



ACTA DE LA MESA DE CONTRATACIÓN PARA LA ADJUDICACIÓN, POR EL PROCEDIMIENTO ABIERTO, DEL CONTRATO DE SERVICIO DENOMINADO “ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA INSULAR TF-28 DEL KM 79+900 AL 82+450 .TRAVESÍA SAN MIGUEL” (C-1118).

ACTA Nº 4

En Santa Cruz de Tenerife, a 10 de enero de 2019, siendo las 12:26 horas del día, en el despacho de la Sra. Directora Insular de Carreteras y Paisaje ubicado en la tercera planta del Palacio Insular, se reúne la Mesa de Contratación para asistir al órgano de contratación en la adjudicación del contrato de servicios arriba referenciado y proceder, en el presente acto, a dar cuenta del resultado de la valoración de los criterios de ponderación no económicos y posterior apertura del sobre nº 3 de las proposiciones presentadas y admitidas en el procedimiento abierto para adjudicar el contrato de servicio arriba referenciado.

La referida Mesa está integrada, para este acto, por los siguientes miembros:

- **Presidenta:** D^a. Ofelia Manjón-Cabeza Cruz, Directora Insular de Carreteras y Paisaje.
- **Vocales:**
 - D^a. Mónica Soriano Díaz, Jefa de Sección de Operaciones de Capital de la Intervención General.
 - D^a. M^a Consuelo Francos del Castillo, Responsable de la Unidad de Contratación de la Asesoría Jurídica.
 - D. Francisco Javier Saavedra Oliva, Jefe de Sección de la Unidad de Autorizaciones, Convenios de Colaboración y Expropiaciones del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje.
 - D^a. Teresa Esteban González, Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos adscrita al Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje.
- **Secretaria:** D^a. Mercedes Torres Pascual, Jefa del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje.

Ante la ausencia de los miembros titular y suplente designadas como Secretarias de la Mesa, actúa como Secretaria D^a. Mercedes Torres Pascual, Jefa del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje, pasando a ser vocal representante del Servicio

Administrativo de Carreteras y Paisaje D. Francisco Javier Saavedra Oliva, Jefe de Sección de la Unidad de Autorizaciones, Convenios de Colaboración y Expropiaciones.

Asiste en calidad de invitado Alfonso Benito Uceda del Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje.

De orden de la Sra. Presidenta, se procede a dar cuenta del resultado de la valoración de los documentos relacionados con los criterios de valoración no económicos ni evaluables mediante fórmulas presentados por los licitadores en el sobre nº 2, dando lectura al informe técnico que obra en el expediente de contratación fechado el día 12 de diciembre de 2018, y cuyo tenor literal es el siguiente:

“1.- OBJETO DEL INFORME

El objeto del presente informe es exponer la valoración de la Memoria Descriptiva de los licitadores al contrato especificado arriba en el apartado "Asunto" , de conformidad con la cláusula 13.C.2 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige esta licitación, en base a la documentación presentada por las entidades que se indican a continuación:

- 1 PROYMA CONSULTORES, SLP.
- 2 GIUR, SL.
- 3 CIVILPORT INGENIEROS, SLP.
- 4 DELFOS PROYECTOS, SL.
- 5 TRAZAS INGENIERÍA, SL.
- 6 TENO INGENIEROS CONSULTORES, SL.
- 7 SOCIEDAD DE INGENIERÍA, SERVICIOS DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE, SA.

2.- CRITERIOS DE PUNTUACIÓN

Tal y como establece el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares en su cláusula 13, el apartado Memoria Descriptiva se puntuará con un máximo de diez (10) puntos y un mínimo de (0) puntos.

A los efectos de este apartado se denominará:

- $P_{memoria}$ = Puntuación obtenida en el apartado Memoria Descriptiva.

La puntuación obtenida por el licitador i ($P_{licitador,i}$) se obtendrá como suma de las puntuaciones obtenidas en los apartados en que se divida la memoria justificativa:

- **Desarrollo de los trabajos y metodología (puntuación máxima 8).**

El licitador presentará una memoria técnica de los trabajos a realizar en la que, de forma clara y concisa, se exponga su propuesta sobre el contenido y desarrollo de los mismos, de manera que se pueda conocer el alcance de los trabajos y se demuestre el conocimiento de la problemática del trabajo a redactar.

Se explicará claramente cómo se pretenden cumplir las prescripciones incluidas en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, y se identificará entre otros: las necesidades de obtención de aquellos datos previos que resulten imprescindibles de cara a seguir el proceso descrito, los organismos afectados que deben ser consultados a efectos de recabar los correspondientes vistos buenos al diseño propuesto, así como cualquier otro aspecto que pueda incidir en el plazo de redacción definido, añadiendo además las soluciones técnicas para el desarrollo de los trabajos que estimen oportunas.

▪ **Plan de Trabajos (puntuación máxima 2).**

El licitador definirá el plan de trabajo previsto para la redacción del proyecto. Será indispensable para puntuar en este apartado la presentación de un plan de trabajo detallado.

Se valorará la correcta definición de los plazos parciales, así como la correcta asignación de responsables a cada tarea.

3.- OFERTAS DE LOS LICITADORES

En base a lo anterior y a la cláusula 13 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares se ha analizado la documentación presentada y se exponen a continuación los aspectos más relevantes de sus ofertas.

