



ACTA DE LA MESA DE CONTRATACIÓN PARA LA ADJUDICACIÓN, POR EL PROCEDIMIENTO ABIERTO, TRAMITACIÓN DE URGENCIA, DEL CONTRATO DE OBRA DENOMINADO “REHABILITACIÓN DEL FIRME DE LA CARRETERA DE INTERÉS REGIONAL TF-5, FASE I: S/C. DE TENERIFE A SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA (P.K. 0+000 AL P.K. 13+000)” (C-886)

ACTA NÚMERO CUATRO.

En Santa Cruz de Tenerife, a 2 de diciembre de 2016, siendo las 12:15 horas del día, en el Sala Miami ubicada en la primera planta del Palacio Insular, se reúne la Mesa de Contratación formada por los Señores que a continuación se relacionan para asistir al órgano de contratación al objeto de dar cuenta del resultado de la valoración de los criterios de ponderación no económicos y posterior apertura del sobre nº 3 de la licitación arriba referenciada (Expediente Nº C-886).

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 Nieves Belén Pérez Vera, Jefa del Servicio Administrativo de Fomento de la Vicesecretaría General de la Corporación.
- D^a Lucia Llorente Aguilera, Responsable de Unidad de Operaciones de Capital de la Intervención General.
- D^a Mercedes Torres Pascual, Jefa del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje.
- D. Sergio Leyva Campos, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos adscrito al servicio Técnico de Carreteras, Paisaje y Movilidad.

Secretaria: D^a M^a. Isabel Rodríguez Mirabal, Responsable de Unidad del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje.

De orden de la Sra. Presidenta, en acto no público, se procedió 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 20 de octubre de 2016, y cuyo tenor literal es el siguiente:

“1.- ANTECEDENTES:

En Santa Cruz de Tenerife, el día 20 de Octubre de 2016, siendo las 12:30 horas, se reunió la Mesa de Contratación en la Sala Teide al objeto de proseguir con la apertura del Sobre Nº 2 (Criterios de valoración no económicos ni evaluables mediante fórmulas {C.2.- Memoria descriptiva y organización de los trabajos}) , relativa a la formalización del contrato, procedimiento abierto, tramitación urgente, para la contratación de la obra “REHABILITACIÓN DE FIRME EN LA C.I.R. TF-5. FASE I: S/C DE TENERIFE – SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA (P.K. 0+000 A P.K. 13+000)”, según lo dispuesto en el artículo 160 del R.D.L. 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en adelante TRLCSP).

Se procedió al examen de la documentación aportada por los licitadores relativa a:

➤ **MEMORIA DESCRIPTIVA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS (C.2.)**

Las ofertas presentadas fueron las siguientes:

- 1 U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. – CONDACA CANARIAS, S.L.**
- 2 U.T.E. ACCIONA INFRAESTRUCTURAS, S.A. – CONSTRUCTORA DE PROYECTOS Y OBRA CIVIL 2012, S.L.**
- 3 OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.**
- 4 TEN-ASFALTOS, S.A.**
- 5 SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.**
- 6 DRAGADOS, S.A.**
- 7 JOCA INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.**
- 8 CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.**

No encontrándose defecto alguno en las documentaciones presentadas, se procedió a valorar las mismas de acuerdo con los criterios de adjudicación incluidos en el Apartado nº 13 del P.P.T.P. que rige la presente contratación.

2.- VALORACIÓN REALIZADA:

El citado P.C.A.P. establece los criterios de valoración del sobre Nº 2 correspondiente a la proposición NO ECONÓMICA NI EVALUABLE MEDIANTE FÓRMULAS:

13.2.- C.2.- MEMORIA DESCRIPTIVA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS, P_{memoria}

Se puntuará con un máximo de diez (10) puntos y un mínimo de cero (0) puntos.

La puntuación de cada una de las empresas será el resultado de multiplicar por diez el cociente entre la valoración obtenida por la empresa y la valoración máxima obtenida entre todos los licitadores.

$$P_{\text{memoria}} = 10 * (V_{\text{licitador},i} / V_{\text{máx}})$$

Aquellos licitadores que no superen en este criterio C.2 una **puntuación mínima de 5 puntos sobre 10** serán automáticamente excluidos del procedimiento de adjudicación.

A los efectos de este apartado se denominará:

- P_{memoria} = Puntuación obtenida en el apartado Memoria descriptiva de las obras y Organización de los trabajos (C.2)
- $V_{\text{licitador},i}$ = Valoración obtenida por el licitador i.
- $V_{\text{máx}}$ = Valoración máxima obtenida entre todos los licitadores

La valoración obtenida por el licitador i ($V_{\text{licitador},i}$) se obtendrá como suma de las valoraciones obtenidas en los apartados en que se divida la memoria justificativa.

La **MEMORIA JUSTIFICATIVA** se redactará de la forma más clara posible. En este sentido, y en orden a disminuir la cantidad de tiempo necesario para el estudio de las mismas, dicha memoria justificativa **no podrá superar las DIEZ (10) páginas formato DIN A4 impresas por una sola cara siendo el tipo de letra a emplear Arial y tamaño de la fuente igual o superior a DOCE (12) puntos.**

En estas diez (10) páginas se incluirá la información que será valorada por la mesa de contratación, no admitiéndose ofertas que superen el número de páginas establecido en el párrafo anterior. Asimismo el documento presentado se incluirá en formato digital para facilitar su estudio (formato compatible Microsoft Word para el texto, Microsoft Excel para las tablas presentadas, MicroStation y Autocad para planos).

No computarán como informe los anexos o apéndices que puedan presentarse como documentación independiente que dé soporte a los datos incluidos en la MEMORIA JUSTIFICATIVA, y que únicamente servirán como aclaración para las valoraciones en caso de que la mesa lo estime necesario.

La **MEMORIA JUSTIFICATIVA** deberá versar sobre los siguientes dos apartados:

1. ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS: (valoración máxima de 6 puntos)

En base a los medios materiales y humanos que cada licitador ponga a disposición de la ejecución del contrato, se redactará una propuesta de **ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS** tendente al cumplimiento del plazo de obra. Valoración máx. 1,5 ptos.

