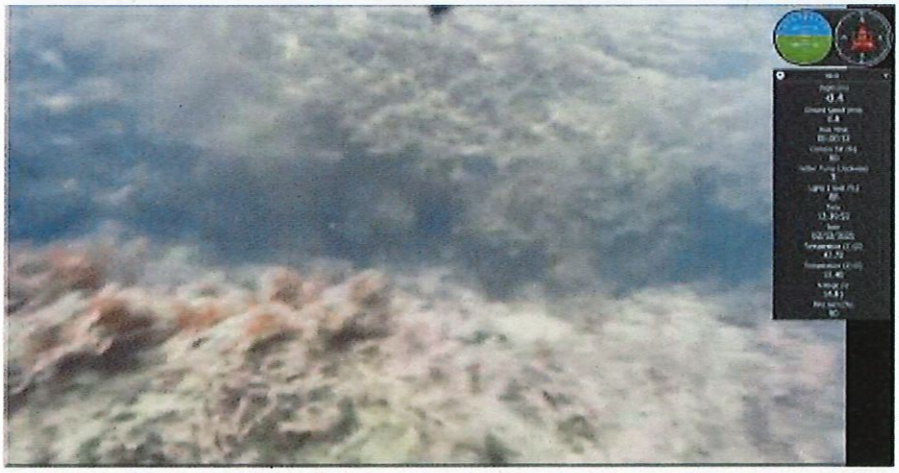


Figura 72. Grieta importante en el bloque de guarda. Pk 0+580. Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.

PARAMENTO VERTICAL DE BLOQUES DE HORMIGÓN

El paramento vertical del muelle de la Jarana presenta en diversos Pk's grietas y desprendimientos de sus bloques. A continuación, se presentan imágenes de algunos casos destacables.

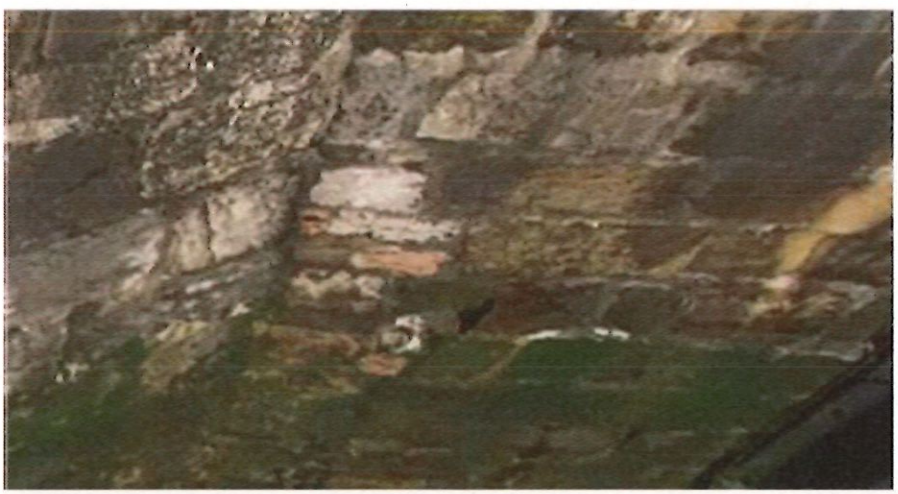


Figura 73. Fisura en un bloque de hormigón. Pk 0+400 del Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.



Figura 74. Desprendimiento de bloques de hormigón. Pk 0+440 del Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.

