PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES PARA LA ADJUDICACIÓN MEDIANTE PROCEDIMENTO ABIERTO DEL CONTRATO DE SERVICIOS DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA "INSPECCIÓN Y SEGUIMIENTO DEL ESTADO DE LA AP-68 ENTRE LOS PKS 0+000 Y 22+383 EN EL TERRITORIO HISTÓRICO DE BIZKAIA"

Nº EXP.: 007/2022/N3/EXP

INDICE

1. ANTECEDENTES 1

1.1 Antecedentes 1

1.2 Descripción general de la AP-68 Bizkaia 3

2. OBJETO 4

3. ALCANCE 4

3.1 Fase cero 4

3.2 Seguimiento de la explotación 5

3.3 Inspección del estado de la infraestructura. 14

3.4 Plan de acción. Propuestas de actuaciones de adecuación y mejora para la reversión de la infraestructura 27

3.5 Implantación, Seguimiento de actuaciones y reversión 30

5. EQUIPO TÉCNICO Y MEDIOS A DISPOSICIÓN DEL CONTRATO 32

6. PRESUPUESTO DEL CONTRATO 36

1. ANTECEDENTES

1.1 Antecedentes

INTERBIAK BIZKAIA S.A.M.P. es una sociedad pública unipersonal de la Diputación Foral de Bizkaia con la finalidad, entre otras, de realizar estudios, proyectar, construir, conservar, mantener, financiar y explotar, por si misma o por terceros, las infraestructuras viarias relativas al Plan de Accesibilidad Bizkaia 2003, que incluye la Variante Sur Metropolitana de Bilbao (VSM). Asimismo, se encarga de la explotación del tramo de la autopista AP-8 que discurre por el territorio de Bizkaia, de los Túneles de Artxanda.

El Real Decreto 314/2019, de 26 de abril, de ampliación de funciones y servicios de la Administración del Estado traspasados a la Comunidad Autónoma del País Vasco por el Real Decreto 2769/ 1980, de 26 de septiembre, en materia de carreteras, publicados en el BOE el día 6 de mayo de 2019, en su artículo 1, aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta prevista en la Disposición Transitoria Segunda del Estatuto de Autonomía del País Vasco, adoptado por el Pleno de dicha Comisión en su reunión del día 16 de abril de 2019, transcrito como Anexo al Real Decreto y en el que se determinan las funciones que asume la Comunidad Autónoma del País Vasco y se identifican los servicios que se amplían en relación al traspaso de la titularidad del tramo de la Autopista AP-68 Bilbao –Zaragoza ("la Autopista") que discurre por el País Vasco a la Comunidad Autónoma Vasca, sin perjuicio de las funciones que ostentan las Diputaciones Forales en esta materia.

La ejecución del Real Decreto 314/2019, supone la transferencia a la Comunidad Autónoma del País Vasco del tramo de la autopista AP- 68 (Bilbao –Zaragoza) que discurre por la misma (77,6 Km), de los que 55,2 km son por el Territorio Histórico de Álava y 22,4 Km por el Territorio Histórico de Bizkaia, así como las funciones y servicios correspondientes, hasta ahora ejercidos por la Administración General del Estado, sin perjuicio de las competencias que ostentan las Diputaciones Forales en esta materia.

La Ley 27/1983, de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos ("LTH"), en el Capítulo II, relativo a las competencias de los Territorios Históricos, en su art. 7 a), 8, establece que los Órganos Forales tienen competencia exclusiva, que ejercitarán de acuerdo con el régimen jurídico privativo de cada uno de ellos, entre otras, en las siguientes materias: *"Planificación, proyecto, construcción, conservación, modificación, financiación, uso y explotación de carreteras y caminos".*

Mediante Decreto 196/2019, de 17 de diciembre del GV y Decreto Foral 55/2019, de 17 de diciembre, del Consejo de Gobierno Foral de la Diputación Foral de Álava, se aprueba el acuerdo de 5 de diciembre de 2019, de la Comisión Mixta de Transferencias Gobierno Vasco-Territorio Histórico de Álava sobre traspaso de funciones y servicios en materia de carreteras quedando traspasada al Territorio Histórico de Álava la titularidad del tramo de la Autopista AP-68, cuyo itinerario discurre por dicho Territorio Histórico, tramo de 55,214 kilómetros, ente el límite de los Territorios Históricos de Álava y Bizkaia, en el punto kilométrico 22+383, y el límite provincia de Burgos, en el punto kilométrico 77+597, así como las funciones y servicios correspondientes con efectos desde el 1 de enero de 2020.

Mediante Decreto del GV 197/2019, de 17 de diciembre y el Decreto Foral 202/2019, de la Diputación Foral de Bizkaia, por el que se aprueba el acuerdo, de 5 de diciembre de 2019 de la Comisión Mixta de Transferencias Gobierno Vasco-Territorio Histórico de Bizkaia sobre determinación de efectos del traspaso de funciones y servicios en materia de carreteras. Queda con él traspasada la titularidad del tramo de la autopista AP-68, cuyo itinerario transcurre por dicho Territorio Histórico, tramo de 22,383 entre el inicio de la autopista en Bilbao, punto kilométrico 0+000, y el límite con el Territorio Histórico de Álava en el punto kilométrico 22,383, así como las funciones y servicios correspondientes ***con efectos desde el 1 de enero de 2020***.

El traspaso de los tramos transferidos de la autopista AP-68 respetará el régimen jurídico aplicable a la concesión afectada de acuerdo con lo establecido en el apartado B del

acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias aprobado por Real Decreto 314/2019, de 26 de abril.

Consumado el traspaso de las titularidades de los tramos de la autopista AP-68 que discurren por los Territorios Históricos de Araba y Bizkaia, así como sus servicios y funciones a sus respectivos Órganos Forales, se determinarán los derechos y obligaciones inherentes, tanto a la titularidad como a los servicios y funciones transferidos, en consonancia con el respeto a la vigente concesión hasta su finalización.

Por tanto, es responsabilidad de INTERBIAK el tramo de la Autopista AP-68 comprendido dentro del Territorio Histórico de Bizkaia, entre el límite con el Territorio Histórico de Alaba (P.K.22+382) y el P.K.0+000), con una longitud total de 22,382 km.

1.2 Descripción general de la AP-68 Bizkaia

La autopista vasco-aragonesa o autopista del Ebro conecta Bilbao con Logroño (comunidad Autónoma de La Rioja) y Zaragoza (Comunidad Autónoma de Aragón).