Asimismo se detallará el plan de tajes de la obra, personal y maquinaria a emplear para cada uno, mediante la presentación de un **PLAN DE OBRA** detallado que incluirá rendimientos esperados en cada una de las actividades con incidencia en el plazo de la obra. Dicho plan de obra podrá ofertar un plazo de ejecución menor al establecido en el proyecto técnico, pero en cualquier caso, debe contemplar en el mismo la ejecución de aquellas mejoras sin coste adicional para la Administración que haya ofertado.

El **Plan de Obra** podrá ser presentado en formato DIN A3 y no computa para el recuento del número de páginas que conforman las ofertas (pudiendo ser incluido en documentación anexa en el sentido indicado en párrafos anteriores). Valoración máx. 1,5 ptos.

La justificación de los rendimientos de la maquinaria a emplear se podrá presentar como anexo en documento independiente.

Por último, el licitador deberá detallar la metodología que aplicará para la fabricación de los hormigones asfálticos objeto del contrato mediante la técnica de reciclado en central en caliente así como el control de calidad que aplicará en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y recepción de la unidad terminada. Valoración máx. 3 ptos.

2. PROBLEMÁTICA DE LA OBRA, TAJOS Y SU CORRESPONDIENTES PROPUESTAS O ALTERNATIVAS DE DESVÍOS DE TRÁFICO: (valoración máxima de 4 puntos)

En el presente apartado se tendrá en cuenta que la obra se ejecute sin reducción de la capacidad de las vías afectadas, al menos durante el día, por lo que se valorará positivamente que las fases de ejecución y su consiguiente diseño de señalización y desvíos necesarios (en caso de modificar lo previsto por el Proyecto Constructivo) garanticen en todo momento la compatibilidad de los usos, así como una minimización de las molestias al entorno de la zona de obras.

Debe hacer referencia al menos a:

-Problemática de la obra, de los distintos tajos o zonas de obras. Valoración máx. 1 pto.

-Solución que se prevé dar a ellos y en particular a los que afectan al tráfico durante la ejecución de la obra. Valoración máx. 1 pto.

-Desvíos propuestos. Valoración máx. 2 ptos.

Se presentarán en DIN A3 los planos que se estimen necesarios para una mejor definición de los apartados anteriores. Estos planos no computarán para el número total de páginas

“SOBRE Nº 2.- Deberá tener el siguiente título: “SOBRE NÚMERO 2: Proposición relativa a criterios de valoración no económicos ni evaluables mediante fórmulas (C.2.- Memoria descriptiva y organización de los trabajos) para la contratación, mediante procedimiento abierto, tramitación urgente, de la obra REHABILITACIÓN DE FIRME EN LA C.I.R. TF-5. FASE I: S/C DE TENERIFE – SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA (P.K. 0+000 A P.K. 13+000)

En relación con el cumplimiento del condicionante establecido en el PPTP relativo al desarrollo máximo de las exposiciones elaboradas para dar respuesta a los dos apartados incluidos en el segundo criterio de valoración –C.2.-, hacer constar que todos los licitadores han presentado una memoria justificativa ajustándose al mismo.

Después de haber llevado a cabo un extenso análisis y estudio pormenorizado de toda la documentación presentada objeto de valoración, se presenta a continuación un resumen de la valoración realizada de cada una de las ofertas presentadas en función de los criterios y subapartados anteriormente definidos.

2.1.- CRITERIO C.2.1 "Organización de los trabajos"

1 U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. – CONDACA CANARIAS, S.L.

Desarrollo y descripción sencilla y algo genérica de su propuesta de organización de los trabajos, relacionando el listado de medios materiales y humanos propiedad de dicha entidad mercantil que se compromete a adscribir para su ejecución; medios que se consideran adecuados y suficientes en

base al plan de trabajos establecido y los plazos estimados para cada actividad. Refiere igualmente la disposición de una segunda planta de fabricación de MBC como retén (incluye carta de compromiso).

En relación con la ejecución propuesta, establece la posibilidad de dejar escalones transversales y hacer circular el tráfico por el firme fresado la noche anterior. Dicha opción no debería contemplarse en ningún caso (salvo incidencia o avería durante la propia ejecución que implicara su ejecución parcial antes de la reapertura al tráfico) toda vez que las profundidades máximas contempladas para el fresado del pavimento existente no superan los 7 cm lo cual habilita la reposición en una sola capa y que ambas operaciones se puedan llevar a cabo en la misma noche con unos rendimientos aceptables. Por otro lado, no se comparte el planteamiento general en cuanto a la secuencia de la ejecución prevista para la capa de rodadura final (M-10) toda vez que ésta debería ejecutarse al final, una vez llevados a cabo todas las rehabilitaciones estructurales establecidas del firme actual, no sólo por la imposibilidad de dejar escalones longitudinales en el pavimento una vez reabierto al tráfico debido al enorme riesgo que esto supone para la seguridad vial incrementado aún más por la elevada carga de tráfico que dicha vía soporta a diario, sino por la obligatoria búsqueda del mayor nivel de calidad posible el cual se alcanza reduciendo el número de juntas de construcción y consiguiendo una mejor uniformidad (tanto trasversal como longitudinal).

Aporta el correspondiente Plan de Obra detallado en formato DIN A3 donde se recogen todos los tramos de actuación y se contempla un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto.

Establece de forma muy genérica y sin aplicación directa a la obra en cuestión la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente. Refiere recomendaciones generales. No refiere la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas). No hace casi mención alguna a los ensayos ni frecuencia que se aplicarán en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación, relativos a las MBC con RAP.

2 U.T.E. ACCIONA INFRAESTRUCTURAS, S.A. – CONSTRUCTORA DE PROYECTOS Y OBRA CIVIL 2012, S.L.

Desarrollo y descripción correcta pero algo genérica de su propuesta de organización de los trabajos, relacionando el listado de medios materiales y humanos propiedad de dicha entidad mercantil o de alquiler que se compromete a adscribir para su ejecución; medios que se consideran insuficientes para determinadas actividades toda vez que dispone únicamente de una fresadora y una extendedora para llevarlas a cabo.

Incluye de forma muy elaborada el plan de tajos de la obra así como la justificación de los rendimientos de la maquinaria a emplear, en coherencia con el Plan de Obra aportado.