▪ **Desarrollo de los trabajos y metodología (puntuación máxima 8).**

✓ **Memoria Técnica (conocimiento del alcance de los trabajos y su problemática y cumplimiento del PPTP):**

PROYMA empieza su oferta diciendo que tiene un sistema implantado para la certificación de la calidad y el medio ambiente. Relatan de forma general cómo será el levantamiento topográfico mediante GPS, sin detallar puntos concretos de la zona. De forma general también dicen como realizarán el estudio geológico, hacen referencia a la obra de fábrica en el barranco de Archile sin definir la actuación a realizar en ella. La comprobación sísmica la redactan de forma general. En cuanto a la hidrología hacen referencia a la guía metodológica del CIAT y no nombran aquí ninguna cuenca, cuando con anterioridad nombraban la de Archile. En cuanto a tráfico, planeamiento urbanístico enumeran generalidades. Utilizarán el programa

TRANSMODELER para simulaciones de tráfico. Proponer la redacción de un anejo de accesibilidad a validación por SINPROMI. Igualmente en cuanto al trazado no definen nada en concreto. Usarán el programa de modelación en 3D ISTRAM. Cabe decir lo mismo en su exposición de los trabajos de drenaje, firmes y estructuras. No mencionan ningún punto concreto, ni siquiera el cambio previsto de la pasarela existente. Para la ejecución de las obras proponen el corte de un carril mientras el tráfico pasa por el otro de forma alternativas, nunca en tramos superiores a 250 metros. La misma tónica de generalidad puede aplicarse a los apartados de señalización, balizamiento, alumbrado, integración ambiental y paisajística.

GIUR comienza su oferta con el planteamiento de la solución a desarrollar. En el apartado trazado en planta plantean la solución en alzado, definiendo tres tipos de secciones a lo largo de la traza que en algunos puntos no pueden llevarse a cabo. Hacen referencia a la solución en planta reflejada en los planos que contempla la rotonda propuesta en el PPTP en la intersección con la carretera TF-563 y otras cinco en sendas intersecciones a lo largo de la traza. En dicho plano las secciones propuestas no corresponden con las planteadas en la página dos de la oferta ni con los planos que las secciones que aportan en la documentación complementaria. En los planos aportados la solución planteada está dibujada encima de las edificaciones en varios tramos. Estas dos circunstancias se valoran muy negativamente. Por último, definen a continuación someramente el drenaje pluvial de la carretera y enumeran más generalidades acerca de movilidad, paradas de guaguas, la pasarela peatonal (no definen qué hacer con ella), servicios afectados y desvíos de tráfico.

CIVILPORT hace referencia en la parte inicial de su estudio a los datos previos a tener en cuenta con concreción de los servicios y organismos afectados, definiendo la intensidad de vehículos, las paradas de guaguas existentes, los documentos a estudiar como los inventarios del CIATF, Plan Hidrológico de Tenerife, normativa de SINPROMI, planeamiento urbanístico de San Miguel de Abona, datos de las estaciones meteorológicas cercanas, Catastro. Adelantan que la zona no se encuentra situada en ningún espacio protegido ambientalmente por lo que las actuaciones que se proyecten no se verán sometidas a procedimiento ambiental alguno. También han localizado los elementos culturales (BIC) pero no los detallan. De forma general dicen que se realizarán los correspondientes inventarios del estado del firme, de los elementos de drenaje actuales, de defensas y puntos negros y de las instalaciones existentes. Detallan los servicios y organismos afectados (BALTEN, Ayto. de San Miguel de Abona, UNELCO, Telefónica, TITSA, SINPROMI). Continúan con el estudio de problemática con un análisis de los puntos peligrosos para peatones y conductores; aceras estrechas e inaccesibles, aparcamientos, pasos de peatones, etc. Una vez analizada la problemática hacen unas cuantas propuestas (con carácter general debido a la heterogeneidad del trazado de la TF-28): aumentar el ancho de carriles a 3,50 metros para mejor circulación de ciclistas ya que se trata de una vía muy frecuentada por ello (esta medida se considera que no es buena idea ya que con ella se puede aumentar la tendencia a conducir más rápido); para conseguir ancho suficiente para poder implantar secciones nuevas se propone cambiar los aparcamientos en línea por aparcamientos en espiga realizando la maniobra marcha atrás, lo cual reduce la peligrosidad; allí donde puedan colocarse se realizarán Acerados de un ancho mínimo de 1,80 m;

para reducir la velocidad se colocarán pasos de peatones elevados (esta medida no se considera viable, la tendencia de este Servicio es la de eliminar los existentes); implantación de rotondas o minirrotondas; modificar el número de plazas de aparcamiento en la zona comercial del núcleo urbano, analizar y resituar las zonas de carga y descarga; garantizar la continuidad de los itinerarios peatonales adaptando los mismos a la normativa vigente de accesibilidad e intentando reordenar las terrazas de los bares existentes; mejora de la señalización viaria y diseño de una nueva iluminación urbano si el actual no es adecuado. A continuación hacen un estudio de las intersecciones urbanas con la TF-28 sin definir ni concretar soluciones, solo dando alguna idea de carácter general sin detalle. Para la simulación de las intersecciones proponen el programa informático AUTOTURN y se utilizarán el programa de trazado CLIP. En cuanto al firme dicen que se rehabilitará de acuerdo con la normativa y enumeran las patologías encontradas en el firme existente. A continuación siguen con generalidades acerca de los servicios existentes, derechos y bienes afectados, paradas de guaguas, mantenimiento del tráfico durante las obras y seguridad vial. Del drenaje sí detallan algo más, sitúan cinco cauces que atraviesan la carretera.

