



INT-PC-2019-0250  
GP/gn

## **PROPUESTA DE LICITACIÓN DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE MEJORA DE LA CARRETERA GI-2631 DESDE LA ROTONDA DE KORTABERRIA HASTA EL POLÍGONO ONDARALDEA EN ZEGAMA**

**(2-EM-58/2017)**

Mediante Acuerdo de Consejo de Gobierno 28-C/2019, de 18 de junio de 2019, se aprobó el **Proyecto de mejora de la carretera GI-2631 desde la rotonda de Kortaberria hasta el polígono Ondaraldea en Zegama (2-EM-58/2017)**, previa estimación y desestimación de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública y de audiencia.

Dicho proyecto define las obras de mejora del tramo comprendido entre la rotonda de Kortaberria (pk 6,200) y el polígono Ondaraldea (pk 7,450) de la carretera GI-2637, que es el único tramo pendiente de ejecutar para terminar la mejora de dicha carretera entre la N-I (Idiazabal) y Zegama.

El proyecto prevé un ancho de la plataforma con dos carriles de 3 metros y arcén de 0,50 metros a cada lado, ajustando su geometría para aprovechar la actual plataforma prácticamente en su integridad. Adapta el trazado para que la velocidad máxima permitida sea, al igual que en todo el recorrido desde Segura, de 60 km/h, reduciendo así el movimiento de tierras y el impacto sonoro. Mantiene los caminos a fincas y sus conexiones con la carretera, minimizando la ocupación de suelos, con la única excepción del acceso al caserío Altzibargoena, que ahora tiene una ya fuerte pendiente que con el ensanche aumentaría hasta hacerla impracticable. El acceso al polígono Ondaraldea se mantiene en su actual configuración, pero se añade la posibilidad de entrar girando a la derecha, pudiendo así hacerlo sin pasar delante de la calderería. La actuación termina antes de llegar al puente sobre el Oria, por lo que se minimiza la actuación en el entorno del LIC. Los taludes diseñados son los estrictos según el estudio geotécnico, y en los que se plantea la posibilidad de colocar anclajes o gunita para sostenimiento a largo plazo, se sustituye por sostenimiento mediante escollera que permita su revegetación. Se mantiene el actual sistema de drenaje para evitar el desvío de cauces ya consolidados o la creación de nuevos puntos de vertido.

Por otra parte, se espera contar en breve con la declaración de urgencia de la ocupación de los bienes y derechos afectados, ya solicitada, por lo que se prevé que durante el proceso de licitación de las obras se pueda contar con la disponibilidad de los terrenos afectados.

Del mismo modo, se ha solicitado a la Confederación Hidrográfica del Cantabro, a través de la Agencia Vasca del Agua, autorización para la ejecución de las obras, dado que las mismas se desarrollan en zona de policía de la margen izquierda del río Oria.

Por todo ello, se propone licitar las obras por procedimiento abierto. El presupuesto de ejecución por contrata de las obras es de 1.668.092,00 € (21% de IVA incluido), y el plazo para la ejecución de las obras es de 6 meses.

Se adjunta al presente informe la carátula del pliego de cláusulas administrativas, en la que se propone adoptar los siguientes criterios:

1. División por lotes: el contrato que se licita corresponde a la ejecución de una obra completa en la que los distintos trabajos a realizar (movimientos de tierras, sostenimientos, obras de drenaje, afirmado, integración ambiental, etc.) deben realizarse de forma coordinada y solapada entre sí, por lo que la ejecución independiente de dichas unidades dificultaría la correcta ejecución de las obras. Por ello, se propone no dividir el contrato en lotes.