En relación con la ejecución propuesta, no se comparte el planteamiento general en cuanto a la secuencia de la ejecución prevista para la capa de rodadura final (M-10) toda vez que ésta debería ejecutarse al final, una vez llevados a cabo todas las rehabilitaciones estructurales establecidas del firme actual, no sólo por la imposibilidad de dejar escalones longitudinales en el pavimento una vez reabierto al tráfico debido al enorme riesgo que esto supone para la seguridad vial incrementado aún más por la elevada carga de tráfico que dicha vía soporta a diario, sino por la obligatoria búsqueda del mayor nivel de calidad posible el cual se alcanza reduciendo el número de juntas de construcción y consiguiendo una mejor uniformidad (tanto trasversal como longitudinal).

Aporta el correspondiente Plan de Obra detallado en formato DIN A3 donde se recogen todos los tramos de actuación y se contempla un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto.

Establece de forma muy genérica y sin aplicación directa a la obra en cuestión la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente. Refiere recomendaciones generales. No refiere la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas). Define de forma correcta el control de calidad (ensayos y frecuencia) que se aplicará en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación, relativos a las MBC con RAP.

3 OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.

Desarrolla de forma detallada y amplía la organización de los trabajos propuesta en base a una serie de medios materiales relacionados para cada tipo de actividad o fase de ejecución que se compromete a utilizar. No solo describe paso a paso las distintas fases de ejecución sino que diferencia de forma acertada la ejecución de la unidad de obra correspondiente a la capa de rodadura final del resto de la actuación, asignando a cada una de ellas unos equipos que se consideran adecuados y coherentes con la metodología propuesta, los plazos estimados en el plan de obra en base a los rendimientos detallados y esperados en cada una de ellas y los desvíos de tráfico programados. Sin embargo, no se comparte la secuencia temporal establecida para la reposición de los aforadores afectados considerándose más acertado su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final insertando las espiras a una profundidad de 4 cm de tal forma que quede a 7 cm respecto a la rasante final, evitando su ejecución sobre el microaglomerado. De igual modo, no plantea la ejecución de la capa de rodadura a sección completa por lo que se generaría, al menos, una junta longitudinal en aquellos tramos de calzada de más de 2 carriles.

Incluye de forma muy elaborada el plan de tajos de la obra así como la justificación de los rendimientos de cada una de las actividades o unidades de obra, en coherencia con el Plan de Obra aportado.

Refiere la disposición de la planta de fabricación de mezclas propiedad de Ten-Asfaltos, S.A. para el suministro de las necesidades de producción de los equipos de extendido.

Aporta un Plan de Obra en formato DIN A3 muy detallado y elaborado, donde se recogen todos los tramos de actuación desglosados por actividad, contemplándose un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto.

Establece de forma muy genérica y sin aplicación directa a la obra en cuestión la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente. Refiere recomendaciones generales. No refiere la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas). No hace casi mención alguna a los ensayos ni frecuencia que se aplicarán en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación, relativos a las MBC con RAP.

4 TEN-ASFALTOS, S.A.

Desarrolla de forma detallada y amplía la organización de los trabajos propuesta en base a una serie de medios materiales relacionados para cada tipo de actividad o fase de ejecución que se compromete a utilizar. No solo describe paso a paso las distintas fases de ejecución sino que

diferencia de forma acertada la ejecución de la unidad de obra correspondiente a la capa de rodadura final del resto de la actuación, asignando a cada una de ellas unos equipos que se consideran adecuados y coherentes con la metodología propuesta, los plazos estimados en el plan de obra en base a los rendimientos detallados y esperados en cada una de ellas y los desvíos de tráfico programados. Sin embargo, no se comparte la secuencia temporal establecida para la reposición de los aforadores afectados considerándose más acertado su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final insertando las espiras a una profundidad de 4 cm de tal forma que quede a 7 cm respecto a la rasante final, evitando su ejecución sobre el microaglomerado. Plantea la ejecución de la capa de rodadura a sección completa de tal modo que no se generarían juntas longitudinales.

Refiere la disposición de equipos de retén suficientes (planta de fabricación, equipos de fresado, extendido,...) durante la ejecución de los trabajos con el fin de garantizar una respuesta adecuada. Así mismo, manifiesta que los equipos necesarios para la ejecución de las MBC son de su propiedad.

Aporta un Plan de Obra en formato DIN A3 poco detallado y simple, ajustado al plazo de ejecución establecido en el proyecto, no justificándose los rendimientos de la maquinaria a emplear.

Describe de forma muy somera la metodología y funcionamiento de la planta para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente. No refiere la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas). No detalla los ensayos ni frecuencia que se aplicarán en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación; tan solo refiere el cumplimiento del PG-3 (se olvida de la aplicación del Art. 22 del PG-4) y la realización de ensayos incluidos en el control de calidad que aplica la propia planta de fabricación. Establece la necesidad de cubrir con lonas los acopios para protegerlos de la humedad, cuestión que a priori puede parecer adecuada pero que a la larga puede producirse un aumento de humedad por condensación.

5 SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.

Desarrolla de forma detallada y amplía la organización de los trabajos propuesta en base a una serie de medios materiales relacionados para cada tipo de actividad o fase de ejecución que se compromete a utilizar. No solo describe paso a paso las distintas fases de ejecución sino que diferencia de forma acertada la ejecución de la unidad de obra correspondiente a la capa de rodadura final del resto de la actuación, asignando a cada una de ellas unos equipos que se consideran adecuados y coherentes con la metodología propuesta, los plazos estimados en el plan de obra en base a los rendimientos detallados y esperados en cada una de ellas y los desvíos de tráfico programados. Sin embargo, no se comparte la secuencia temporal establecida para la reposición de los aforadores afectados considerándose más acertado su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final insertando las espiras a una profundidad de 4 cm de tal forma que quede a 7 cm respecto a la rasante final, evitando su ejecución sobre el microaglomerado. Plantea la ejecución de la capa de rodadura a sección completa de tal modo que no se generarían juntas longitudinales.

Refiere la disposición de equipos de retén suficientes (planta de fabricación, equipos de fresado, extendido,...) durante la ejecución de los trabajos con el fin de garantizar una respuesta adecuada. Así mismo, manifiesta que los equipos necesarios para la ejecución de las MBC son propiedad de la empresa colaboradora Ten-Asfaltos, S.A.

Aporta un Plan de Obra en formato DIN A3 poco detallado y simple, ajustado al plazo de ejecución establecido en el proyecto, no justificándose los rendimientos de la maquinaria a emplear.