El tramo objeto del contrato se corresponde con el que discurre por el territorio Histórico de Bizkaia desde su origen en Bilbao, en la conexión con el enlace 22 de la A8 en el enlace 22, hasta el límite con el Territorio Histórico de Araba en el PK 22,3.
Este tramo cuenta con los siguientes puntos singulares:

PK 5+000.	Salida 1. Enlace de Arrigorriaga. BI-625 /A8 Arrigorriaga-Ugao/Miraballes-San Sebastián – Francia.
PK 6+000.	Área de Servicio de Arrigorriaga
PK 11+000.	Salida 2. Semienlace (BI) de Areta. BI-625 Areta-Arrankudiaga
PK 12+000	Área de descanso
PK 13+000.	Área de peaje troncal. (Peaje de Bilbao)
PK 14+000.	Salida 3. Enlace de Llodio. A-625Llodio. Areta-Orozco
PK 22,4.	Límite de Territorio Histórico de Araba

2. OBJETO

La labor del adjudicatario se centrará fundamentalmente en:

El seguimiento de la actividad de explotación que desarrolla el concesionario del servicio, así como el estudio del estado de la infraestructura, y la propuesta, definición y seguimiento de aquellas actuaciones, complementarias o no a las que pudiera desarrollar el concesionario, que se consideren necesarias de cara a la reversión y para una futura explotación acorde con los criterios establecidos por la Diputación Foral de Bizkaia.

3. ALCANCE

3.1 Fase cero

Con carácter previo al inicio de las actividades de seguimiento será preciso un periodo inicial de toma de conciencia de las condiciones del servicio actual, de la infraestructura y del contrato concesional vigente.
Para esta primera fase se establece una duración de tres meses y concluirá con la elaboración de un Plan de Seguimiento que servirá de guía en la fase de control de la actividad.

La información obtenida sobre las obligaciones o condiciones de reversión de la concesionaria será tenida en cuenta en el desarrollo del análisis de estado de la infraestructura y planteamiento de las propuestas de actuación.

1. Análisis de la documentación existente relativa a la concesión.

El adjudicatario recabará toda la información existente relacionada con La Concesión para su posterior análisis y establecimiento de las condiciones concretas de explotación y obligaciones de la empresa concesionaria.

Sin carácter limitativo se estudiará:

- Contrato de concesión (1974) y condiciones de prorroga (2002)
- Convenio Interadministrativo para la regulación y coordinación de competencias sobre el tramo de la autopista AP68 que discurre por el territorio de la comunidad autónoma del País Vasco (en fase de aprobación)
- Manual de explotación
- Operaciones y actividades de explotación y periodicidades.
- Plan de inversiones
- Plan de aseguramiento de la calidad
- Plan de seguridad y salud
- Plan de trabajos ambientales
- Medios humanos y técnicos adscritos al servicio de la concesión, tanto desde el punto de vista organizativo (dimensionamiento, equipos, funciones, etc) como laboral (condiciones, convenios, pactos, etc.)
- Tramites y actuaciones oficiales en marcha

Con todo ello se elaborará un primer documento que constituya un compendio de los aspectos fundamentales de la información recabada.

2. Plan de seguimiento

Del análisis de la documentación anterior y cualquier otra que pudiera existir se elaborará un Plan de Seguimiento como base para el control de la actividad del concesionario. No solo contemplara los trabajos de explotación y conservación ordinarios sino también aquellas, obras o inversiones a las que el concesionario esté obligado antes de la reversión.

3.2 Seguimiento de la explotación

Corresponde al periodo que va desde el final de la fase cero hasta el final de la concesión actual el 11 de noviembre de 2026, momento en el que se revertirá la infraestructura. Se realizarán las tareas de control de la actividad del concesionario tomando como base el

Plan de Seguimiento desarrollado. Incluirá fundamentalmente las actividades relacionadas con los siguientes aspectos:

1. Recepción y análisis de reportes periódicos.

   El concesionario debe remitir con periodicidades determinadas información relativa a diferentes materias por lo que el adjudicatario deberá recabar dicha información y proceder a su posterior análisis como parte de las labores de seguimiento de la explotación.

2. Otras obligaciones de la concesionaria

   El adjudicatario deberá comprobar el cumplimiento de las obligaciones que para el concesionario se establezcan relativas a la adaptación a la nueva situación del servicio de en aspectos como contabilidad analítica, organización operativa, plan de inversiones y sustitución de avales.

3. Dominio público y zonas de influencia

   Dado que la concesionaria deberá llevar a cabo la actividad de vigilancia de la autopista en la zona de dominio público y preparar, en su caso, los expedientes de uso y defensa que correspondan para proteger el patrimonio viario, será obligación del adjudicatario prestar asistencia Interbiak en las operaciones técnicas, jurídicas y administrativas relacionadas con la explotación (uso y defensa) recabando para ello la información que fuera necesaria.

   Así mismo dispondrá de un vigilante que de manera periódica (mínimo una inspección mensual) inspeccione las zonas de protección de la carretera definidas en la Normal Foral de Carreteras de Bizkaia, informando de las actividades de terceros en relación con el uso y defensa de la misma, vigilando el exacto cumplimiento de la normativa sectorial de carreteras y demás normativa de aplicación en los tramos de carretera foral que se encuentren dentro del ámbito de la concesión, debiendo poner en conocimiento de Interbiak cualquier incumplimiento que adviertan de dichas normas.

Finalmente, y sin que la relación sea limitativa, corresponde al adjudicatario, la realización seguimiento de las siguientes actividades:

- Seguimiento de obras autorizadas.
- Informes y control de transportes especiales y pruebas deportivas
- Cumplimentación de informes y expedientes de responsabilidad patrimonial por reclamaciones.
- Cumplimentación de informes para expedientes de daños a la Carretera.
- Cumplimentación de informes sobre edificios o instalaciones que amenacen ruina, en las inmediaciones de la Carretera.
- Cumplimentación de boletines de denuncia.
- Cumplimentación de expedientes sancionadores, propuesta de ejecución subsidiaria, inmediata.
- Toma de datos y gestiones para informes de reclamaciones.
- Toma de datos y gestiones relativas a expedientes de daños.
- Informes para pruebas documentales solicitadas por la Autoridad Judicial.
- Realización de procedimientos de comunicación entre diferentes organismos.
- Gestión e inspección del paso de cargas especiales.
- Toma de datos para los informes solicitados a la Administración concedente por las diferentes autoridades políticas, administrativas o judiciales.
- Recogida de información para informes sobre el planeamiento urbanístico que pueda afectar a la Carretera.
- Informes a solicitud de la Administración en desarrollo de la legislación vigente en materia de uso y defensa de la Carretera.

4. <u>Expedientes sobre prerrogativas de la administración</u>

Sera responsabilidad del adjudicatario promover expedientes sobre el ejercicio de prerrogativas de la administración sobre interpretación, modificación, ejecución de obras, resolución e imposición de penalidades y multas, etc.

5. Reclamaciones de usuarios

   El adjudicatario colaborara con la administración en la atención y resolución de las reclamaciones que pudieran presentar los usuarios recabando del concesionario la información que sea necesaria.

6. Atención a accidentes y a incidencias que obstaculicen la circulación o puedan ser causa de inseguridad

   Durante la primera fase se comprobarán las obligaciones del Concesionario en las tareas relativas a:

   - Atender los accidentes / incidentes que se produzcan y restaurar de manera inmediata el estado anterior a los mismos.
   - Señalizar las situaciones ocasionales de peligro.
   - Canalizar y/o regular el tráfico en situaciones excepcionales para facilitar la circulación.
   - Toma de datos para expedientes de daños.

   El adjudicatario deberá analizar mensualmente la información que reciba sobre las incidencias y accidentes de tráfico de vehículos, comprobando que las actuaciones se realizan dentro del marco del contrato vigente y del Manual de Explotación.