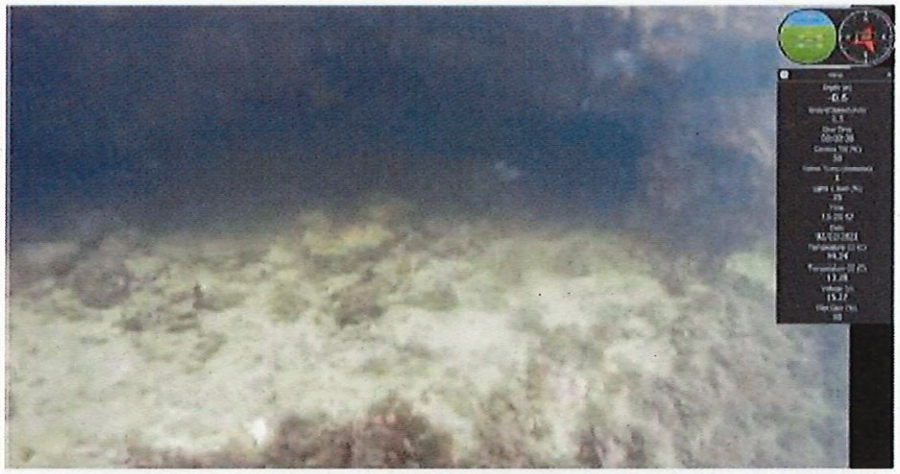


Figura 75. Desprendimiento de bloques de hormigón. Pk 0+510 del Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.

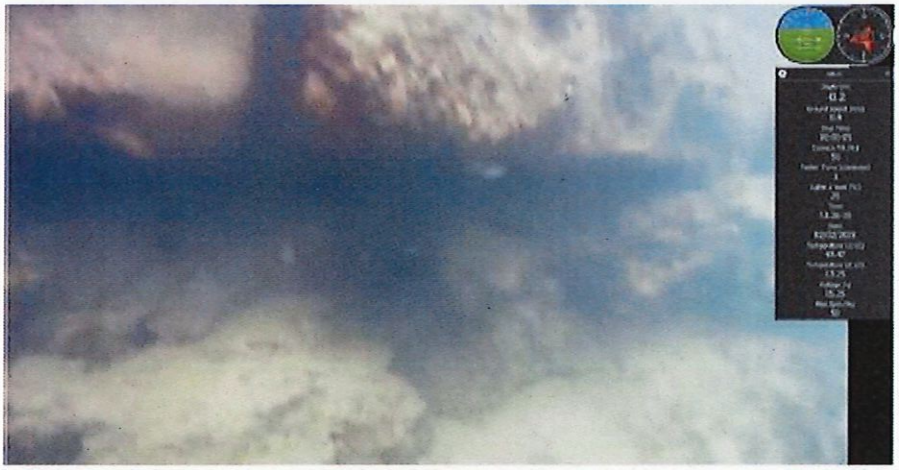


Figura 76. Desprendimiento de bloques de hormigón. Pk 0+540 del Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.



Figura 77. Desprendimiento de bloques de hormigón. Pk 0+550 del Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.

SUPERESTRUCTURA

La superestructura del Muelle de la Jarana presenta un muy buen estado, identificándose tan solo desprendimientos en el anclaje del bolardo en el PK 0+440, que se muestra a continuación.



Figura 79. Desprendimientos en el anclaje del bolardo del Pk 0+440 del Muelle de la Jarana. Fuente: GPO.

NIVEL DE SERVICIO GLOBAL

Como resultado del análisis realizado, se procede al cálculo del NDS (Nivel de Servicio) promedio de cada elemento de la estructura por separado, obteniéndose los siguientes valores para el Muelle de la Jarana del Puerto de Donostia.

- ✓ Banqueta (NDSE 1): 1,39 → BUEN ESTADO.
- ✓ Bloques o losa de guarda (NDSE 2): 1,34 → BUEN ESTADO.
- ✓ **Bloques de hormigón (NDSE 3): 2,09 → ESTADO REGULAR.**
- ✓ Viga cantil (NDSE 4): 1,13 → BUEN ESTADO.

Además de lo anterior, se han desarrollado varios planos de NdS (que figuran en el Anexo I) que nos proporcionan información gráfica e intuitiva, por Pk's y con ayuda de una escala semafórica, la información del estado de la estructura a nivel global, tal y como se puede apreciar en la siguiente figura.