Describe de forma muy somera la metodología y funcionamiento de la planta para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente. No refiere la

necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas). No detalla los ensayos ni frecuencia que se aplicarán en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación; tan solo refiere el cumplimiento del PG-4 y PG-3 y la realización de ensayos incluidos en el control de calidad que aplica la propia planta de fabricación. Establece la necesidad de cubrir con lonas los acopios para protegerlos de la humedad, cuestión que a priori puede parecer adecuada pero que a la larga puede producirse un aumento de humedad por condensación.

6 DRAGADOS, S.A.

Desarrolla de forma detallada y amplía la organización de los trabajos propuesta en base a una serie de medios materiales relacionados para cada tipo de actividad o fase de ejecución que se compromete a utilizar. No solo describe paso a paso las distintas fases de ejecución sino que diferencia de forma acertada la ejecución a sección completa (sin juntas longitudinales) de la unidad de obra correspondiente a la capa de rodadura final del resto de la actuación, asignando a cada una de ellas unos equipos que se consideran adecuados y coherentes con la metodología propuesta, los plazos estimados en el plan de obra en base a los rendimientos detallados y esperados en cada una de ellas y los desvíos de tráfico programados.

Refiere la disposición de un equipo de extendido de retén y de un equipo auxiliar permanente compuesto por camión góndola y grúa móvil durante la ejecución de los trabajos con el fin de garantizar una respuesta adecuada ante incidencias relacionadas con averías. Así mismo, manifiesta la puesta a disposición como retén de la planta de fabricación de MBC propiedad de Ten-Asfaltos así como para el suministro de las mezclas bituminosas con RAP.

Aporta un Plan de Obra en formato DIN A3 poco detallado y simple, ajustado al plazo de ejecución establecido en el proyecto, no justificándose los rendimientos de la maquinaria a emplear. Igualmente no refiere información alguna en dicho planing en lo concerniente a la reposición de los aforadores afectados con dicha ejecución de obra.

Establece de forma muy genérica y sin aplicación directa a la obra en cuestión la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente. Refiere recomendaciones generales. No refiere la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas). Sí define sin embargo el control de calidad (ensayos y frecuencia) que se aplicará en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación, relativos a las MBC con RAP.

7 JOCA INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.

Desarrollo y descripción escueta y pobre de su propuesta de organización de los trabajos, detectándose varios errores en su redacción y exposición (identificación de sentidos de kilometraje y calzada) así como referencias a otras obras (Rehab. firme en la CIR TF-1). Propone una serie de medios materiales para su ejecución que en algún caso, en base a los rendimientos estimados, se considera insuficiente (uso de una sola barredora por frente de trabajo). Además, no se comparte el planteamiento general en cuanto a la secuencia de la ejecución prevista para la capa de rodadura final (M-10) toda vez que ésta debería llevarse al final, una vez llevados a cabo todas las rehabilitaciones estructurales establecidas del firme actual, no sólo por la imposibilidad de dejar escalones longitudinales en el pavimento una vez reabierto al tráfico debido al enorme riesgo que esto

supone para la seguridad vial incrementado aún más por la elevada carga de tráfico que dicha vía soporta a diario, sino por la obligatoria búsqueda del mayor nivel de calidad posible el cual se alcanza reduciendo el número de juntas de construcción y consiguiendo una mejor uniformidad (tanto trasversal como longitudinal). Además, en dicha programación olvida la ejecución de las rehabilitaciones contempladas en los arcenes tanto con MBC nuevas como con RAP.

Refiere para la ejecución de los trabajos el corte total de la calzada y el desvío del tráfico a la calzada opuesta a través de pasos de mediana que no existen en la realidad.

Aporta el correspondiente Plan de Obra detallado en formato DIN A3 donde se recogen todos los tramos de actuación y se contempla un plazo de ejecución igual al establecido en el proyecto. En dicho Plan se han detectado errores en cuanto a la definición de determinado tramo. Además, no se comparte la secuencia temporal establecida para la reposición de los aforadores afectados considerándose más acertado su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final insertando las espiras a una profundidad de 4 cm de tal forma que quede a 7 cm respecto a la rasante final, evitando su ejecución sobre el microaglomerado.

Establece de forma muy genérica y sin aplicación directa a la obra en cuestión la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente. Refiere recomendaciones generales. No hace mención alguna al funcionamiento de la planta ni a los ensayos ni frecuencia que se aplicarán en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación. Además, indica de forma errónea los espesores de ejecución de las MBC con adición de RAP en los arcenes (refiere espesores de 3 y cm cuando están proyectados 4 cm).

8 CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.

Describe de forma escueta su propuesta de organización de los trabajos en base a una serie de medios humanos y materiales relacionados para cada tipo de actividad o fase de ejecución que se compromete a utilizar. Si bien se considera coherente dicha programación con los plazos estimados en el plan de obra en base a los rendimientos detallados y esperados en cada una de ellas, no se comparte el planteamiento general en cuanto a la secuencia de la ejecución prevista para la capa de rodadura final (M-10) toda vez que ésta debería ejecutarse al final, una vez llevados a cabo todas las rehabilitaciones estructurales establecidas del firme actual, no sólo por la imposibilidad de dejar escalones longitudinales en el pavimento una vez reabierto al tráfico debido al enorme riesgo que esto supone para la seguridad vial incrementado aún más por la elevada carga de tráfico que dicha vía soporta a diario, sino por la obligatoria búsqueda del mayor nivel de calidad posible el cual se alcanza reduciendo el número de juntas de construcción y consiguiendo una mejor uniformidad (tanto trasversal como longitudinal). Además, en dicha programación olvida la reposición de los aforadores afectados.

Refiere además la extracción previa al inicio de la obra de testigos en todos los tramos para determinar las capas existentes de cara a su aptitud para el reciclaje propuesto en el proyecto técnico.

Propone, para cubrir cualquier incidencia durante la ejecución de la obra, la puesta a disposición de dos plantas de retén (ASCASA y TEN-ASFALTOS), si bien solo aporta carta de compromiso de la primera.

Aporta el correspondiente Plan de Obra detallado en formato DIN A3 donde se recogen todos los tramos de actuación y se contempla un plazo de ejecución menor al establecido (aprox. 4 meses).

Describe la metodología y funcionamiento de la planta para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente. De igual modo refiere una serie de ensayos para la caracterización del material fresado, los cuales, además de ser insuficientes (no indica ensayo alguno al betún recuperado), no indica la frecuencia de los mismos. De igual modo no concreta si los acopios estarán o no a cubierto (cuestión importante para evitar cambios bruscos de humedad).