DELFO comienza exponiendo la problemática existente en la zona y hacen referencia a la peligrosidad de las maniobras de aparcamiento y salida y de la inaccesibilidad de las aceras existentes. Marcan como puntos de mayor conflicto la intersección entre las carreteras TF-28 y TF-65, la intersección entre la TF-28 y TF-56 y el PK. 81,850 en situación actual. Comentan que en su visita al lugar se reunieron con representantes municipales. En cuanto al firme solo prevén la reposición de la capa de rodadura. Se percatan de hay puntos de sección muy reducida que presentan grandes condicionantes para la ampliación. Sobre la pasarela no adelantan ninguna solución. A continuación comienza un estudio de los condicionantes del proyecto. En la intersección con la TF-653 y el comienzo de las edificaciones) los condicionantes serán los árboles existentes y los muros (no se sabe a qué muros se refiere, se supone que a los taludes rocosos verticales existentes). En este tramo se aumentará la sección tipo. En otro segundo tramo, en el que la trama urbana está más consolidada, por lo que los condicionantes serán las edificaciones existentes y los aparcamientos en batería. No contemplan ajustes de trazado en planta, aunque estudiarán la ganancia de visibilidad en las curvas. Caracterizan un tercer tramo desde la salida de poblado hasta el PK. 82,450, en la estudiarán la ejecución de una glorieta para cambio de sentido y la limitación del puente sobre el barranco de Tragatrapos (PK. 81,200). Para el ajuste de las secciones, muros nuevos, etc. realizarán un sistemática iterativa de encaje. En cuanto a la intersecciones existentes las identifican pero se limitan a decir que se estudiarán las alternativas, sin adelantar nada. En cuanto al pavimento dicen que analizarán los datos de la última campaña de deflexiones del Cabildo. En cuanto a movilidad, hidrología, geología, señalización aspectos medioambientales solo exponen generalidades sin definir puntos concretos de la zona. En cuanto a estructuras dicen que el puente sobre el barranco de Tragatrapos no puede ampliarse debido a su tipología, y en cuanto a la pasarela que se estudiará su estado. En cuanto a seguridad vial no aportan soluciones concretas. Hacen referencia al planeamiento de San Miguel de Abona. Continúan su estudio detallando el desarrollo del proyecto que comienzan con la obtención de datos de partida. El estudio del tráfico se hará con micros simulaciones realizadas con software y en el estudio de la accesibilidad peatonal tendrán en cuenta las

prescripciones de SINPROMI. Para el conocimiento de la geología se irá al Mapa Geotécnico del Instituto Geológico y Minero de España y otras publicaciones canarias. Para el trazado geométrico harán uso del software Istram ISPOL , Autodesk Civil 3D y Autodesk Vehicle Tracking para modelizar el barrido de vehículos pesados. En lo que se refiere a movimiento de tierras, firmes, hidrología, pasarela, muros, señalización, defensas, seguridad vial, estudio ambiental, no dicen nada de especial interés. Sobrepasan el límite de las 15 páginas establecidas en el PCAP no habiéndose valorado las páginas que exceden de este número

TRAZAS empieza su oferta con la diagnosis de la problemática de la zona; flujo desordenado de peatones, aparcamientos, comercios, intersecciones con la TF-65 y con la TF-563. Realizan un estudio pormenorizado de la situación actual con el estudio de las intensidades de tráfico y su evolución en los últimos años, definición de la plataforma actual, de su firme, de los itinerarios peatonales (sin definir), las paradas de tráfico (sin definir), servicios existentes (drenaje), intersecciones con TF-65 y TF-563, medidas para calmar el tráfico y alumbrado. A continuación dan alguna pincelada de los condicionantes del proyecto. En cuanto al tráfico dicen que se deberá desviar el tráfico durante la obra pero no dicen cómo. Hacen referencia a la PIOT, Plan Hidrológico de Tenerife, Plan Especial de Defensa Frente a Avenidas en Tenerife y PGOU de San Miguel de Abona. Luego pasan a mentar posibles propuestas de actuación. En ningún caso definen con exactitud, solo hacen mención a la Ley de Accesibilidad, posibles puntos donde ejecutar rotondas para reducir la velocidad. Hablan de forma general de la ubicación de los pasos de peatones y de las paradas de guaguas. Harán una modelización del drenaje superficial con el software WWM 5.1. Terminan este apartado con más generalidades acerca del alumbrado, integración paisajística y servicios afectados. En un punto posterior relatan las fases de ejecución del proyecto en el que exponen la normativa a emplear. No dicen nada acerca de las herramientas informáticas a emplear, y mantienen el tono de generalidades de toda la propuesta, sin aportar nada distinto a lo que aparece en PPTP.