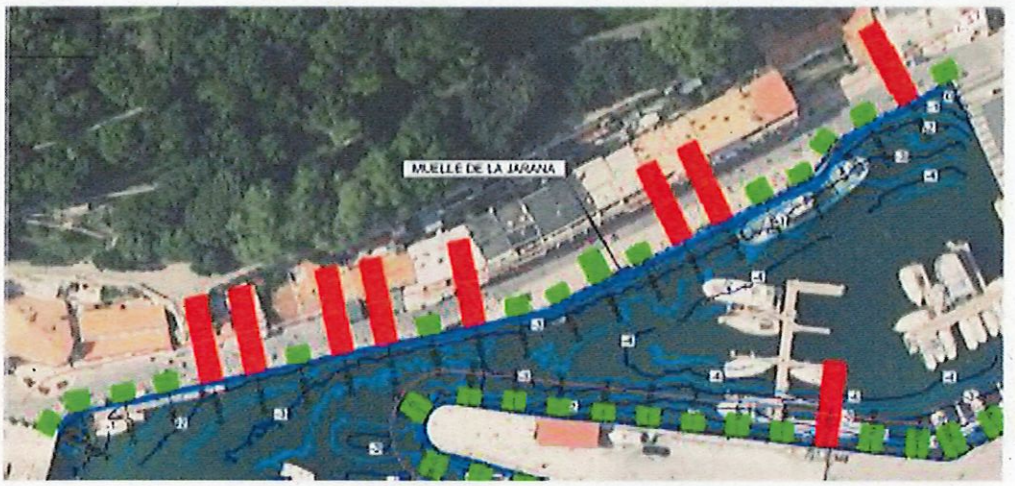


Figura 89. Detalle del Muelle de la Jarana del plano de Nivel de Servicio global. Fuente: GPO.

Mediante la figura anterior se puede observar cómo el ESTADO REGULAR del muelle se refleja en todos sus Pk's solo en cuanto al promedio, ya que hay diversos Pk's puntuales dónde el NDS global llega a ser CRÍTICO (NDSU-GRA=5), estos son: el PK 0+380, 0+430, 0+440, 0+490, 0+510, 0+520, 0+540 y 0+550 (Figura 89).

Por otro lado, como se puede observar en la siguiente (Figura 90), el NdS global se ve afectado de manera significativa por el estado del paramento vertical de bloques de hormigón, identificándose Pk's dónde el NdS del paramento llega a ser crítico y que representan el 26% de la alineación. Además de lo anterior, se han detectado descalces en el 13% de los Pk's inspeccionados y diversos bloques de guarda dañados.



Figura 90. Detalle del Muelle de la Jarana del plano de Nivel de Servicio del paramento vertical de bloques de hormigón. Fuente: GPO.

RESUMEN DE NIVEL DE SERVICIO

Como forma de sintetizar toda la información, se presenta en la siguiente tabla el resumen de NDS parciales y globales (incluido el ponderado por el riesgo de accidente, NDSGU-RA) de cada elemento del muelle de la Jarana del Puerto de Donostia.

	NDSE 1	NDSE 2	NDSE 3	NDSE 4	NDSGU	NDSGU-RA
Muelle de la Jarana	1,39	1,34	2,09	1,13	1,54	2,47
	BUEN ESTADO	BUEN ESTADO	ESTADO REGULAR	BUEN ESTADO	BUEN ESTADO	ESTADO REGULAR

CONCLUSIONES

Así pues, del análisis anterior, en el Puerto de Donostia, a nivel global, tenemos un ESTADO REGULAR de la infraestructura, con un NDSGU-RA general de 2,08. Desglosado este NDSGU-RA por muelles, resulta en lo siguiente:

- Muelle Central: 1,93 → BUEN ESTADO.
- **Muelle de la Jarana: 2,47 → ESTADO REGULAR.**
- Muelle Kaia Arriba: 1,40 → BUEN ESTADO.

A raíz de las conclusiones expuestas anteriormente, extraídas del análisis del estado actual del muelle de la Jarana del Puerto de Donostia y del resto de muelles del puerto realizado por GPO en el año 2020, esta Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos ha concluido en la necesidad de acometer la redacción del proyecto de reparación del muelle de la Jarana, con el objetivo de que, a partir de toda la documentación existente que se ha obtenido al realizar el análisis previo del estado actual de la infraestructura, se redacté un proyecto constructivo completo de reparación que permita devolver a este muelle a un buen estado de conservación, desde el punto de vista de la seguridad y la estabilidad; y a su vez, al puerto de Donostia en general, puesto que es este muelle el que genera que a nivel global, en el puerto, tengamos un estado global regular de la infraestructura de atraque.