   De manera adicional al análisis del cumplimiento del contrato actual se llevará un control para cada uno de los accidentes o incidentes del presente grupo, que como mínimo recogerá los siguientes datos:

   - Tipo de Incidencia: Accidente leve, accidente grave, avería…
   - Afección generada: Corte de calzada, corte de carril o carriles, etc.
   - Medios de la concesionaria empleados: Tanto personal como vehículos y maquinaria empleados en la resolución del incidente.
   - Tiempo transcurrido entre el momento que se ha generado el accidente y se ha tenido conocimiento de este.

- Tiempo transcurrido entre el momento se ha tenido conocimiento del y se ha llegado al lugar de este.

7. <u>Corrección de anomalías y defectos que puedan afectar a las condiciones normales de vialidad y seguridad</u>

   Tareas habituales de la concesionaria son aquellas destinadas a la reparación de deterioros en la calzada, señalización, balizamiento u otros elementos que afecten a la seguridad del usuario.

   Entre otras se pueden destacar las siguientes:

   - Retirar obstáculos de la plataforma.
   - Retirar y limpiar restos de accidentes.
   - Limpieza de vertidos accidentales.
   - Reparación de sistemas de protección: bionda, pretiles, etc.,
   - Reparación y/o sustitución de elementos de balizamiento y señalización vertical: Hitos, balizas divergentes, señales de tráfico, etc.

   El adjudicatario recibirá periódicamente la información relativa a las actuaciones correctivas descritas y deberá analizar su correspondencia con las exigencias contractuales y lo reflejado en el Manual de Explotación.

   El adjudicatario deberá llevar un control de dichas reparaciones recogiendo como mínimo la siguiente información:

   - Tipo de actuación: Limpieza, reparación.
   - Elemento/s sobres lo que se actúa: Señalización vertical, firmes, etc)
   - Plazo de resolución.

8. Vialidad invernal

Anualmente, se recibirá de la concesionaria el Plan Operativo de Vialidad Invernal, así como el inventario de medios a disposición. El adjudicatario analizará dicho Plan presentando un informe resumido a Interbiak al efecto de que pueda ser integrado en el plan global del territorio, indicando los medios adscritos al tramo, así como los criterios básicos de actuación: Temperaturas mínimas para el vertido de fundentes, tipo de fundentes, etc.

Durante el periodo establecido para la vialidad invernal se recibirá la documentación generada por el concesionario, mediante la cual el adjudicatario deberá comprobar el cumplimiento del Plan Operativo de Vialidad Invernal presentado.

Al finalizar cada episodio de vialidad invernal y partiendo de la documentación entregada por la Sociedad Concesionaria, el adjudicatario remitirá un informe específico del operativo realizado, medios utilizados, condiciones meteorológicas bajo las que se ha llevado a cabo, acopios de sal realizados, etc.

9. Servicios del Centro de Conservación y Explotación

El Centro de Conservación y Explotación debe estar equipado y en disposición permanente para recibir toda la información generada sobre el estado y circunstancias de la vía y sobre las causas externas que puedan influir en su estado de funcionamiento y transmitir la necesaria relativa a las operaciones de ayuda a la vialidad y conservación.

El adjudicatario a través de la información que reciba (Contrato, Manual de Explotación, registros periódicos, etc.) deberá analizar el funcionamiento del Centro de Conservación y Explotación informando de manera semestral mediante el correspondiente informe a la Administración.

10. Operaciones de conservación

Las tareas de conservación que el concesionario debe realizar están recogidas en el Manual de Explotación de la carretera y la normativa que sea aplicable. Tomando como base dicho documento, la planificación anual y la documentación recibida de manera periódica, el adjudicatario deberá comprobar que las tareas descritas se realizan en tiempo y forma.

Asimismo, deberá verificar la realización y comprobar los resultados de las inspecciones técnicas y auscultaciones de estado de la infraestructura entregados por el concesionario, realizando un seguimiento en el tiempo.

11. Sistema de cobro del peaje

El concesionario es el responsable de todas las operaciones de cobro, que se definen como el conjunto de todas las actividades destinadas a garantizar el funcionamiento de los sistemas de gestión de cobro de todos los medios de pago admitidos.

En este sentido, el adjudicatario analizará la coherencia o posibles discrepancias entre los medios de pago actualmente admitidos en la concesión con los que lo sean por parte de la administración competente de Bizkaia.

El concesionario es el responsable de organizar y desarrollar las operaciones de cobro de modo que se minimicen la formación de colas en las playas de cobro. El adjudicatario deberá verificar las obligaciones del concesionario en este sentido y en función de ello analizar su cumplimiento y elaborar los informes correspondientes.

Con la información periódica facilitada por el concesionario, el adjudicatario deberá elaborar para la administración los siguientes informes de seguimiento de la actividad de peaje:

- Trafico y cobro de peaje

  Por cada estación, se obtendrán intensidades diarias de tráfico clasificadas en función de horario, clase tarifaria, modo de pago y tipo de vía, así como la matriz E/S.

  Estos datos se agruparán por periodos semanales mensuales, semestrales y anuales de tal forma que se observe con detalle la evolución del tráfico y las formas de pago.

- Ingresos por peaje

  Documentación relacionada con los ingresos de peaje en efectivo, medios electrónicos

- Incidencias de tráfico o recaudación

  Moneda rechazada, levantamiento de barreras, autorizaciones de paso, impagos, reconocimientos de deuda, concesión de subvenciones, etc.

- Organización del sistema de peaje

  Información relativa a los medios puestos a disposición para el cobro del peaje. Por cada día, horas de vías abiertas con distinción de modo de apertura, categorías, medios de pago aceptados, personal asignado en vía, estación o control remoto tanto para el cobro propiamente dicho como para la atención a incidencias técnicas.

12. <u>Informes de explotación</u>

La actividad realizada por el adjudicatario según lo establecido en los puntos anteriores deberá reflejarse en informes periódicos. Sin perjuicio de los que se hayan descrito en alguno de los puntos anteriores, estos informes serían.

- Informes mensuales

Con periodicidad mensual se elaborará un informe de actividad que incluya los aspectos más relevantes de la explotación del concesionario, obtenidos de la documentación recibida del concesionar o bien por su propia actividad.

Presentarán, gráficamente y/o de manera resumida, los principales parámetros que rindan cuentan de los resultados obtenidos en la inspección de las reclamaciones, accidentes y tráfico de vehículos realizados durante el mes vencido. Se entregará antes del día 20 del siguiente mes.

La información mínima que deberán incluir los informes deberá abarcar como mínimo los siguientes aspectos:

- Datos de aforos
- Información sobre señalización ocasional y afecciones a la circulación
- Gestión de incidencias y accidentes durante la vigilancia.
  - Estadísticas de Incidencias y accidentes.
  - Datos relativos a la asistencia en carretera a usuarios.
- Gestión de Sistemas de Control de tráfico y ayuda a la Vialidad.
- Gestión de la vialidad invernal

- Informes semestrales

Los informes semestrales presentarán, gráficamente y/o de manera resumida, los principales parámetros que rindan cuentan de los resultados obtenidos en la inspección de la documentación relativa a la actividad que se desarrolla en la infraestructura en los términos establecidos en el contrato de concesión y que hayan sido realizadas durante el semestre vencido. Se entregará antes del día 30 del siguiente mes al cierre del semestre.