SISTEMA presenta su oferta estructurada según los capítulos del PPTP. En cuanto a la topografía comenta que se levantarán puntos a lo largo de toda la traza en una anchura de 50 m en zonas no urbanas y hasta fachada en urbanas, nivelación del eje cada 10 m y contempla la posibilidad de usar un dron, estación total o aparato GPS. En lo que se refiere a la geología refiere generalidades sin definición, no hacen referencia al anejo de la documentación complementaria en la que definen con más detalle. En lo que se refiere a la hidrología no tienen en cuenta el inventario del CIATF, comentan que los cálculos los realizarán con el software ArcGis. Mencionan que la zona está dentro de los cauces del Barranco de los Erales y del Barranco Chimbesque, de acuerdo al Plan Hidrológico de Tenerife, lo cual difiere del inventario del CIATF ya que este la denomina Barranco de Archile. Hacen referencia a un anejo VIII de cuencas hidrográficas donde las imágenes son correctas pero el título es incorrecto ya que dice: "Cuencas de aportación Travesía de Granadilla y Charco del Pino", esto hace que su estudio sea confuso. Cabe pensar que es un error al realizar la oferta sobre otra realizada anteriormente ya que en la misma hay otros errores del mismo tipo, por ejemplo, en la página1 hacen referencia al proyecto de Acondicionamiento de la Travesía de Granadilla y Charco del Pino que no tiene nada que ver con el objeto de este contrato. Igualmente se menciona en

la página 9 los accesos al Campus Científico (Facultades de Química, Farmacia, Biología) y accesos a la Ciudad Deportiva Club Deportivo Tenerife, que no se encuentran en el ámbito de este estudio. Esto se valora negativamente. En cuanto al planeamiento enumeran la legislación urbanística de Tenerife y de San Miguel y hacen mención a lo dicho en el PPTP en cuanto a la rotonda con la TF-563. En cuanto al tráfico y movilidad exponen la intención de analizar los datos de aforos y paradas de guaguas existentes (localizan las líneas 416 y 484). Consideran que el firme tiene un deterioro medio-alto. En lo que se refiere a la seguridad vial y accesibilidad resaltan que tendrán en cuenta lo establecido en el Plan de Movilidad incluido en el todavía no aprobado Plan General de Ordenación de San Miguel de Abona, pero no detallan ni adelantan soluciones. Solo proponen la posibilidad de reducir la velocidad a 40 Km/hora. Para el trazado utilizarán el software ISTRAM/ISPOL. Para este proyecto utilizarán la metodología BIM. No prevén grandes movimientos de tierras, no adelantan vertederos. Proponen la reutilización del asfalto fresado en la rehabilitación del firme. En lo que se refiere al drenaje señalan que realizarán el estudio de capacidad de las obras de fábrica existentes y ajustarlas a los datos obtenidos. En el capítulo de muros dicen que en la mayor parte de la traza se dispone de espacio para la ejecución de la sección definida cuando no definen ninguna sección. Plantean el paso alternativo de vehículos por un carril durante la ejecución de las obras, trabajando en el otro carril. En cuanto a señalización comentan que utilizarán el programa CarDIM, señalan algunas zonas mal señalizadas. Proponen el uso de marcas lumínicas inteligentes en los pasos de peatones, iluminación tipo LED. En lo que se refiere a integración ambiental e integración paisajística solo refieren generalidades.

TENO en las primeras páginas de su oferta relata muy exhaustivamente, casi metro a metro, y de forma clara y concisa las diversas problemática en cada punto de la traza, señalando las condiciones del drenaje, de accesibilidad de aceras, de firme, de aparcamientos, de intersecciones. El alcance, la claridad y concisión de esta exposición se ha valorado muy positivamente. A continuación exponen un resumen de los problemas: relaciones con la carretera (trazados, radios, sobrecanchos), funcionales (IMD, ciclistas, aparcamientos, paradas de guaguas, accesibilidad y pasos de peatones), relacionados con la seguridad (maniobras erráticas, giros a la izquierda, visibilidad, contención de vehículos, desprendimientos, iluminación), de drenaje (captación de pluviales y riesgos hidráulicos), sobre viarios alternativos durante la ejecución, sobre cerramientos de fincas privadas existentes y sobre áreas de servicio por adecuación al nuevo trazado. TENO demuestra tener total conocimiento sobre la problemática. En la segunda parte de su oferta exponen las soluciones y actuaciones para la resolución de los problemas expuestos. Las soluciones del trazado pasan por lo que establezca el PGOU, estableciendo un eje continuo para recuperar la esencia de la carretera, mejorando las curvas y minimizar las afecciones a los márgenes. En la intersección con la TF-563 proponen una rotonda de doble carril, los giros a izquierdas se solucionan con una mediana central y cambio de los sentidos de tráfico en las calles adyacentes a la TF-28. Se dispondrá de un carril bici ya que por la carretera circula un gran número de ciclistas. Proponen una sección tipo con anchos de acera variable. Proponen contar en el equipo de redacción con un especialista en integración ambiental. Para la sustitución de servicios afectados realizarán un inventario de cada actuación con fotografías y descripción (datos de descripción del servicio, datos