2.2.- CRITERIO C.2.2 "Problemática de la obra, tajos y sus correspondientes propuestas o alternativas de desvíos de tráfico"

1 U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. – CONDACA CANARIAS, S.L.

Presenta un estudio muy somero y escueto acerca de la problemática de la obra, haciendo mención únicamente a los tipos de desvíos planteados y referencias genéricas a algunas afecciones detectadas.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupados en dos tipologías de desvíos según el tramo de actuación y sección transversal del mismo; todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. En este sentido, el procedimiento propuesto recoge siempre al menos un carril abierto por sentido de circulación mientras se esté trabajando, a excepción de aquellos tramos donde actualmente solo se dispone de dos carriles por sentido en cuyo caso se direcciona el tráfico por vías de servicios o itinerarios alternativos. Este planteamiento unido a la secuencia de ejecución plasmada en el Plan de Obra supondría a priori la generación de un mayor número de juntas transversales así como al menos una junta longitudinal, suavizada transversalmente, temporalmente en aquellos tramos de calzada de más de 2 carriles toda vez que la rodadura final de 3 cm de espesor se ejecuta sobre la rasante actual.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una serie de planos donde se recogen los desvíos e itinerarios alternativos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos, así como detalles de los mismos y el esquema genérico de señalización de obra propuesto.

2 U.T.E. ACCIONA INFRAESTRUCTURAS, S.A. – CONSTRUCTORA DE PROYECTOS Y OBRA CIVIL 2012, S.L.

Presenta un estudio muy somero y escueto acerca de la problemática de la obra, haciendo mención únicamente a los tipos de desvíos planteados. En contraposición presenta un estudio pormenorizado de cada uno de los enlaces afectados por las obras indicando los ramales de entrada y/o salida afectados y los desvíos provisionales propuestos.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupados en dos tipologías de desvíos según el tramo de actuación y sección transversal del mismo; todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. En este sentido, el procedimiento propuesto recoge siempre al menos un carril abierto por sentido de circulación mientras se esté trabajando, a excepción de aquellos tramos donde actualmente solo se dispone de dos carriles por sentido en cuyo caso se direcciona el tráfico por vías de servicios o itinerarios alternativos. Este planteamiento unido a la secuencia de ejecución plasmada en el Plan de Obra supondría a priori la generación de un mayor número de juntas transversales así como al menos una junta longitudinal, suavizada transversalmente, temporalmente en aquellos tramos de calzada de

más de 2 carriles toda vez que la rodadura final de 3 cm de espesor se ejecuta sobre la rasante actual.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una detallada y muy elaborada documentación gráfica que incluye una serie de planos donde se recogen los desvíos e itinerarios alternativos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos, así como detalles de los mismos y el esquema genérico de señalización de obra propuesto.

3 OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.

Presenta un estudio muy exhaustivo y completo donde analiza los principales problemas que se generarán con la ejecución de la obra así como las afecciones detectadas tanto al entorno (Aeropuerto Norte, Universidad de La Laguna, Estación de Autobuses, Refinería o zonas industriales) en lo relativo a su conectividad y acceso a través de dicha vía (una vez esté en obras) como a las distintas líneas relativas al transporte regular de viajeros que gestiona TITSA.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupados en dos tipologías de desvíos según el tramo de actuación y sección transversal del mismo; todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. En este sentido, el procedimiento propuesto recoge siempre al menos un carril abierto por sentido de circulación mientras se esté trabajando, a excepción de aquellos tramos donde actualmente solo se dispone de dos carriles por sentido en cuyo caso se direcciona el tráfico por vías de servicios o itinerarios alternativos. Este planteamiento supone la generación de al menos una junta longitudinal, suavizada transversalmente, temporalmente en aquellos tramos de calzada de más de 2 carriles toda vez que la rodadura final de 3 cm de espesor se ejecuta sobre la rasante actual.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una serie de planos donde se recogen los desvíos e itinerarios alternativos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos, así como detalles de los mismos y el esquema genérico de señalización de obra propuesto.

4 TEN-ASFALTOS, S.A.

Presenta un estudio muy elaborado, tramo por tramo, de los principales problemas y afecciones que se han detectado a la hora de llevar a cabo los trabajos de rehabilitación de firme proyectados.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis exhaustivo, tramo por tramo, de las soluciones propuestas al tráfico en aras de minimizar al máximo su posible afección. En este sentido, el procedimiento propuesto recoge siempre al menos un carril abierto por sentido de circulación mientras se esté trabajando, a excepción de la ejecución de la rodadura final (con el fin de poder trabajar a sección completa sin juntas longitudinales) y de aquellos tramos donde actualmente solo se dispone de dos carriles por sentido en cuyos casos se direcciona el tráfico por vías de servicios o itinerarios alternativos.

Para una mejor comprensión, dicho estudio incorpora una serie de planos donde se recogen los desvíos e itinerarios alternativos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos, así como el esquema genérico de señalización de obra propuesto. Del análisis de dichos desvíos y recorridos propuestos, se albergan dudas en algunos de ellos toda vez que no puedan considerarse socialmente aceptables, bien por los tiempos de recorridos (geometría y longitud del itinerario alternativo) o bien por las afecciones, limitaciones o restricciones que produce en el entorno por el que discurre.

5 SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.

Presenta un estudio muy elaborado, tramo por tramo, de los principales problemas y afecciones que se han detectado a la hora de llevar a cabo los trabajos de rehabilitación de firme proyectados.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis exhaustivo, tramo por tramo, de las soluciones propuestas al tráfico en aras de minimizar al máximo su posible afección. En este sentido, el procedimiento propuesto recoge siempre al menos un carril abierto por sentido de circulación mientras se esté trabajando, a excepción de la ejecución de la rodadura final (con el fin de poder trabajar a sección completa sin juntas longitudinales) y de aquellos tramos donde actualmente solo se dispone de dos carriles por sentido en cuyos casos se direcciona el tráfico por vías de servicios o itinerarios alternativos.

Para una mejor comprensión, dicho estudio incorpora una serie de planos donde se recogen los desvíos e itinerarios alternativos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos, así como el esquema genérico de señalización de obra propuesto. Del análisis de dichos desvíos y recorridos propuestos, se albergan dudas en algunos de ellos toda vez que no puedan considerarse socialmente aceptables, bien por los tiempos de recorridos (geometría y longitud del itinerario alternativo) o bien por las afecciones, limitaciones o restricciones que produce en el entorno por el que discurre.