2. Presupuesto de licitación, modificaciones y valor estimado del contrato: el presupuesto base de licitación es de 1.668.092,00 € euros (21% de IVA incluido). Se propone prever la posibilidad de modificar el contrato, por causas geológico-geotécnicas, estableciendo un límite superior para dicha modificación del 20% del presupuesto de licitación (artículo 204.1 de la LCSP). En consecuencia, el valor estimado del contrato, IVA excluido, es de 1.654.306,12 €.
3. Clasificación del contratista: según el artículo 77.1.a) de la Ley de Contratos, la capacidad de contratar se acreditará por clasificación. De acuerdo a las características y al presupuesto de las obras, se propone establecer la siguiente clasificación y categoría:

G-4-4: viales y pistas con firmes de mezclas bituminosa

4. Subcontratación: se considera que no hay tareas críticas que no puedan ser objeto de subcontratación.
5. Criterios de adjudicación: de acuerdo al artículo 145 de la LCSP, se proponen los siguientes criterios de adjudicación para valorar la mejor relación calidad-precio:

Precio: se valorarán las ofertas económicas presentadas por las empresas licitadoras, hasta 75 puntos. La fórmula recogida en el pliego adjudica la mayor puntuación a la oferta de menor precio, adjudicando 0 puntos al presupuesto de licitación; todos sus elementos están bien detallados, de modo que todas las empresas licitadoras pueden conocer previamente cómo se valorará el criterio del precio. Además, la fórmula está establecida de forma relativa, con referencia a la baja media, y no de forma absoluta, evitando así el establecimiento de estrategias, puesto que la indeterminación a priori de los puntos evita que las empresas licitadoras tengan una referencia y, por tanto, su comportamiento pueda ser previsible.

Criterios medioambientales: se ha propuesto valorar como mejoras medioambientales los siguientes aspectos, con una puntuación máxima de 3 puntos:

Extensión a toda la longitud de la obra del balizamiento reservado en proyecto a las zonas ambientalmente más sensibles

Asignación a la jefatura de obra de un vehículo dotado de tecnologías tendentes a la reducción del nivel de emisiones

Mejoras: el proyecto ha previsto realizar el ensanche de la carretera escalonando las juntas entre las distintas capas del nuevo firme y la plataforma existente, lo que garantiza, a priori, un buen comportamiento frente a cargas de tráfico de dicho ensanche. No obstante, se considera que la disposición de una geomalla de refuerzo en dicha junta aporta una mayor garantía de éxito y durabilidad, por lo que se propone establecer como criterio de mejora la instalación de geomalla en las juntas entre ensanche y plataforma actual, sin coste adicional para la Administración, valorando esa mejora con 2 puntos.

Valor técnico de las ofertas: se propone valorar los siguientes aspectos técnicos de las ofertas, hasta 20 puntos, valorando en cada apartado la corrección, el nivel de detalle del estudio y la adecuación con respecto al contrato objeto de licitación:



Descripción global de la obra proyectada (hasta 3 puntos)

Detección de las principales dificultades de la obra (hasta 4 puntos)

Planteamiento global de los trabajos (hasta 5 puntos)

Estudio de las afecciones al tráfico y propuestas de reducción (hasta 4 puntos)

Programa de trabajos (hasta 4 puntos)

Con respecto a la inclusión de criterios medioambientales (Norma Foral 11/2014, de 29 de octubre), se han incluido en el contrato criterios medioambientales cuya ponderación supone el 3% de la puntuación total, no alcanzándose, por tanto, el 5% señalado en el artículo 12.3 de la citada norma foral. A este respecto, cabe señalar que, en atención a su magnitud, se considera desproporcionado otorgar una puntuación mayor a los criterios medioambientales propuestos. Por otra parte, en cuanto a la incorporación de criterios medioambientales adicionales debe considerarse que el proyecto recoge las medidas preventivas y correctivas establecidas en el Documento de Evaluación Simplificada de Impacto Ambiental, redactado en cumplimiento de la resolución emitida al respecto por la Dirección General de Medio Ambiente, por lo que se considera que no es posible mejorar significativamente el contrato en ese aspecto, más allá de los dos criterios de valoración medioambientales ya propuestos.

En San Sebastián, a 13 de diciembre de 2019

**JEFE DE LA SECCIÓN DE DIRECCIÓN  
Y CONTROL DE OBRAS Y PROYECTOS**

Fdo. Germán Pozas Zubizarreta