topográficos, planos, etc. Propone realizar planos de secciones de integración cada 20 m donde se represente con precisión planimétrica todos los servicios existentes. En la siguiente sección describen las actividades a realizar en la redacción del proyecto. Describen las fases del desarrollo de los trabajos (recopilación de datos y reuniones, estudio de alternativas, redacción del proyecto, correcciones). Además del inventario de servicios realizarán un inventario del mobiliario urbano existente, campañas de aforo específicas (conteo de vehículos y peatones). Para la topografía usan la tecnología mobile mapping completada con GPS, utilizando el software BIM Civil 3D Autodesk. En el apartado dedicado a la geología describen los materiales de la zona geológica. Añaden que realizarán sondeos, sobre todo en lugares donde se ubica la pasarela. Para la geotecnia se utilizarán programas como loadcap, MDC-muros de contención, Rockfall, Slide, Swedge y Settle. En cuanto a la hidrología proponen realizar una comprobación de detalle en campo de la superficie de la cuenca estableciendo perfectamente sus límites. Identifican riesgos incluidos en las fichas 1109 y 1110 del Plan de Defensa de Avenidas. En cuanto al planeamiento comentan la necesidad detallada de las alineaciones y rasantes emitidas por el ayuntamiento y la comprobación de las mismas. Se realizará un análisis de movilidad específico para el proyecto. Indican que tendrá un estudio del tráfico de peatones y todos los vehículos, medidas para los TCA, previsiones de tráfico, velocidades, paradas de guaguas, accesibilidad. Se realizarían microsimulaciones con software (AIMSUN) para el dimensionamiento de las intersecciones. Para el trazado se utilizará software 3D-BIM Ispol. Se realizará la comprobación y revisión de los precios de canon de vertido. Para el estudio del drenaje se comprobará la cuenca con HEC-RAS o Infoworks 2D y todas las obras de fábrica. Durante la ejecución proponen utilizar viales interiores de la trama urbana estudiando las posibilidades con AISUM. La señalización la realizarán con herramientas informáticas Ispol, Cardim. Para el alumbrado se incluirá un proyecto industrial. En cuanto a la integración ambiental y paisajística comentan que realizarán un inventario de árboles y vegetación reflejando su grado de protección, si es o no trasplantable, etc. Incluirán actuaciones de control y exterminio de especies invasoras. Hacen referencia al entorno del PK. 80 que es un mirador que se adecuará convenientemente. En torno al PK. 80, al PK. 80,500 y PK. 81,500 comentan que hay zonas en las que hay que tener especial cuidado con las especies vegetales de matorral existentes.

Necesidad de obtención de datos previos imprescindibles:

PROYMA presenta un plano con lo que llama condicionantes que son temas a tener en cuenta antes de redactar el proyecto como la comprobación del estado de las obras de fábrica, del firme, etc.

GIUR no dice nada al respecto.

PROYMA a lo largo de la memoria expone algo al respecto, sin profundidad.

DELFOFOS a lo largo de la memoria realiza un análisis de la necesidad de los distintos datos de partida sin profundizar en demasía.

TRAZAS no menciona nada al respecto.

SISTEMA a lo largo de la memoria realiza un análisis de la necesidad de los distintos datos de partida sin detallar.

TENO enumera en un apartado los datos que es preciso obtener como los de aforos, de tramos de concentración de accidentes, de TITSA, de deflexiones, cartografía, criterios para el desarrollo insular de la bicicleta, del catastro, del Plan Hidrológico Insular y Plan de Defensa de Avenidas. Y comentan la necesidad de mantener reuniones con los organismos afectados levantando acta de las mismas y la consulta al Proyecto de Accesibilidad de San Miguel de Abona.

✓ **Organismos afectados que deben ser consultados:**

PROYMA enumera el ayuntamiento de San Miguel de Abona, Consejo Insular de Aguas, SINPROMI y BALTEN. Al final de su oferta hablan de la coordinación con los organismos afectados y otros servicios; Ayto. de San Miguel de Abona, Entemanser, Endesa, Telefónica.

GIUR no dice nada al respecto.

CIVILPORT menciona a lo largo de su estudio los diferentes organismos y servicios a tratar pero sin definición de la relación con ellos.

DELFO enumeran el Ayto. de San Miguel de Abona, ECIT, CIATF y TITSA sin definir actuaciones.

TRAZAS no menciona nada al respecto.

SISTEMA menciona al Ayto. de San Miguel de Abona, al ECIT, al CIATF, a ENDESA, TITSA, repite esta, a Telefónica y a Correos, no especifica ni cómo ni dónde la afecta, a una compañía de conservación EFFICO, no define cómo ni dónde la afecta, y Entemanser.

TENO menciona el ECIT, el CIATF, el Ayto. de San Miguel de Abona, TITSA, Endesa, Entemanser (y la futura concesionaria de la gestión del agua potable ya que la misma está en proceso de adjudicación) y la Agencia Estatal para la Seguridad Aeronáutica ya que se encuentra la zona afectada por las servidumbres de tráfico aéreo. Se valora positivamente el alcance de las afecciones reales y empresas implicadas en los servicios.

✓ **Otros aspectos que pueden influir en el plazo de redacción:**

Ningún ofertante dice nada al respecto.

✓ **Soluciones técnicas para el desarrollo de los trabajos:**

Todos los ofertantes hacen referencia a ellas. Se mencionan en el apartado de Memoria Técnica.

▪ **Plan de Trabajo (puntuación máxima 2).**

✓ **Definición de plazos parciales y asignación de responsables a cada tarea:**

PROYMA presenta un diagrama de Gantt correcto pero muy simple, por ello se valora a la baja, y además especifica las fases del proyecto, enumerando

también las personas que participarán en la redacción del proyecto asignando los tiempos que emplearán en cada tarea.