La información mínima que deberán incluir los informes deberá abarcar como mínimo los siguientes aspectos:

- Tareas programadas.
  - Conservación
  - Inspecciones técnicas y auscultaciones del estado de la infraestructura.

- Tareas realizadas.
  - Conservación
  - Inspecciones técnicas y auscultaciones del estado de la infraestructura.
- Trabajos de rehabilitación y mejora recogidos dentro del Plan de Explotación y los programas de rehabilitación de la infraestructura.

- Memoria anual

Con carácter anual, se redactará un informe en el que se englobarán todos los aspectos analizados en los informes mensuales y semestrales. Este informe no pretende ser una réplica de estos informes, sino un análisis con una visión global de los aspectos más relevantes incluidos en los mismos. Se entregará antes del 20 de enero del año siguiente al que hace referencia.

3.3 Inspección del estado de la infraestructura.

Con el objeto de conocer el estado de la infraestructura en el tramo objeto de contrato, el adjudicatario realizará una inspección de los distintos sistemas y elementos de esta. Esta inspección deberá llevarse a cabo con los criterios y estándares de calidad de la Norma Foral de Carreteras de Bizkaia.

Para ello se apoyará, en su caso, en el inventario existente de los elementos de la infraestructura o en cualquier otra documentación que aporte el concesionario

Los capítulos fundamentales de la inspección serán los siguientes:

1. **Drenaje**

   Se analizará la configuración del sistema de drenaje y comprobará el estado de todos los elementos que lo constituyen (obras de drenaje transversal, colectores, cunetas, cauces, caces, desagües, sumideros, imbornales, bajantes, arquetas, pozos, drenes

subterráneos, mechinales, areneros, etc.), analizando el cumplimiento de lo estipulado en la normativa vigente de aplicación.

2. Taludes

El adjudicatario inspeccionará cada uno de los taludes y los sistemas de contención existentes, con el fin de obtener la siguiente información de acuerdo a los procedimientos de Interbiak:

- Factores de seguridad de desmontes.
- Factores de seguridad de rellenos.
- Asientos en rellenos y asiento máximo admisible establecido en proyecto
- Drenes de las obras de tierra con pérdida de funcionalidad
- Estado de los elementos de sostenimiento: anclajes, muros, escolleras, mallas, etc.
- Estado de la instrumentación de auscultación

3. Cerramiento

La inspección de los cerramientos tendrá como principal objeto conocer el estado de este a lo largo de los distintos tramos de la autopista, para lo cual se verificará el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Continuidad del cerramiento: Presencia de paños rotos, deformados o destensados, existencia de huecos que permitan el paso de un cilindro de 10 cm de diámetro.
- Anclaje de los soportes: Existencia de soportes inclinados con respecto a la vertical o puedan ser inclinados manualmente, más de 10º.
- Corrosión: Presencia de corrosión en sus elementos.
- Altura: Se determinará la altura media de los paños.
- Accesos: Se deberá poder acceder a la totalidad del cerramiento por ambas caras.

4. Jardinería, plantaciones y vegetación

La inspección de las plantaciones pondrá especial hincapié en la detección de presencia de especies invasoras, síntomas de enfermedades y plagas, afecciones a la visibilidad y riesgo de afecciones a la circulación

Las principales tareas para realizar serán:

- Zonas de difícil acceso para realizar las tareas de siega y desbroce o de imposibilidad de su ejecución.
- La presencia de especies invasoras.
- Existencia de arbolado que debido a sus características o estado sean un riesgo potencial para la vía o la infraestructura.
- Necesidad de talas o podas de árboles y arbustos.
- Presencia de restos de poda o cualquier tipo de vertido no autorizado.
- Estado general de los árboles y vegetación

5. Firmes

El adjudicatario analizará el resultado de los ensayos realizados por el concesionario a fin de determinar el estado del firme. (CRT, IRI, macrotextura y deflexiones)

Por otra parte, se supervisará el estado de la carretera clasificando los defectos detectados, según el Catálogo de deterioros en firmes del MOPU (1989).

En el caso de no disponer de los ensayos referidos o no ser concluyentes, el adjudicatario deberá realizarlos en los siguientes términos:

- Determinación del índice de regularidad (IRI): Se tomarán medidas del IRI con vehículo de auscultación de alto rendimiento en las dos zonas de rodada de todos los carriles de cada calzada, según la norma NLT-330. Se deberá proporcionar la medida a lo largo de la línea representativa de cada rodada.
- Determinación del coeficiente de deslizamiento transversal (CRT): Se tomará como medida el equivalente al coeficiente de rozamiento transversal CRT

medido con SCRIM o equipo equivalente cada 20 m, según la norma NLT-336. Se deberá proporcionar la medida a lo largo de la línea representativa de cada rodada.

- En calzadas bidireccionales con un carril por sentido de circulación se realizará la medición en una de las rodadas de cada uno de los sentidos de circulación.
- En calzadas, unidireccionales o bidireccionales, con más de un carril por sentido de circulación se tomará la medición en una de las rodadas del carril por el que circule mayor número de vehículos pesados, que en general será el situado más a la derecha.
- Medida de la macrotextura: La unidad de medida será la altura en mm referida al círculo de arena según NLT-335, tomando una medida cada 100 m. Se admitirá la medición con equipos de alto rendimiento que permitan obtener valores equivalentes, según UNE-EN ISO 13473, en cuyo caso se dará una medida cada 20 m.
- Se tomarán estas mediciones en una de las dos zonas de rodada del carril, debiendo proporcionar la medida a lo largo de la línea representativa de la rodada. Si se emplean equipos de auscultación de alto rendimiento se tomarán medidas en ambas rodadas, adoptando como valor puntual en el carril el peor de los valores correspondientes a cada una de las dos rodadas.
- Determinación de deflexiones: La medición se realizará siguiendo las prescripciones establecidas en las normas NLT-333, NLT-338, NLT-356 y en la Instrucción 6.3-I.C. “Rehabilitación de firmes” del Ministerio de Fomento.
- Se tomarán medidas de los valores puntuales de las deflexiones en centésimas de milímetro cada 20 m. Los valores puntuales se determinarán corrigiendo estas medidas según la humedad y temperatura, de acuerdo con la normativa de aplicación.
- Se tomarán estas mediciones en una de las dos zonas de rodada del carril, debiendo proporcionar la medida a lo largo de la línea representativa de la rodada.
- Se considerarán tramos homogéneos los así definidos en la normativa de aplicación. La longitud máxima de los tramos no superará el kilómetro. En cada

uno de estos tramos se obtendrá el valor de la deflexión característica de cálculo de acuerdo con lo especificado en la citada normativa.

- En calzadas bidireccionales se realizará la medición en cada sentido de circulación.
- En calzadas con más de un carril para el mismo sentido, tanto unidireccionales como bidireccionales, se tomarán las mediciones para cada sentido en el carril por el que circule mayor número de vehículos pesados, que en general será el situado más a la derecha.