6 DRAGADOS, S.A.

Presenta un estudio resumido pero concreto, tramo por tramo, de los principales problemas y afecciones que se han detectado a la hora de llevar a cabo los trabajos de rehabilitación de firme proyectados.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis exhaustivo, tramo por tramo, de las soluciones propuestas al tráfico en aras de minimizar al máximo su posible afección. En este sentido, el procedimiento propuesto recoge siempre al menos un carril abierto por sentido de circulación mientras se esté trabajando, a excepción de la ejecución de la rodadura final (con el fin de poder trabajar a sección completa sin juntas longitudinales) y de aquellos tramos donde actualmente solo se dispone de dos carriles por sentido en cuyos casos se direcciona el tráfico por vías de servicios o itinerarios alternativos.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una detallada y muy elaborada documentación gráfica que incluye una serie de planos donde se recogen los desvíos e itinerarios alternativos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos, así como detalles de los mismos y el esquema genérico de señalización de obra propuesto. Del análisis de dichos desvíos y recorridos propuestos, se albergan dudas en algunos de ellos toda vez que no puedan considerarse socialmente aceptables, bien por los tiempos de recorridos (geometría y longitud del itinerario alternativo) o bien por las afecciones, limitaciones o restricciones que produce en el entorno por el que discurre.

7 JOCA INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.

Presenta un estudio muy somero y escueto acerca de la problemática de la obra, haciendo mención únicamente a los tipos de desvíos planteados.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupados en dos tipologías de desvíos según el tramo de actuación y sección transversal del mismo; todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. En este sentido, el procedimiento propuesto recoge siempre al menos un carril abierto por sentido de

circulación mientras se esté trabajando, a excepción de aquellos tramos donde actualmente solo se dispone de dos carriles por sentido en cuyo caso se direcciona el tráfico por vías de servicios o itinerarios alternativos. Este planteamiento unido a la secuencia de ejecución plasmada en el Plan de Obra supondría a priori la generación de un mayor número de juntas transversales así como al menos una junta longitudinal, suavizada transversalmente, temporalmente en aquellos tramos de calzada de más de 2 carriles toda vez que la rodadura final de 3 cm de espesor se ejecuta sobre la rasante actual.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una serie de planos donde se recogen los desvíos e itinerarios alternativos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos, así como detalles de los mismos y el esquema genérico de señalización de obra propuesto.

8 CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.

Presenta un estudio muy somero y escueto acerca de la problemática de la obra, haciendo mención únicamente a los tipos de desvíos planteados. En contraposición, lleva a cabo un análisis de la afección que supondría dicha actuación a los dos hospitales de referencia de la isla en cuanto a su conectividad y acceso a través de dicha vía (una vez esté en obras).

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupados en dos tipologías de desvíos según el tramo de actuación y sección transversal del mismo; todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. En este sentido, el procedimiento propuesto recoge siempre al menos un carril abierto por sentido de circulación mientras se esté trabajando, a excepción de aquellos tramos donde actualmente solo se dispone de dos carriles por sentido en cuyo caso se direcciona el tráfico por vías de servicios o itinerarios alternativos. Este planteamiento unido a la secuencia de ejecución plasmada en el Plan de Obra supondría a priori la generación de un mayor número de juntas transversales así como al menos una junta longitudinal, suavizada transversalmente, temporalmente en aquellos tramos de calzada de más de 2 carriles toda vez que la rodadura final de 3 cm de espesor se ejecuta sobre la rasante actual.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una serie de planos donde se recogen los desvíos e itinerarios alternativos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos, así como el esquema genérico de señalización de obra propuesto.

3.- EVALUACIÓN DE LAS DISTINTAS OFERTAS.

Las puntuaciones de las distintas ofertas correspondientes a los dos apartados recogidos dentro del Criterio C.2 se muestran a continuación en las siguientes tablas:

OFERTA		CRITERIO C.2.2 "PROBLEMÁTICA DE LA OBRA, TAJOS Y SUS CORRESPONDIENTES PROPUESTAS O ALTERNATIVAS DE DESVÍOS DE TRÁFICO"									
REF.	EMPRESA	Problemática de la obra (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Soluciones (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Desvíos propuestos (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	VALORACIÓN TOTAL
1	▪ U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L.-CONDACA CANARIAS, S.L.	5,50	0,10	0,550	8,00	0,10	0,800	8,00	0,20	1,600	2,950
2	▪ U.T.E. ACCIONA INFR., S.A.-C.P.O.C. 2012, S.L.	7,00	0,10	0,700	8,00	0,10	0,800	10,00	0,20	2,000	3,500
3	▪ OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	9,75	0,10	0,975	8,00	0,10	0,800	8,00	0,20	1,600	3,375
4	▪ TEN-ASFALTOS, S.A.	8,50	0,10	0,850	9,00	0,10	0,900	8,00	0,20	1,600	3,350
5	▪ SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	8,50	0,10	0,850	9,00	0,10	0,900	8,00	0,20	1,600	3,350
6	▪ DRAGADOS, S.A.	7,00	0,10	0,700	9,00	0,10	0,900	10,00	0,20	2,000	3,600
7	▪ JOCA INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.	5,00	0,10	0,500	8,00	0,10	0,800	8,00	0,20	1,600	2,900
8	▪ CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	6,00	0,10	0,600	8,00	0,10	0,800	7,50	0,20	1,500	2,900
PUNTUACIÓN MÁXIMA				1,000			1,000			2,000	4,000

4.- EVALUACIÓN FINAL DEL CRITERIO DE ADJUDICACIÓN NO ECONÓMICO NI EVALUABLE MEDIANTE FÓRMULAS: C.2.