CONTENIDO DEL PROYECTO A REDACTAR

El Proyecto Constructivo constará de los siguientes documentos:

DOCUMENTO Nº 1: MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA: antecedentes, objeto y alcance del proyecto, criterios de diseño y condicionantes del proyecto, descripción y justificación de las obras, declaración de cumplimiento de la normativa de aplicación, declaración de obra completa, presupuesto de las obras, plazo de las obras, revisión de precios, clasificación del contratista, documentos del proyecto, y cuantos otros apartados se consideren necesarios.

Anejo nº1: Reportaje Fotográfico.

Anejo nº2: Bases de Partida.

Anejo nº3: Topografía y batimetría.

Anejo nº4: Estudio de Condicionantes Constructivos.

Anejo nº5: Cálculos de estabilidad.

Anejo nº6: Cálculos estructurales.

Anejo nº7: Justificación de Precios.

Anejo nº8: Dimensionamiento analítico de las obras.

Anejo nº9: Impacto ambiental.

Anejo nº10: Análisis de ciclo de vida y coste/beneficio.

Anejo nº11: Estudio de alternativas

Anejo nº12: Plan de Obra y Proceso Constructivo.

Anejo nº13: Estudio de Seguridad y Salud.

Anejo nº14: Plan de Control de Calidad

Anejo nº15: Plan de Gestión de Residuos.

DOCUMENTO Nº 2: PLANOS

DOCUMENTO Nº 3: PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

DOCUMENTO Nº 4: PRESUPUESTO

- Capítulo I: Mediciones
- Capítulo II: Cuadro de precios nº 1
- Capítulo III: Cuadro de precios nº 2
- Capítulo IV: Presupuestos Parciales
- Capítulo V: Presupuesto general

La Memoria describirá el objeto de las obras y recogerá los antecedentes y situación previa de las mismas, las necesidades a satisfacer y la justificación de la solución adoptada, descripción de las diferentes unidades de la obra, detallándose los factores de todo orden a tener en cuenta. Asimismo, se incluirá el resumen de presupuesto, el plazo de ejecución previsto, la clasificación del contratista de las obras, índice de los documentos que componen el proyecto, manifestación expresa y justificada de que el proyecto comprende una obra completa o fraccionada según el caso, declaración del cumplimiento de la Ley de Contratos del Sector Público, la Ley de Puertos y Transporte Marítimos del País Vasco, y de la Ley de Costas y consideraciones finales.

Se deberán realizar los Planos de conjunto y de detalle necesarios para que las actuaciones de obra queden perfectamente definidas, deberán ir acotados de forma clara y precisa y ser lo suficientemente descriptivos para que puedan deducirse de ellos las mediciones que sirvan de base para las valoraciones pertinentes y la elaboración del presupuesto.

Se utilizarán las escalas convenientes para la mejor definición del proyecto, la codificación de los planos será la definida en el modelo de cajetín del Anexo II.

En el Pliego de condiciones técnicas particulares se hará la descripción de las obras y se regulará su ejecución, con expresión de la forma en que esta se llevará a cabo, los materiales de que están compuestas las unidades de obra, instrucciones de ejecución de cada una de las unidades de obra, medición, control de calidad y obligaciones de orden técnico que correspondan al contratista.

En ningún caso contendrá declaraciones o cláusulas que sean objeto del Pliego de cláusulas administrativas Particulares.

Se redactará en forma de articulado, incluyendo las materias correspondientes a los siguientes apartados:

I. Objeto y alcance del Pliego, incluyendo disposiciones de carácter general y particular de aplicación. Descripción de las obras.
II. Condiciones que deben cumplir los materiales, indicándose, en artículos independientes, las características y calidad de todos y cada uno de los materiales que figuren en las distintas unidades de obra.
III. Ejecución, dónde se señalarán en artículos independientes, la forma y prescripciones de la ejecución de cada una de las unidades de obra, con mención de los materiales a emplear y el artículo del pliego donde se especifican las características de dichos materiales,
IV. Medición y abono, de especial importancia en este tipo de proyecto, la definición precisa de la forma de medición, criterios de tolerancia y abono de la unidad.