6. Estructuras y obras de fábrica

Se considera como estructura la obra de paso con vano de luz superior a diez metros y como pequeña obra de fábrica las obras de paso con vanos de luz superior a tres metros e inferior o igual a diez metros. También se considerarán incluidas dentro de este grupo los pórticos y banderolas situadas en la Carretera. Su objetivo principal es realizar una determinación de la del estado de deterioro de los distintos elementos de las estructuras.

El adjudicatario analizará el estado, así como su diseño dentro del marco normativo vigente de, como mínimo, los siguientes elementos:

- Elementos metálicos estructurales.
- Estructuras y muros.
- Barandillas y pretiles.
- Desagües.
- Juntas de dilatación de estructuras
- Neoprenos en tableros.

7. Señalización y balizamiento

El adjudicatario inspeccionará y analizará como mínimo los siguientes elementos:

- Estado de las marcas viales.

- Estado y disposición de los diferentes elementos de balizamiento: balizas, hitos de arista, captafaros, hitos de vértice, etc.
- Estado de señales o carteles o cualquier otro elemento de señalización.
- Adecuación a la normativa vigente

En caso de que no se disponga de ensayos sobre la señalización horizontal y/ vertical el adjudicatario será el responsable de realizarlos y analizarlos, en los siguientes términos:

Señalización horizontal

Se realizarán las siguientes auscultaciones de la señalización horizontal, por técnicos especialistas en auscultación de marcas viales. Los ensayos se realizarán sobre tramos completos, es decir, sobre la longitud de Carretera entre dos enlaces contiguos.

- Determinación de la visibilidad nocturna mediante el coeficiente de retrorreflexión: Se tomarán medidas de retrorreflexión de las marcas viales, RL, mediante equipos de alto rendimiento, según la norma UNE-EN-1436 y el Artículo 700 del PG-3.
- Determinación de la resistencia al deslizamiento: Se medirá la resistencia al deslizamiento SRT, de acuerdo con la norma UNE-1436 y el artículo 700 del PG-3. Se tomarán dos medidas de cada una de las marcas viales longitudinales de la calzada, según sea de separación de carriles o cada uno de los bordes de la calzada.

Señalización vertical y balizamiento

Se realizarán mediciones del coeficiente de retrorreflexión en todas las señales, carteles y elementos de balizamiento pertenecientes a la Carretera, con una periodicidad anual, cumpliendo las especificaciones del PG-3 al respecto.

8. Sistemas de contención de vehículos

El análisis del adjudicatario contendrá como mínimo:

- Adecuación a la normativa vigente de aplicación del diseño de las barreras de seguridad y resto de sistemas de contención de vehículos.
- Alineación de las barreras y pretiles, tanto en planta como en alzado.
- Estado de los anclajes de los diferentes elementos. Los elementos deberán estar anclados correctamente.
- Estado de barreras y pretiles metálicos (presencia de corrosión, falta de pintura, etc.).
- Estado de barreras de hormigón (presencia de desconchones, armaduras vistas, etc.).

9. Inspección de seguridad vial

La Inspección de Seguridad Viaria se realizará en cumplimiento del Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 80/2014, 24 de junio, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia.

La metodología para la elaboración de la inspección seguirá la recogida en los Manuales Técnicos sobre procedimientos de Seguridad Viaria en la Red Foral de Carreteras del Territorio Histórico de Bizkaia, aprobados mediante orden Foral de la diputada de Obras Públicas y Transportes 1184/2015, de 11 de marzo.

El objeto de la Inspección de Seguridad Viaria será identificar carencias en los distintos elementos de obra para proponer soluciones a adoptar de manera que se puedan evitar posibles accidentes y/o minimizar las consecuencias de estos.

10. Alumbrado

El adjudicatario realizará, como mínimo, los siguientes trabajos:

- Análisis de la idoneidad de la configuración de los diferentes circuitos de alumbrado existentes en la autopista y sus elementos funcionales además de las posibles disconformidades con la normativa vigente que sea de aplicación.
- Revisión del estado de cuadros de alumbrado.

- Comprobación del control del sistema de iluminación (regulación exterior y ordenes de encendido y apagado)
- Comprobación del estado de soportes: Se realizará un control e inspección de estado sobre los anclajes de proyectores, luminarias y tapas de registro, comprobando que no exista oxidación. Se inspeccionarán los báculos detectando posibles deterioros de pintura o estructurales. Se comprobará además la correcta orientación de las luminarias. Se realizará una inspección de mástiles altos dotados de cabrestante comprobando su accionamiento, estado de cables, engrase de poleas, etc.
- Comprobación del tendido eléctrico: Se realizará una revisión de conductores eléctricos, así como de tapas de arquetas y canalizaciones.
- Comprobación del estado de proyectores y luminarias.
- Comprobación del nivel luminoso y regulación de este: Se comprobará el nivel luminoso frente al valor especificado por la normativa vigente o a los datos de proyecto.

11. Instalaciones eléctricas

El adjudicatario realizará, como mínimo, los siguientes trabajos:

- Análisis de la idoneidad de la configuración de las diferentes instalaciones y sus elementos funcionales además de las posibles disconformidades con la normativa vigente que sea de aplicación.
- Revisiones de los cuadros generales y cuadros de mando de las instalaciones eléctricas en Baja Tensión: Se verificará el funcionamiento de los contactores, magnetotérmicos, diferenciales, etc. comprobando el disparo de estos y analizando los resultados obtenidos. Se realizará un control de temperatura de la aparamenta. Se medirán los consumos por fase de las diferentes líneas de salida de los cuadros y se comprobará si son adecuados a los puntos de consumo.
- Revisión de equipos de compensación (baterías de condensadores automáticas): Se realizará una inspección visual para comprobar que no existen fugas ni recalentamiento de los terminales. Se verificará el apriete de las

conexiones de los bornes y se verificará la intensidad nominal de los condensadores. Se mantendrán limpios los bornes y aisladores.

- Revisión de equipos de alimentación ininterrumpida: Se realizarán los programas de test de que dispongan los equipos para detectar posibles anomalías. Se comprobará el estado de baterías, carga y bornes, estado de alarmas, accionamiento y comprobación de la autonomía, conexiones, tensiones de entrada y salida, etc. Adicionalmente se realizará una prueba en carga de los grupos electrógenos y se comprobará el correcto funcionamiento de los SAI.
- Revisión de Grupos Electrógenos: Se realizará una inspección visual del grupo, comprobando los niveles de aceite, agua, carga de batería, gasoil, etc. Se realizará un arranque en carga con los sistemas en funcionamiento según la hipótesis más restrictiva.
- Comprobación del tendido eléctrico: Se realizará una revisión de conductores eléctricos, así como de tapas de arquetas y canalizaciones.
- Revisión de los transformadores: Se realizará una inspección visual donde se compruebe la existencia de alguna anomalía.
- Revisiones periódicas realizadas por técnicos especialistas: Se analizarán los informes que la Sociedad Explotadora disponga, revisando posibles puntos de mejora y necesidades que en éstos se planteen.
- Legalizaciones: Se recabará la información relativa a la legalización de los contratos, así como el número de expedientes abiertos con la empresa suministradora de cara a analizar los servicios que dependerán de la Diputación Foral de Bizkaia.