Una vez valorados cada uno de los subcriterios recogidos en los Pliegos de Condiciones del concurso, resulta una calificación final DEL CRITERIO DE ADJUDICACIÓN NO ECONÓMICO NI EVALUABLE MEDIANTE FÓRMULAS: C.2.- Memoria descriptiva y organización de los trabajos de:

OFERTA		CRITERIO C.2.- MEMORIA DESCRIPTIVA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS					
REF	EMPRESA	CRITERIO C.2.1 "ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS"	CRITERIO C.2.2 "PROBLEMÁTICA DE LA OBRA, TAJOS Y SUS CORRESPONDIENTES PROPUESTAS O ALTERNATIVAS DE DESVÍOS DE TRAFICO"	VALORACIÓN TOTAL (SUMA DE C.2.1 Y C.2.2)	VALORACIÓN MÁXIMA	PUNTUACIÓN FINAL	EXCLUSIÓN
1	▪ U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L.-CONDACA CANARIAS, S.L.	2,775	2,950	5,725	7,575	7,558	NO
2	▪ U.T.E. ACCIONA INFR., S.A.-C.P.O.C. 2012, S.L.	3,600	3,500	7,100		9,373	NO
3	▪ OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	4,200	3,375	7,575		10,000	NO
4	▪ TEN-ASFALTOS, S.A.	3,675	3,350	7,025		9,274	NO
5	▪ SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	3,750	3,350	7,100		9,373	NO
6	▪ DRAGADOS, S.A.	3,975	3,600	7,575		10,000	NO
7	▪ JOCA INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.	1,950	2,900	4,850		6,403	NO
8	▪ CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	3,075	2,900	5,975		7,888	NO
PUNTUACIÓN MÁXIMA		6,000	4,000	10,000		10,000	

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.

A continuación la Sra. Presidenta de la Mesa de Contratación, siendo las 12:31 horas, procede a la apertura del acto público personándose los representantes de las siguientes licitadoras: UTE ELFIDIO PEREZ CONSTRUCCIONES S.A. Y CONDACA CANARIAS, S.L., OBRASCON HUARTE LAIN, S.A., TEN-ASFALTOS S.A., SEÑALIZACIONES VILLAR S.A. y CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMINGUEZ-SANDO S.A.

La Sra. Presidenta manifiesta a los licitadores 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 y mejoras”. Todo ello en cumplimiento de lo preceptuado en la cláusula nº 18.3 del pliego de cláusulas administrativas particulares que rige el contrato.

A continuación pasa a detallar, por cada licitador, la puntuación del criterio C.2, leyendo la puntuación de cada subcriterio y la valoración global obtenida respecto de la documentación presentada en el referido sobre nº 2

Concluida la lectura detallada del cuadro global anteriormente transcrito la Sra. Presidenta invitó a los licitadores asistentes a que expusieran cuantas observaciones o reservas estimaren oportunas, que serían reflejadas en el acta, sin que se emitiera, por los presentes observación o reserva alguna.

A continuación se procedió por la Sra. Secretaria, de orden de la Sra. Presidenta de la Mesa de Contratación, a la **apertura de los Sobre nº 3**, que contienen la documentación relativa a los criterios “OFERTA ECONÓMICA” y “MEJORAS AL CONTRATO SIN COSTE ADICIONAL PARA LA ADMINISTRACIÓN” de los licitadores admitidos y a dar lectura de su contenido, con el siguiente resultado:

Oferta Económica:

LICITADOR	PRECIO CONTRATO
UTE CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. Y CONDACA CANARIAS, S.L.	4.135.498,18
UTE ACCIONA INFRAESTRUCTURAS S.A. Y CONSTRUCTORA DE PROYECTOS Y OBRA CIVIL 2012 S.L.	4.307.563,66
OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	3.912.807,46
TEN-ASFALTOS, S.A.	4.215.318,40
SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	4.124.191,50
DRAGADOS, S.A.	3.911.748,61
JOCA INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.	4.402.604,02
CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMINGUEZ SANDO S.A.	3.896.094,91

Mejoras al contrato sin coste adicional para la Administración:

LICITADOR	Nº 1	Nº 2	Nº 3	Nº 4
UTE CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. Y CONDACA CANARIAS, S.L.	X	X	X	X
UTE ACCIONA INFRAESTRUCTURAS S.A. Y CONSTRUCTORA DE PROYECTOS Y OBRA CIVIL 2012 S.L.	X	X	X	X
OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	X	X	X	X

TEN-ASFALTOS, S.A.	X	X	X	X
SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	X	X	X	X
DRAGADOS, S.A.	X	X	X	X
JOCA INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.	X	X	X	X
CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMINGUEZ SANDO S.A.	X	X	X	X

Concluida la lectura de la documentación contenida en los sobres nº 3 la Sra. Presidenta 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 12:45 horas del día arriba referenciado.

Una vez se abandonó la sala por los licitadores, la Mesa de contratación procedió a la valoración de las proposiciones contenidas en los meritados sobres nº 3, y a tal efecto se detallan los siguientes cuadros:

OFERTA		CRITERIO C.1.- OFERTA ECONOMICA								
REF.	LICITADOR	OFERTA ECON.	OFERTA	PRESUP. BASE DE LICITACIÓN	OFERTA MEDIA		EXCLUSIÓN POR SER > 10 % MEDIA	OFERTA MEDIA RECALCULADA		BAJA DESPROPOR.
1	▪ U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L.-CONDACA CANARIAS,	4.135.498,18	73,97%	5.590.608,28	4.113.228,34	73,57%		4.113.228,34	73,57%	NO
2	▪ U.T.E. ACCIONA INFR., S.A.-C.P.O.C. 2012, S.L.	4.307.563,66	77,05%							NO
3	▪ OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	3.912.807,46	69,99%							NO
4	▪ TEN-ASFALTOS, S.A.	4.215.318,40	75,40%							NO
5	▪ SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	4.124.191,50	73,77%							NO
6	▪ DRAGADOS, S.A.	3.911.748,61	69,97%							NO
7	▪ JOCA INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.	4.402.604,02	78,75%							NO
8	▪ CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	3.896.094,91	69,69%							NO

OFERTA		CRITERIO C.1.- OFERTA ECONÓMICA						
REF.	LICITADOR	BAJA DESPROPOR.	JUSTIFIC. ADMITIDA	EXCLUSIÓN	OFERTA ECONÓMICA	OFERTA	OFERTA ECONÓM. MÁS BAJA	PUNTUACIÓN ECONÓMICA
1	▪ U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L.-CONDACA CANARIAS,	NO	NO PROCEDE	NO	4.135.498,18	73,97%	3.896.094,91	8,587
2	▪ U.T.E. ACCIONA INFR., S.A.-C.P.O.C. 2012, S.L.	NO	NO PROCEDE	NO	4.307.563,66	77,05%		7,572
3	▪ OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	NO	NO PROCEDE	NO	3.912.807,46	69,99%		9,901
4	▪ TEN-ASFALTOS, S.A.	NO	NO PROCEDE	NO	4.215.318,40	75,40%		8,116
5	▪ SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	NO	NO PROCEDE	NO	4.124.191,50	73,77%		8,654
6	▪ DRAGADOS, S.A.	NO	NO PROCEDE	NO	3.911.748,61	69,97%		9,908
7	▪ JOCA INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES, S.A.	NO	NO PROCEDE	NO	4.402.604,02	78,75%		7,011
8	▪ CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	NO	NO PROCEDE	NO	3.896.094,91	69,69%		10,000