El Presupuesto estará formado por los siguientes capítulos:

a) Mediciones
b) Cuadro de precios número uno.
c) Cuadro de precios número dos.
d) Presupuestos parciales.
e) Presupuesto general.

El Presupuesto General vendrá desglosado por capítulos en función de las distintas partes de las obras diferenciadas entre sí.

Las mediciones se constituirán en apartados coincidentes con los de los presupuestos parciales y el Presupuesto General, y las unidades de obra se identificarán con las del mismo nombre que figure en los cuadros de precios.

Asimismo, quedará perfectamente definido cada uno de los resultados parciales que se obtengan, debiendo figurar todos los datos que se empleen en tal medición en la documentación gráfica.

El cálculo de los precios de las distintas unidades de obra se basará en la determinación de los costos directos e indirectos precisos para su ejecución, sin incorporar en ningún caso el importe del I.V.A.

Se consideran costes directos:

- La mano de obra, con sus pluses, cargas y seguros sociales que intervienen directamente en la ejecución de la unidad de obra.
- Los materiales, a los precios resultantes a pie de obra, que quedan integrados en la unidad de que se trate o que sean necesarios para su ejecución.
- Los gastos de personal, combustible, energía, etc., que se ocasionen por el accionamiento o funcionamiento de la maquinaria o instalaciones utilizadas en la ejecución de la unidad de obra.
- Los gastos de amortización y conservación de la maquinaria e instalaciones necesarias para la ejecución de la correspondiente unidad.

Se consideran costes indirectos:

- Los gastos de instalación de oficinas a pie de obra, comunicaciones, edificación de almacenes, talleres, pabellones temporales para obreros, laboratorios, etc. Los del personal técnico y administrativo adscrito exclusivamente a la obra, los imprevistos y los mencionados en el pliego de cláusulas técnicas particulares. Todos estos gastos, excepto aquellos que se reflejen en el presupuesto valorados en unidades de obra o en partidas alzadas, se cifrarán en un porcentaje de los costes directos, igual para todas las unidades de obra, que adoptará, en cada caso, el autor del proyecto a la

vista de la naturaleza de la obra proyectada, de la importancia de su presupuesto y de su previsible plazo de ejecución.

Se denominará presupuesto de ejecución material al resultado obtenido por la suma de los productos de la medición de cada unidad de obra por su precio unitario correspondiente y las partidas alzadas.

El presupuesto de ejecución por contrata se obtendrá incrementando el de ejecución material en los siguientes conceptos:

- Gastos generales de estructura que inciden sobre el contrato, cifrados en los siguientes porcentajes aplicados sobre el presupuesto de ejecución material:

  - El 13% en concepto de gastos generales de la empresa, gastos financieros, cargas fiscales, tasas de administración legalmente establecidas que inciden sobre el costo de las obras y demás derivadas de las obligaciones del contrato.

  - El 6% en concepto de beneficio industrial del contratista.

- El impuesto sobre el valor añadido que grave la ejecución de la obra, cuyo tipo se aplicará sobre la suma del presupuesto de ejecución material y los gastos generales de estructura reseñados en el apartado anterior.

Topografía y batimetría

Se facilitarán los últimos datos topográficos y batimétricos tomados por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos de la zona (año 2020 y anteriores). En caso de no disponer de esta información actualizada o de existir partes de la infraestructura sobre las que se pueda necesitar mayor información, dentro del precio del contrato se incluye la ejecución de un levantamiento topo-batimétrico de la infraestructura objeto del proyecto, o de zonas específicas, ayudado preferentemente de las últimas tecnologías disponibles en este campo (Dron/Rov). Se reflejarán en el proyecto los planos de planta y perfiles del estado actual.

Estudio de condicionantes constructivos

Se prestará especial atención al proceso constructivo y a los medios que puedan requerirse para la ejecución de los trabajos. Se estudiarán todas las posibilidades, incluyendo medios marítimos, para ejecutar la obra de refuerzo o reparación necesaria.