12. Sistemas de gestión de tráfico

El adjudicatario realizará, como mínimo, los siguientes trabajos:

- Análisis de la tecnología implementada y su adecuación para integraciones futuras.

- Revisión de paneles de mensaje variable gráficos. Se comprobará el funcionamiento de los paneles verificando el estado de la propia estructura y los elementos funcionales (placas LED, SAI y sistema de comunicaciones)
- Revisión de señales radar informativas de velocidad: Se comprobará el funcionamiento de las señales verificando el estado la propia estructura y de sus elementos funcionales (placas LED y sistema de comunicaciones)
- Revisión del sistema de control de gálibo: Se comprobará el correcto funcionamiento del sistema de detección de vehículos y el módulo de control del sistema comprobando su SAI. Se verificarán también las señales de exceso de altura comprobando funcionamiento del panel de LED y del sensor de luminosidad.
- Revisión del sistema de detección, clasificación y conteo de vehículos: Se comprobará el correcto funcionamiento de las estaciones de toma de datos situadas tanto en ERU como en poste SOS. Se realizará una verificación desde el centro de control de la recepción de los datos, comprobándose además que resultan coherentes.
- Revisión de estaciones de sensores de variables atmosféricas.: Se inspeccionarán las estaciones meteorológicas existentes en la autopista. Se debe comprobar que los datos obtenidos son coherentes para cada uno de los sensores incorporados.

13. Sistemas CCTV/DAI

Se acometerán sin ser limitativas las siguientes tareas:

- Análisis de la tecnología implementada y su adecuación para integraciones futuras.
- Revisión de las cámaras situadas a cielo abierto. Se realizarán comprobaciones de calidad de imagen, enfoque, zoom, ausencia de interferencias, movimientos, servofoco, encuadre y cobertura, etc.
- Sistema de gestión de video de cámaras: Se analizará el sistema de gestión de video y su compatibilidad con las tecnologías actuales.

14. Sistema SOS

Se acometerán al menos las siguientes tareas:

- Análisis de la tecnología implementada y su adecuación para integraciones futuras.
- Se comprobará el correcto funcionamiento del sistema de comunicaciones de postes SOS. Se debe comprobar el correcto funcionamiento de los diferentes elementos como son alimentación solar, batería, electrónica, protecciones, altavoz, micrófonos, pulsadores, etc. Se comprobará el estado de los armarios. Se comprobará el correcto funcionamiento del sistema de comunicaciones de postes SOS.
- Se analizará la tecnología existente y su compatibilidad con las soluciones actuales.

15. Sistemas de centro de control y red de comunicaciones

Se acometerán las siguientes tareas:

- Servidores y sistema de comunicaciones: Se realizará un análisis global del sistema de comunicaciones y de los servidores existentes en el centro de control de cara a una migración al centro que la Administración estime oportuno. Se estudiará la compatibilidad de los sistemas existentes con la tecnología actual.

16. Sistemas de peaje

El adjudicatario deberá analizar el sistema de peaje situado en las diferentes estaciones de cobro del tramo de Bizkaia y adecuación para la integración en el sistema de cobro por peaje que actualmente dispone Interbiak/DFB.

17. Innovación

Para el apoyo a la inspección de la infraestructura, en el capítulo de innovación se incluyen los siguientes criterios de innovación alineados tanto con el objeto del proyecto como con las líneas de trabajo de Plan de Innovación de Infraestructuras Viarias de Bizkaia:

En la línea de trabajo LT2 Innovaciones en materia de infraestructura inteligente y digital: 102_08 Digitalización de elementos de la infraestructura

Se llevarán a cabo aquellas propuestas innovadoras enfocadas a la captura digital de los activos y elementos de la infraestructura mediante diferentes tecnologías, de forma que sirvan de apoyo a la realización del inventario.

Las propuestas deberán enfocarse hacia tecnologías que generen nubes de puntos e imágenes empleando para ello diferentes procedimientos de captura, como, por ejemplo, mobile mapping o drones dotados de láser escáner, u otros sistemas innovadores de captura de datos y escaneado terrestre. Deberá digitalizarse al menos, hasta la zona de servidumbre inclusive.

Deberán tomarse todos los activos de la infraestructura asociados al inventario, como por ejemplo señales, balizamiento, iluminación, barreras de seguridad…previo al inicio de los trabajos se propondrá a la Dirección del Contrato el listado de los activos a inventariar, así como la codificación de los activos a inventariar.

Lo datos tomados deberán ser de calidad empleando para ello equipos contrastados, sin que la nube de puntos obtenida pese excesivamente como para no poder trabajar con ella con hardware y software standard.

El adjudicatario propondrá y facilitará durante la duración del contrato un software de visualización de las nubes de puntos a la DO. El grado de precisión de los activos será topográfica (centimétrica).

La extracción de la información de la nube de puntos podrá ser automática proponiendo el adjudicatario el porcentaje de información que se extraerá de esta manera y el tipo. Las nubes de puntos deberán estar georreferenciadas. El sistema de referencia planimétrico será ETRS89 y el altimétrico REDNAP08.

Las capturas de datos e imágenes se someterán a un control de calidad, antes de darse por definitivos.

Se entregará una planificación orientativa de los trabajos de captura de puntos, indicando itinerarios previstos, horarios y la tipología de afecciones al tráfico previstas.
Se pondrá especial cuidado en la toma de datos (espesores, geometría, etc.) del paquete de firmes mediante técnicas innovadoras no destructivas tipo georradar, que apoyen a la realización del inventario de firmes.

Al finalizar el contrato, toda la información generada pasará al entorno digital que especifique la Dirección del Contrato, distinguiéndose entre información en bruto e información tratada.

En la línea de trabajo LT3 Innovaciones en materia de sostenibilidad y economía circular: 103_03 Gestión de procesos energéticos de obras para favorecer la sostenibilidad energética.

Deberán adoptarse las medidas planteadas de control y ahorro energético durante la vigencia del contrato.

Para la realización de los trabajos en campo y oficina enfocados a la inspección e inventariado, se buscan propuestas innovadoras en la gestión del proyecto todas ellas encaminadas al ahorro energético. A modo de ejemplo se proponen algunos casos de uso donde

- ✓ El empleo en la medida de lo posible de vehículos eléctricos o híbridos cuando sea necesario inspeccionar o visitar la infraestructura por el contratista.
- ✓ Análisis y propuesta de los recorridos de las inspecciones con el menor consumo de combustibles fósiles.
- ✓ Oficina de proyecto digital: implantación durante toda la fase del proyecto del concepto oficina digital que promueva el ahorra de consumibles, como por ejemplo

por ejemplo reduciendo el consumo de papel, proponiendo plataformas digitales para el almacenamiento e intercambio de archivos digitales, reuniones no presenciales, empleo de pizarras digitales, formación en dichas herramientas digitales, etc.

- ✓ Toma de datos en campo: empleo de cámaras digitales, móviles, tablets, todos ellos orientados a la consulta y gestión mediante una plataforma digital. Así la toma de datos en campo durante las visitas podrá subirse a la plataforma de forma inmediata, y por otro lado se podrá consultar la información alojada en esta, como por ejemplo los planos as built, para la resolución de dudas en campo.