GIUR relata cómo realizarán el proyecto definiendo el personal a cada tarea sin definir herramientas informáticas ni el tiempo que cada técnico dedicará a cada tarea. Adjuntan un diagrama simple pero correcto.

CIVILPORT presenta un correcto diagrama de Gantt, simple en cuanto a la definición de fases, con definición de los técnicos y tiempos adscritos a cada tarea.

DELFOF presenta un diagrama de Gantt, con la asignación de tiempos de cada técnico a cada tarea. Esta asignación de personal carece de detalle, por lo que se valora negativamente

TRAZAS presenta un diagrama de Gantt sin definición de los tiempos asignados a cada técnico y tarea.

SISTEMA presenta un diagrama de Gantt muy elaborado, lo cual se valora positivamente, con asignación de tiempos y tareas a cada técnico.

TENO presenta un diagrama de Gantt muy elaborado, lo cual se valora positivamente, con asignación de tiempos y tareas a cada técnico.

4.- PUNTUACIÓN DE LOS LICITADORES

La puntuación obtenida por el licitador i ($P_{memoria,i}$) se obtendrá como suma de las puntuaciones obtenidas en los apartados en que sea dividido la memoria justificativa.

| Acondicionamiento de la Ci. TF-28. TRAVESÍA DE SAN MIGUEL | Desarrollo de los Trabajos y Metodología (máx. 8) | Plan de Trabajo (máx.2) | $P_{memoria,i}$ |
|---|--|--|-----------------------------------|
| 1 PROYMA CONSULTORES, SLP. | 2,5 | 1,5 | 4 |
| 2 GIUR, SL. | 1 | 1,5 | 2,5 |
| 3 CIVILPORT INGENIEROS, SLP. | 4 | 1,5 | 5,5 |
| 4 DELFOS PROYECTOS, SL. | 3,5 | 1,5 | 5 |
| 5 TRAZAS INGENIERÍA, SL. | 1,5 | 1 | 2,5 |
| 6 TENO INGENIEROS CONSULTORES, SL. | 6 | 2 | 8 |
| 7 SOCIEDAD DE INGENIERÍA, SERVICIOS DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE, SA. | 2 | 2 | 4 |

La propuesta de PROYMA adolece de muy poca concreción al entorno real del proyecto, sin detallar cómo cumplirán lo establecido en el PPTP. Si realizan un estudio de los organismos y servicios afectados.

GIUR presenta una solución en planta inviable (sobre los edificios existentes) y llena de contradicciones entre lo escrito y lo dibujado, por lo que su puntuación es casi nula.

CIVILPORT presenta un estudio ordenado, en el que hace una relación muy clara de la problemática de la travesía por los aparcamientos, aceras, etc. Aunque también expone generalidades aporta y adelanta algunas soluciones al problema, lo cual se ha valorado positivamente.

El estudio de DELFOS plantea y estudia bien y correcta la problemática pero adolece de no adelantar ninguna solución exponiendo muchas generalidades, lo cual se valora negativamente. La asignación de tareas y tiempos a cada técnico durante la ejecución del proyecto es muy somera, por lo que su puntuación es más baja con respecto a las anteriores ofertas.

La oferta de TRAMAS aporta muy poco a lo establecido en el PPTP llena de generalidades y con muchas fotografías. En definitiva, el grado de profundidad de su estudio es muy bajo.

La oferta de TENO es de todas la que más profundiza en la problemática concreta de la zona huyendo de relatar generalidades válidas para cualquier proyecto. Lo realiza de una forma concisa y ordenada centrándose en la zona donde se realizará la obra. Define todos los puntos a tratar sin incurrir en temas generales. Explican muy bien cómo realizarán el proyecto. Aportan soluciones para redactar el proyecto con definición como son la realización previa de inventarios de servicios, de especies vegetales, etc. El estudio de los organismos afectados es correcto y tiene mucho más detalle que el de los demás ofertantes. En definitiva, demuestran un alto conocimiento de la problemática y de cómo abordar el proyecto.

El estudio de SISTEMA es de poca profundidad en el que no concreta la problemática de la obra. Propone alguna propuesta pero su oferta está llena de generalidades. Cabe destacar algunos fallos de copia y pega.

Lo que pongo en su conocimiento a los efectos oportunos.”

Una vez analizado el informe transcrito por los demás miembros de la Mesa de Contratación se decide, por unanimidad de los miembros con derecho a voto, aceptar la valoración realizada y hacer propio el referido informe técnico y, en su consecuencia, deberá excluirse del procedimiento de contratación a los siguientes licitadores por cuanto no alcanzaron el umbral mínimo de puntuación previsto en el apartado 24 del Cuadro-Resumen de Características Generales y en la Cláusula 13ª del pliego de cláusulas administrativas particulares:

- PROYMA CONSULTORES, S.L.P.
- GIUR, S.L.
- TRAZAS INGENIERIA, S.L.
- SOCIEDAD DE INGENIERIA, SERVICIOS DEL TERRITORIO Y MEDIO

AMBIENTE, S.A. (SISTEMA, S.A.)

A continuación la Presidencia procede a la apertura del acto público personándose representante de una entidad licitadora.