Cálculos de estabilidad geotécnica

Dentro del precio del contrato, se contempla, en caso de que la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos lo estime necesario, la realización de una investigación geotécnica mediante la ejecución de tres sondeos. Con la información recopilada (sondeos y ensayos de laboratorio), se deberá realizar un diagnóstico de las patologías detectadas y dicho diagnóstico deberá ser confirmado por cálculos geotécnicos y/o estructurales. Asimismo, las soluciones constructivas para la estabilización y rehabilitación de las zonas dañadas que se propongan, deberán apoyarse en sus correspondientes cálculos geotécnicos que garanticen la estabilidad de la infraestructura para poder realizar una valoración de las distintas alternativas presentadas. Se incluirán los datos representativos, formulación y resultados de cada uno de los casos.

Estudio de Alternativas

Se analizarán las diferentes alternativas planteadas para el refuerzo o la reparación del muelle, teniendo en cuenta aspectos técnicos y constructivos, económicos y medioambientales para seleccionar la alternativa más adecuada. Se especificará la vida útil y tareas de mantenimiento asociadas a las alternativas propuestas, se valorarán ambientalmente y se calculará el coste de ejecución de éstas. No necesariamente todas las propuestas pueden cumplir con la vida útil deseada debido a los condicionantes constructivos que puedan surgir, es por ello, que debe considerarse el grado de estabilidad y el nivel de mantenimiento que implicará cada alternativa. Independientemente de lo anterior, se buscará conseguir una solución definitiva que cumpla con la vida útil deseada.

Dimensionamiento analítico de las obras

Se culminará el estudio de alternativas con un Análisis Multicriterio basado principalmente en aspectos técnicos (condicionantes constructivos, mantenimiento necesario, etc.), económicos y medioambientales.

INFORMACIÓN BASE A UTILIZAR

Con independencia de la información que el Adjudicatario pueda obtener de otras fuentes, la Administración suministrará los datos y documentos que posea y que puedan servir de utilidad al objetivo propuesto con esta licitación. En el Anexo III de este pliego se adjunta información sobre el estado actual del muelle; así como, el análisis y el estudio realizado por la empresa GPO, que habrán de servir de base y punto de partida para redactar el proyecto de reparación.

El Adjudicatario actuará directamente en la solicitud de información y en nombre legal de la Administración en todas las actuaciones necesarias para ello, exigiéndose por parte del mismo y del cuestionario la aplicación de la legislación vigente al respecto, con sometimiento a los tribunales correspondientes y de las responsabilidades a que hubiese lugar.

Corresponde al Adjudicatario la obtención de las autorizaciones, licencias y permisos, tanto oficiales como particulares, que se requieran para la ejecución del presente trabajo.

El Adjudicatario viene obligado a la recopilación y utilización de toda la información existente que sea de interés para los trabajos a realizar.

DESARROLLO GENERAL DE LOS TRABAJOS

Cumplimiento normativo

El proyecto cumplirá con las Normas y Ordenanzas de ámbito estatal o autonómico de obligado cumplimiento, cuyo conocimiento y aplicación es necesario por parte del Técnico facultativo encargado de la Redacción del proyecto. Seguidamente se recogen algunas de estas Normas cuyo uso es más continuado:

- Contratos del Estado:
  - Ley de Contratos del Sector Público.
  - Reglamento de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.
  - Pliego de Cláusulas Administrativas Generales para la Contratación de Obras del Estado.

Áreas de trabajo

Los proyectos se desarrollarán bajo los criterios de la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos.

En la fase de proyecto se comprobará el cumplimiento de todos los aspectos del Planeamiento que afecten o puedan afectar al proyecto.

Control de los trabajos

La dirección técnica de los trabajos se llevará a cabo por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, siguiendo sus criterios.

Al menos una vez por mes, el Consultor adjudicatario informará por escrito al Responsable del contrato sobre el estado de los trabajos hasta entonces realizados, y solicitará las instrucciones pertinentes para la continuación o nueva presentación de aquellos.

Siempre que el consultor solicite alguna instrucción o decisión, deberá proponer a su vez, aquella que a su entender considere como más apropiada.

En cualquier momento el Responsable del contrato podrá inspeccionar la marcha de los trabajos solicitando para ello cuanta información, datos y/o documentación que considere necesario para comprobar el cumplimiento de cada uno de las condiciones de ejecución asumidas por la empresa contratista.

Durante la elaboración del proyecto el Consultor realizará las entregas parciales que la Dirección del proyecto estime oportunas para continuar los trabajos.