3.4 Plan de acción. Propuestas de actuaciones de adecuación y mejora para la reversión de la infraestructura

Una vez concluida la inspección del estado de la infraestructura, el adjudicatario elaborará un Plan de Acción con propuestas de actuaciones de adecuación y mejora que deban acometerse a fin de solventar deficiencias detectadas en cada uno de los capítulos descritos anteriormente.

Parte de estas deficiencias podrían quedar solventadas con actuaciones del concesionario a las que esté obligado por su contrato y condiciones de reversión.

Se deberá establecer tres niveles de prioridad: alto, medio y bajo, según los siguientes criterios:

- Nivel alto: Incumplimiento de la normativa vigente, riesgo para la seguridad de las personas (usuarios y/o trabajadores), situaciones que afectan a la durabilidad del sistema a estudiar a corto plazo.
- Medio: Técnicas obsoletas que si bien actualmente son funcionales son incompatibles con las empleadas actualmente en las vías de DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA o en sus Centros de Control, situaciones que pueden afectar situaciones a la durabilidad del sistema a estudiar a medio plazo.

- Bajo: Situaciones que si bien no presentan incumplimiento de norma ni afectan a corto – medio plazo a la durabilidad del sistema, están por debajo de los estándares de calidad que maneja la DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA.

El Plan de Acción incluirá igualmente, con prioridad de nivel alto, la integración de los sistemas de centro de control, peaje y red de comunicaciones con los implementados en el resto de la red de carreteras de Bizkaia.
Así mismo, deberá incorporar en este mismo nivel, la homogeneización de los procesos de operación de las infraestructuras sometidas a peaje gestionadas por Interbiak.

Para las actuaciones con nivel de prioridad alto y medio se deberá desarrollar un anteproyecto con valoración económica, con un alcance mínimo que se establece a continuación.

El anteproyecto será un documento que permita analizar la necesidad de su desarrollo y licitar, a partir del mismo, la redacción del proyecto constructivo para su final ejecución. Contendrá, como mínimo, los siguientes documentos:

- Memoria descriptiva:

  En la Memoria descriptiva se justificará la necesidad de actuación y de manera global la solución proyectada, y se presentará un presupuesto estimado de los trabajos a ejecutar.

  Contendrá, a título orientativo y sin afán de ser exhaustivos, los siguientes apartados:

  - Objeto del proyecto.
  - Antecedentes.
  - Normativa de aplicación.
  - Datos básicos de partida.
  - Descripción de la solución adoptada.
  - Presupuesto.

- Personal que ha intervenido en la redacción del anteproyecto.
- Conclusiones.

- Planos:

  Los planos del anteproyecto deberán recoger gráficamente, de manera clara y concisa, la solución que se propone desarrollar. Se dispondrá como mínimo de los siguientes planos a escala:

  - Planta.
  - Alzados.
  - Secciones.

- Presupuesto:

  Se presentará una estimación global del presupuesto. El adjudicatario deberá justificar el criterio de valoración empleado para la obtención de este (superficie construida, metro lineal construido, valoración de equipos a instalar, etc.).

Para las actuaciones con nivel de prioridad bajo, se desarrollará una memoria descriptiva del sistema afectado y de la solución propuesta, así como una valoración económica estimativa de la misma.

Además de los aspectos técnicos indicados anteriormente, desde el punto de vista operativo deberá realizarse un estudio y propuesta para la adecuación de los medios humanos y técnicos a adscribir al servicio de la explotación en el tramo de Bizkaia en cuanto a su dimensionamiento, funciones y posible integración en equipos operativos actuales, etc.

3.5 Implantación, Seguimiento de actuaciones y reversión

Dado que el concesionario debe llevar a cabo todas aquellas actuaciones que le correspondan, según lo establecido en su contrato en vigor para la reversión, el adjudicatario deberá hacer el seguimiento y/o inspecciones necesarias para su correcto desarrollo, dotando de apoyo y soporte a Interbiak para la adecuada reversión en el momento de que se haga efectiva.

Para las actuaciones propuestas de adecuación y mejora no exigibles al concesionario que hubiera sido aceptadas, deberá realizarse, en función de su naturaleza, el seguimiento de la implantación del correspondiente proyecto de ejecución que fuera del ámbito del presente contrato la administración hubiera desarrollado. Será por tanto objeto del contrato del adjudicatario la asistencia técnica a la dirección de obra, llevando a cabo el seguimiento de los trabajos de los contratistas con las inspecciones, pruebas y ensayos, complementarios a los definidos en los diferentes proyectos, que sean necesarios.

El alcance de dicho seguimiento dependerá de la tipología del proyecto o proyectos a desarrollar, siendo el equipo mínimo para disponer el recogido en este pliego.

Finalmente, se elaborará un informe técnico-operativo de reversión que incluirá al menos los siguientes aspectos:

- Documento técnico de situación de la autopista con la actuaciones implantadas o sistemas implementados, integración en su caso con sistemas actuales. Se trata de un proyecto global “As Built” que reflejará la situación inicial de la autopista tras la reversión.
- Inventario de la infraestructura. Actualización y alojamiento en entorno digital del inventario de todos los elementos que constituyen la autopista y su integración en la herramienta de gestión de la explotación.
- Condicionantes específicos a tener en cuenta en el momento de la reversión: Desconexión de sistemas antiguos y conexión con los nuevos. Análisis de riesgos.

- Relación de medios humanos que queden adscritos al tramo de Bizkaia para las funciones que resulten necesaria para la conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura. Se detallará las categorías y grupos profesionales, convenios de aplicación, condiciones económicas, acuerdos o pactos existentes, etc.
- Relación de medios técnicos adscritos al tramo de Bizkaia
- Relación de trámites oficiales pendientes de resolución.

4. PLAZOS PARA EL DESARROLLO DEL CONTRATO

El plazo global del contrato se establece en 4 años prorrogables, en caso necesario hasta un límite temporal máximo fijado en el 11 de noviembre de 2026.

No obstante, se establecen los siguientes hitos o plazos parciales:

- Fase cero: Toma de datos y plan de seguimiento: 3 meses desde la firma del acta de replanteo de los trabajos objeto de contrato (0).
- Inspección de Estado y Plan de Acción: 9 meses desde el acta de replanteo.
- Desarrollo y presentación de anteproyectos: 2 meses desde aprobación del Plan de Acción.
- Seguimiento de la explotación: Desde el final de la fase cero hasta el fin del contrato.

En la siguiente tabla se presenta un esquema de cronograma:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
	2022		2023												2024												2025												2026									
	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Fase cero																																															
Segumiento COEX																																															
Inspección estado /Plan de accion																																															
Anteproyectos de actuacion																																														
Proyectos (INTERBIAK)																																															
Asistencia Tecnica DO																																														

5. EQUIPO TÉCNICO Y MEDIOS A DISPOSICIÓN DEL CONTRATO

El personal adscrito al presente contrato cumplirá los requisitos mínimos exigibles que se detallan en el presente Pliego y en la normativa vigente.