La Presidenta manifiesta a las licitadoras presentes que la reunión ha sido convocada para dar cuenta en primer lugar, de la puntuación obtenida respecto de los criterios objeto de valoración del sobre 2 “*criterios de valoración no económicos ni evaluables mediante fórmulas*”; en segundo lugar, se procedería a la apertura pública del sobre nº 3 “oferta económica”. Todo ello en cumplimiento de lo preceptuado en la cláusula nº 18.3 del pliego de cláusulas administrativas particulares que rige el contrato.

Acto seguido pasa a detallar, por cada licitador, la valoración global obtenida respecto de la documentación presentada en el sobre nº 2 de los licitadores admitidos.

Concluida la lectura detallada del cuadro global anteriormente transcrito, la Presidenta invitó a las licitadoras asistentes a que expusieran cuantas observaciones o reservas estimaren oportunas, que serían reflejadas en el acta.

Por parte de un asistente se pregunta sobre el tipo de IGIC aplicable una vez que el tipo general ha cambiado del 7% al 6,5%, contestando la Secretaria de la Mesa que el tipo del IGIC a aplicar al contrato será del 6,5%.

Acto seguido, se procedió a la **apertura de los sobres nº 3**, que contienen la documentación relativa al criterio “OFERTA ECONÓMICA” de las licitadoras admitidas y que superaron el umbral de puntuación previsto en el citado apartado nº 24 del Cuadro-Resumen de Características Generales del pliego de cláusulas administrativas particulares dando lectura de su contenido, con el siguiente resultado:

| LICITADORA | PRECIO OFERTADO (IGIC incluido). |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| CIVILPORT INGENIEROS, S.L.P. | 77.040,00 € |
| DELFO PROYECTOS, S.L. | 71.679,30 € |
| TENO INGENIEROS CONSULTORES, S.L. | 69.550,00 € |

Concluida la lectura de la documentación contenida en los sobres nº 3 el Presidente invitó a los asistentes a que expusieran cuantas observaciones o reservas estimaren oportunas que serían reflejadas en el acta sin que ninguno de los presentes efectuare alegación alguna.

A la vista de lo expuesto se procedió por la Sra. Presidenta al cierre del acto público, siendo las 12:38 horas del día arriba referenciado.

Una vez se abandonó la sala por los licitadores, la Mesa de Contratación procedió al examen de las ofertas económicas y aplicando los criterios previsto en la cláusula contractual nº 13 en relación con la nº 18.3 del pliego dio como resultado lo siguiente:

Cuando concurren tres licitadores, las que sean inferiores en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas, se considerará baja desproporcionada. No obstante, se excluirá para el cómputo de dicha media la oferta de cuantía más elevada cuando sea superior en más de 10 unidades porcentuales a dicha media. En este caso, se observó que ninguna de las empresas se encontraba en baja anormal o desproporcionada.

REDACCIÓN DEL PROYECTO "ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA TF-28 PK 79+900 AL 82+450 TRAVESÍA DE SAN

| PRECIO DEL CONTRATO | | 107.000,00 € | | | | |
|---------------------------------|--------------------|--------------|------------------|---------------------------------|---------------|----------------|
| LICITADOR | Importe Ofertado € | OFERTA % | OFERTA MEJORAS % | Considerado para la Nueva Media | Nueva Media € | OFERTA ANORMAL |
| CIVILPORT INGENIEROS SLP. | 77.040,00 | 72,00% | 0,00% | SI | 77.040,00 | NO |
| DELFO PROYECTOS SL. | 71.679,30 | 66,99% | 0,00% | SI | 71.679,30 | NO |
| TENO INGENIEROS CONSULTORES SL. | 69.550,00 | 65,00% | 0,00% | SI | 69.550,00 | NO |

| | | |
|--|-------------|--|
| 1ª Media | 72.756,43 € | |
| Unidad Porcentual | 727,56 € | |
| Intervalo recálculo media 10% | 7.275,64 € | |
| Límite intervalo > 10% media combinada | 80.032,08 € | |

| | |
|-------------------------------|-----------|
| 2ª Media | 72.756,43 |
| Unidad Porcentual | 727,56 |
| Intervalo recálculo media 10% | 7.275,64 |
| Límite temeridad | 65.480,79 |

Y por tanto, se efectuó la valoración del criterio de adjudicación C.1, *oferta económica* y, posteriormente, la puntuación final resultando el detalle siguiente:

PUNTUACIÓN CRITERIO C.1-OFERTA ECONÓMICA

| | |
|----------------------------|--------------|
| P media | 72.756,43 € |
| Precio del contrato | 107.000,00 € |
| P.oferta mín | 69.550,00 € |

| ORDEN | LICITADOR | P oferta, i con IGIC | Puntuación oferta i |
|-------|---------------------------------|-------------------------|------------------------|
| 3 | CIVILPORT INGENIEROS SLP. | 77.040,00 | 8,00 |
| 4 | DELFO PROYECTOS SL. | 71.679,30 | 9,43 |
| 6 | TENO INGENIEROS CONSULTORES SL. | 69.550,00 | 10,00 |

$$P_{final} = 0,60 * P_{económica} + 0,40 * P_{memoria}$$

| Acondicionamiento de la CI. TF-28. TRAVESÍA DE SAN MIGUEL | Peconómica,i | Pmemoria,i | Pfinal,i <i>$P_{final} = 0,60 * P_{económica} + 0,40 * P_{memoria}$</i> |
|--|---------------------|-------------------|--|
| 6 TENO INGENIEROS CONSULTORES, SL. | 10 | 8 | 9,20 |
| 4 DELFOS PROYECTOS, SL. | 9,43 | 5 | 7,66 |
| 3 CIVILPORT INGENIEROS, SLP. | 8 | 5,5 | 7,00 |