De todas las reuniones que se mantengan entre el Responsable del contrato y el Consultor Adjudicatario se levantarán Actas donde se recojan las propuestas, modificaciones, instrucciones y conclusiones que se adopten. Dichas actas se presentarán al Responsable del contrato en un plazo máximo de tres días hábiles tras la celebración de la reunión correspondiente, para su aprobación o comentarios.

Programación de los trabajos

Completada la revisión de la documentación recopilada y los datos básicos, el Adjudicatario hará entrega a la Dirección del Proyecto de un plan de trabajos, que detallará a nivel operativo las actuaciones generales a llevar a cabo.

El plan de trabajos contendrá los siguientes documentos:

1. La metodología pormenorizada según la cual se propone el contratista realizar los trabajos, desarrollada a nivel operativo y acompañada de las justificaciones pertinentes.

2. La organización del equipo del Adjudicatario para el desarrollo de los trabajos, incluyendo la relación de personas, medios materiales y la descripción organizativa del equipo.

3. El cronograma completo para la ejecución de los trabajos de redacción que sea compatible con lo establecido en las bases para la Asistencia Técnica y acorde con lo indicado en la propuesta económica.

PRESENTACIÓN DEL TRABAJO

Finalizados los trabajos de redacción, y previamente a la edición definitiva del proyecto, el Consultor remitirá un ejemplar completo en encuadernación preliminar o "ejemplar cero" al Responsable del contrato para su examen, revisión y en su caso, ordenar las correcciones oportunas, pudiendo exigirse al Adjudicatario cuantos datos, aclaraciones o ampliaciones se considere oportuno.

Mientras el Responsable del contrato no dé explícitamente al Consultor su conformidad al contenido del "ejemplar cero", no se realizará la edición definitiva del proyecto.

Una vez revisado y aprobado el "ejemplar cero", se procederá a la entrega de cinco (5) ejemplares del proyecto en papel y en formato digital. Una (1) de esas copias tendrá los planos en formato DIN A1, las otras cuatro (4) copias se entregarán como se especifica a continuación.

La presentación del trabajo será concreta y coherente con el tema que se desarrolla, siendo lo suficientemente amplia y clara, presentándose las actuaciones concretas pormenorizadas, cuadros de datos, análisis, datos de visitas, bibliografía, teoría general, etc., en apéndices o anejos por elementos de síntesis unitarios.

La documentación a entregar se adaptará a las siguientes especificaciones:

- Todo el proyecto se encuadernará en carpeta de cuatro anillas tipo canguro (ej. Marca Dincar o Krause), tamaño DIN A4 (dimensiones máximas de 25 cm. de anchura x 32 cm de altura x 9 cm de espesor).

- Los planos se presentarán en formato DIN A3, plegado de forma que las medidas exteriores de los planos plegados sea la del formato DIN A4. También se entregará por separado una sola copia de los planos en formato DIN A1 plegados y metidos en fundas de plástico cuyas dimensiones exteriores sean las del formato DIN A4. Los cajetines de los planos cumplirán el modelo que se adjunta como Anexo I

- Las carpetas incluirán una carátula y una etiqueta en el lomo como el modelo que se adjunta como Anexo I.

- En lo relacionado con el logotipo y marca del Gobierno Vasco se estará a lo dispuesto en el Manual de Identidad Corporativa del mismo.

- También se entregarán copias de la versión en pdf del proyecto y con los archivos ejecutables en CD o DVD que incluyan la misma información que el proyecto en papel, guardando la misma estructura, e incluyendo un archivo por cada documento o plano del estudio cuyo nombre será el del documento al que pertenece. Por otro lado, se entregará un plano del dibujo completo con un índice de las diferentes capas utilizadas.

- Los formatos de los archivos entregados en formato digital serán los siguientes:

  - Texto: ..... Formato WORD
  - Planos: ..... Formato DWG
  - Presupuestos: ..... .Formato PRESTO (BC3)
  - Cuadros auxiliares: ..... Formato EXCEL
  - Bases de datos: ..... Formato ACCESS
  - Fotografías: ..... Formato JPEG

  Y además la versión PDF de todo lo anterior.