A efectos del presente Pliego, el personal adscrito a la presente Asistencia Técnica por parte del contratista se estructura en los siguientes grupos según fases:

- Delegado del Consultor
- Equipo para Seguimiento de la Explotación
- Actuaciones para la reversión de la Infraestructura
- Implantación y Seguimiento de las actuaciones

La dotación mínima del personal será:

TITULACION	PUESTO	EXPERIENCIA	DEDICADION	FASES
Ingeniería Superior	Delegado del Consultor	10 años en trabajos similares	Parcial	Todas las fases del contrato.
Ingeniería Superior	Responsable Seguimiento de la Explotación.	10 años en trabajos similares	Parcial	Seguimiento de la explotación
Técnico industrial, civil o equivalente	Inspección y seguimiento de la Explotación	5 años en trabajos similares	100%	Fase de Inspección y Seguimiento de la explotación
Ingeniería Superior Caminos, Canales y Puertos o similar	Desarrollo de actuaciones de obra civil.	10 años en trabajos similares	Parcial a demanda	Fase 0 y Actuaciones para la reversión de la Infraestructura
Ingeniero Superior Industrial, Telecomunicaciones, electrónico o equivalente	Actuaciones instalaciones electromecánicas, comunicaciones y peajes.	10 años en trabajos similares	Parcial a demanda	Actuaciones para la reversión de la Infraestructura
Asesoría Jurídica y Laboral	Análisis de medios humanos y técnicos adscritos al servicio de la concesión.	10 años en trabajos similares	Parcial a demanda	Fase 0 y Actuaciones para la reversión de la Infraestructura
Oficina Técnica Administrativa/Asesores especialistas y resto de personal que se considere ofertar	A definir en la oferta	3 años	Parcial a demanda	Actuaciones para la reversión de la Infraestructura
Técnico Superior en Seguridad y Salud (titulación exigible legalmente)	Coordinación de Seguridad y Salud	5 años en trabajos similares	100% durante la ejecución de las obras de mejora	Fase inspección e Implantación y Seguimiento de las actuaciones.

Delegado del Consultor

El delegado del Consultor de la Asistencia Técnica será el responsable del contrato frente a Interbiak, con objeto de conseguir que éstos se desarrollen con los objetivos de calidad y plazos propuestos con especial atención al cumplimiento de los hitos que figuran en el PPTP. Será el responsable ante INTERBIAK de la buena marcha de los trabajos. Este titular no podrá ser sustituido sin la conformidad previa de INTERBIAK, será el interlocutor para las cuestiones relativas al contrato y dará cuenta a INTERBIAK del desarrollo de los

servicios contratados, en particular con ocasión de las reuniones de seguimiento que se realicen.

Responsable del seguimiento de la Explotación.

Será el máximo responsable del cumplimiento de los aspectos relativos al seguimiento de la explotación hasta la reversión de la autopista. Se responsabilizará del cumplimiento de plazos, recursos asignados, costes de los trabajos realizados y cumplimiento de los objetivos de calidad. Ejercerá la función coordinadora de todos los equipos o personal que el adjudicatario ponga a disposición del contrato durante esta fase y será la persona de contacto entre Interbiak y la Sociedad Concesionaria.

Técnico Responsable de inspección y seguimiento de la Explotación

Será el encargado de analizar, tratar y gestionar la información recibida desde el concesionario en función de la periodicidad que ésta la tramite. Junto con el responsable de seguimiento de la explotación se encargará de analizar la documentación recibida, comprobar que se corresponde con las obligaciones del contrato de concesión y que, a su vez, están reflejadas en el Manual de Explotación.

Emitirá los informes periódicos correspondientes y cuanta información se le solicite desde Interbiak.

Responsable de las actuaciones de obra civil

Se encargará del análisis de los sistemas asociados a la obra civil de la infraestructura: geotecnia, estructuras, sistemas de seguridad viarios, etc. Analizará cada uno de los sistemas recogidos en el presente pliego y su encaje dentro de la normativa vigente, así como de los estándares de calidad de la Diputación Foral de Bizkaia. Asimismo, se encargará de emitir la parte del plan de acción valorado asociado a la obra civil.

Posteriormente, durante la ejecución de los trabajos que la administración decida desarrollar, será el responsable de supervisar el desarrollo de estos, velando porque se garantice que, estos trabajos, se desarrollan dentro de la calidad, precio y plazo establecidos en los correspondientes proyectos desarrollados por la administración.

Responsable de las actuaciones de sistemas electromecánicos y comunicaciones.

Se encargará del análisis de los sistemas asociados a las instalaciones tanto electromecánicas como de comunicaciones y peajes. Analizará cada uno de los sistemas recogidos en el presente pliego y su encaje dentro de la normativa vigente, así como de los estándares de calidad de la Diputación Foral de Bizkaia. Asimismo, se encargará de emitir la parte del plan de acción valorado asociado a estos sistemas.

Posteriormente, durante la ejecución de los trabajos que la administración decida desarrollar, será el responsable de supervisar el desarrollo de estos, velando porque se garantice que, estos trabajos, se desarrollan dentro de la calidad, precio y plazo establecidos en los correspondientes proyectos desarrollados por la administración.

Asesoría Jurídica.

Podrá estar conformada por uno o varios perfiles a criterio del ofertante. Se encargará de analizar los medios humanos y técnicos adscritos al servicio de la concesión, tanto desde el punto de vista organizativo (dimensionamiento, equipos, funciones, etc) como laboral (condiciones, convenios, pactos, etc.) y asesorará a la administración en los trámites y actuaciones necesarias para la reversión de la infraestructura, así como la subrogación del personal adscrito al tramo de Bizkaia de la AP68.

Oficina Técnica y medios auxiliares.

El adjudicatario dispondrá de unas instalaciones fijas para realizar los trabajos, que bien puede ser sus instalaciones centrales o unas habilitadas para el presente contrato.

En cualquier caso, el adjudicatario del contrato de asistencia deberá dotar la oficina con el material necesario (equipos informáticos, software, pequeño material, etc.) necesario para el desarrollo de las actividades contratadas.

Los costes asociados a esta oficina, fijos, obras, suministros, alquileres, consumibles o de cualquier otra índole, no son de abono.
El adjudicatario dispondrá del número mínimo de vehículos para la realización de su trabajo, en cualquiera de las fases del mismo, corriendo con todos los gastos de funcionamiento. En cualquier caso, el número de vehículos será tal que en ningún caso se pueda atribuir a su escasez la no presencia de su personal en el momento adecuado, en los tajo o lugares donde su presencia fuese necesaria.

Coordinador de Seguridad y Salud.

Se encargará de supervisar e informar sobre el Plan de Seguridad y Salud que el/los contratistas/s desarrollen a partir del Estudio Seguridad y Salud desarrollados en cada proyecto.

Asimismo, se encargará del seguimiento de las obras con objeto de que la misma se adecue al Plan de Seguridad y Salud aprobado.

6. PRESUPUESTO DEL CONTRATO

El presupuesto tipo de licitación asciende a 2.000.522,20€ y se agrupa en 3 ítems diferenciados según las fases recogidas en el apartado 4 del presente pliego:

- Fase 0
- Inspección y elaboración de plan de acción
- Seguimiento de la explotación y Asistencia Técnica

Bilbao, 12 de Mayo de 2022