PUNTUACIÓN FINAL

| LICITADOR | PUNTUACIÓN CRITERIOS | | TOTAL | ORDEN |
|---|-----------------------------|-----------|--------------|--------------|
| | C1 | C2 | | |
| TENO INGENIEROS CONSULTORES S.L. | 10 | 8 | 9,20 | 1 |
| DELFOS PROYECTOS S.L. | 9,43 | 5 | 7,66 | 2 |
| CIVILPORT INGENIEROS, SLP. | 8 | 5,5 | 7,00 | 3 |

Según los criterios de valoración la oferta que en su conjunto resulta más ventajosa es la de la entidad licitadora TENO INGENIEROS CONSULTORES S.L.

A la vista de lo expuesto, atendiendo a los criterios de adjudicación establecidos en la cláusula nº 13 en relación con la nº 18 del pliego de cláusulas administrativas particulares que rige el contrato así como lo preceptuado en el art. 151.1 del Real Decreto Legislativo 3/2011 de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP), de **la Mesa de Contratación**, por unanimidad de sus miembros con derecho a voto, **propone al órgano de contratación:**

1.- Excluir del procedimiento de contratación a las siguientes mercantiles por cuanto no alcanzaron el umbral mínimo de puntuación previsto en el apartado 24 del Cuadro-Resumen de Características Generales y en la Cláusula 13ª del pliego de cláusulas administrativas particulares:

- PROYMA CONSULTORES, S.L.P.
- GIUR, S.L.
- TRAZAS INGENIERIA, S.L.

- SOCIEDAD DE INGENIERIA, SERVICIOS DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE, S.A. (SISTEMA, S.A.)

2.- Establecer la **siguiente clasificación de las proposiciones** presentadas y admitidas, por orden decreciente, en función de la puntuación obtenida:

1. TENO INGENIEROS CONSULTORES, S.L.
2. DELFOS PROYECTOS, S.L.
3. CIVILPORT INGENIEROS, S.L.P.

3.- Adjudicar el contrato de servicio denominado “ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA INSULAR TF-28 DEL K.M. 79+900 AL 82+450. TRAVESIA SAN MIGUEL” (C-1118), a la entidad mercantil TENO INGENIEROS CONSULTORES S.L., C.I.F. B-38340980, por el precio del contrato ascendente a la cuantía de **sesenta y nueve mil doscientos veinticinco euros** (69.225 € IGIC incluido) una vez se haya cumplido el trámite previsto en la cláusula 19 del Pliego de Cláusulas Administrativas.

El precio del contrato incluyendo IGIC, difiere del ofertado por la empresa debido a que el IGIC aplicado al contrato disminuye del 7% al 6,5%, debido a que en atención a lo establecido en la ley 7/2018 de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias, el tipo de interés a aplicar a partir del 1 de enero del 2019, para este tipo de contratos será del 6,5%.

El plazo de ejecución contractual de **DIEZ (10) MESES** contados a partir del día siguiente al de la formalización del contrato de servicio; por su parte, los **plazos parciales** serán los siguientes:

- Se establece un plazo de **OCHO (8) meses**, contado a partir del día siguiente al de la formalización del contrato, para la **redacción y entrega del proyecto** de ejecución correspondiente.
- Ello no obstante, en caso de ser necesario, una **vez presentado el proyecto** de obra en la Administración Insular, **a través del Registro General de Entrada** con los requerimientos previstos en el clausulado del pliego técnico, **se suspenderá** el plazo de duración contractual a fin de proceder a su supervisión y, en su caso, a la emisión de cuantos informes sectoriales fuere necesario recabar, así entre otros, declaración de impacto ambiental, informe del Consejo Insular de Aguas o cualquier otro informe sectorial que no dependa del Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje. El referido plazo contractual será reanudado una vez fueren recibidos todos

los informes sectoriales y emitido el preceptivo informe de supervisión.

- **Obtenidos todos los informes y autorizaciones preceptivas** y trasladadas al proyectista, se le concederá un **plazo de DOS (2) mes**, para la entrega del proyecto de Ejecución, en el que se deberá recoger las subsanaciones que procedan como consecuencia del contenido de dichos informes o autorizaciones.

Todo ello al considerar que contiene la oferta económicamente más ventajosa al haber obtenido la mayor puntuación total atendiendo al criterio de adjudicación señalados en el pliego de cláusulas administrativas particulares que rigen la licitación.

Y siendo las 12:41 horas del día arriba referenciado se da por terminada la reunión de la Mesa de Contratación, levantándose la presente acta para la debida constancia en el expediente de su razón.

Ofelia Manjón-Cabeza Cruz

Francisco Javier Saavedra Oliva

Mónica Soriano Díaz

M^a Consuelo Francos del Castillo

Teresa Esteban González

Mercedes Torres Pascual