- Cualquier otro documento que no pueda ser almacenado en cualquiera de los formatos anteriores, será escaneado y entregado en soporte electrónico o digital en formato PDF o similar.

- El consultor velará y se comprometerá a la exactitud de los archivos electrónicos o digitales entregados con respecto a la redacción de los documentos en formato papel entregados y autorizados por la Dirección del Proyecto.

Como se indica en la carátula y en el pliego de cláusulas administrativas particulares, este contrato se halla sujeto al régimen de doble oficialidad lingüística establecido por el Estatuto de Autonomía del País Vasco en su artículo 6° y regulado por la Ley 10/1982, de 24 de noviembre, básica de normalización del uso del euskera, y por la normativa que la desarrolla.

El uso de ambas lenguas oficiales constituye una condición de ejecución del contrato y de su incumplimiento se derivan las consecuencias previstas con carácter general para el incumplimiento de cualquiera de las cláusulas de este contrato.

Por tanto, **la memoria del proyecto, así como, los estudios, informes, proyectos u otros trabajos que constituyan el objeto del contrato se realizarán en ambas lenguas oficiales**, incluidos los interfaces textuales y sonoros de los diferentes softwares.

Todos los documentos elaborados por los equipos redactores para la realización de este trabajo serán propiedad del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco que se reserva el derecho de reproducirlos, publicarlos y divulgarlos en todo o en parte de su contenido, cuando lo estime conveniente, sin que puedan oponer a ello el Equipo Redactor recurso alguno.

Por su parte, el Equipo Redactor viene obligado a recabar la autorización previa del Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente para cualquier actividad que se deriva de la utilización de la documentación del presente proyecto y de las informaciones para ello recogidas, si bien el Equipo Redactor podrá hacer referencia al trabajo, a los efectos que se deriven de su referencia para la configuración de su "currículo".

DERECHOS SOBRE EL PROYECTO

El adjudicatario se obligará a ceder, cuantos derechos relativos a la propiedad intelectual de su condición de autor de los mismos se derivan por la aplicación de la normativa en vigor, a fin de que, contando con dicha autorización, la Administración pueda promover la licitación de la asistencia técnica para la dirección facultativa, la licitación de la propia ejecución de las obras, así como para realizar cuantas modificaciones sobre el proyecto considere necesarias atendiendo a la limitación de medios económicos que se exponen en el pliego de bases y a la propia conservación y correcto funcionamiento de la infraestructura resultante, no precisando de su autorización para realizar modificaciones sobre lo proyectado.

ANEXO I

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN,
JASANGARRITASUN
ETA INGURUMEN SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD
Y MEDIO AMBIENTE

ARGAZKIA EDO PLANOA /
FOTO O PLANO

EGITASMOA / PROYECTO:

AGIRIA / DOCUMENTO:

AURREKONTUA / **PRESUPUESTO:**
KOKAPENA / UBICACIÓN:
EGIKARITZAPEN EPEA / PLAZO EJECUCION:
ENPRESA / EMPRESA:

EUSKO JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN,
JASANGARRITASUN
ETA INGURUMEN SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD
Y MEDIO AMBIENTE

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

EKONOMIAREN GARAPEN,
JASANGARRITASUN
ETA INGURUMEN SAILA

DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD
Y MEDIO AMBIENTE

Portu eta Itsas Gaietako Zuzendaritza
Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO

FECHA

EMPRESA

ANEXO II

Codificación de los planos

Todos los planos llevarán una referencia sucesiva con el siguiente código:

X - XXX – 00-000 – A

X: Primera letra, será la referencia que la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos tiene del puerto. En el caso de Hondarribia, será la letra "A"

XXX: las siguientes letras harán referencia a la descripción de la obra, serán las iniciales del nombre del proyecto.

00: los dos siguientes números, será el año del proyecto.

000: Los siguientes tres números serán la numeración correlativa de todos los planos

X: última letra, hace referencia a la revisión de ese plano. Comenzará con la "A".

Siguiendo estas pautas, el código de planos de esta obra sería:

A-SGH-19-001-A (para el plano 1)

ANEXO III

RESULTADOS DEL ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DEL MUELLE DE LA JARANA DEL PUERTO DE DONOSTIA