OFERTA			CRITERIO C.3.- MEJORAS AL CONTRATO SIN COSTE ADICIONAL PARA LA ADMINISTRACIÓN												
REF.	EMPRESA	MEJORA Nº 1			MEJORA Nº 2			MEJORA Nº 3			MEJORA Nº 4			VALORACIÓN E.M.	PUNTUACIÓN FINAL
		OFERTADA	VALORACIÓN E.M.	PUNTUACIÓN	OFERTADA	VALORACIÓN E.M.	PUNTUACIÓN	OFERTADA	VALORACIÓN E.M.	PUNTUACIÓN	OFERTADA	VALORACIÓN E.M.	PUNTUACIÓN		
1	▪ U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L.-CONDACA CANARIAS,	X	55.000 €	1,2	X	54.000 €	1,2	X	278.000 €	6,0	X	72.000 €	1,6	459.000	10,000
2	▪ U.T.E. ACCIONA INFR., S.A.-C.P.O.C. 2012, S.L.	X		1,2	X		1,2	X		6,0	X		1,6	459.000	10,000
3	▪ OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	X		1,2	X		1,2	X		6,0	X		1,6	459.000	10,000
4	▪ TEN-ASFALTOS, S.A.	X		1,2	X		1,2	X		6,0	X		1,6	459.000	10,000
5	▪ SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	X		1,2	X		1,2	X		6,0	X		1,6	459.000	10,000
6	▪ DRAGADOS, S.A.	X		1,2	X		1,2	X		6,0	X		1,6	459.000	10,000
7	▪ JOCA INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES, S.A.	X		1,2	X		1,2	X		6,0	X		1,6	459.000	10,000
8	▪ CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	X		1,2	X		1,2	X		6,0	X		1,6	459.000	10,000

OFERTA		PUNTUACION TOTAL FINAL: CRITERIOS C.1. + C.2. + C.3.									
REF.	EMPRESA	CRITERIO C1			CRITERIO C2			CRITERIO C3			PUNTUACIÓN TOTAL
		s/10 ptos	Ponderac.	Pfinal	s/10 ptos	Ponderac.	Pfinal	s/10 ptos	Ponderac.	Pfinal	
1	▪ U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L.-CONDACA CANARIAS, S.L.	8,587	0,40	3,435	7,558	0,40	3,023	10,000	0,20	2,000	8,458
2	▪ U.T.E. ACCIONA INFR., S.A.-C.P.O.C. 2012, S.L.	7,572	0,40	3,029	9,373	0,40	3,749	10,000	0,20	2,000	8,778
3	▪ OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	9,901	0,40	3,961	10,000	0,40	4,000	10,000	0,20	2,000	9,961
4	▪ TEN-ASFALTOS, S.A.	8,116	0,40	3,246	9,274	0,40	3,710	10,000	0,20	2,000	8,956
5	▪ SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	8,654	0,40	3,462	9,373	0,40	3,749	10,000	0,20	2,000	9,211
6	▪ DRAGADOS, S.A.	9,908	0,40	3,963	10,000	0,40	4,000	10,000	0,20	2,000	9,963
7	▪ JOCA INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES, S.A.	7,011	0,40	2,804	6,403	0,40	2,561	10,000	0,20	2,000	7,365
8	▪ CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	10,000	0,40	4,000	7,888	0,40	3,155	10,000	0,20	2,000	9,155

A la vista de lo expuesto, atendiendo al criterio de adjudicación establecido 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.- Establecer la siguiente clasificación de las proposiciones presentadas y admitidas, por orden decreciente, en función de la puntuación obtenida:

1. DRAGADOS S.A.
2. OBRASCON HUARTE LAIN S.A.
3. SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.
4. CONSTUCCIONES SANCHEZ DOMINGUEZ S.A. (SANDO)
5. TEN-ASFALTOS, S.A.
6. UTE ACCIONA INFRAESTRUCTURAS S.A. Y CONSTRUCTORA DE PROYECTOS Y OBRA CIVIL, 2012, S.L.
7. UTE CONSTRUCCIONES ELFIDIO PEREZ S.L. Y CONDACA CANARIAS S.L.
8. JOCA INGENIERÍA Y CONSTRUCCIONES, S.A.

2.- Adjudicar el contrato de obra denominado **“REHABILITACIÓN DEL FIRME DE LA CARRETERA DE INTERÉS REGIONAL TF-5, FASE I: S/C. DE TENERIFE A SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA (P.K. 0+000 AL P.K. 13+000)”** (C-886), a la entidad mercantil **DRAGADOS S.A., C.I.F. A-15139314** por el precio del contrato ascendente a la cuantía de **TRES MILLONES NOVECIENTOS ONCE MIL SETECIENTOS CUARENTA Y OCHO EUROS CON SESENTA Y UN CÉNTIMOS** (3.911.748,61€, IGIC incluido), y un plazo de ejecución contractual de **SEIS (6) MESES** contados a partir del día siguiente al de la formalización del acta de comprobación del replanteo.

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.

3.- Aceptar las mejoras propuestas por DRAGADOS S.A. con el detalle previsto en la cláusula nº 13.1, apartado C.3 del pliego de cláusulas administrativas particulares que rige el contrato y consistentes en la ejecución de:

- **MEJORA 1:** Rehabilitación superficial de firme en ramales del enlace de Taco.
- **MEJORA 2:** Rehabilitación superficial de firme en ramales del enlace Lora Tamayo.
- **MEJORA 3:** Ejecución de bandas sonoras en bordes de calzada y repintado tronco en el tramo de actuación de la TF.5 entre los PP.KK. 0+000 al 13+000 y afecta a ambas calzadas.
- **MEJORA 4:** Rehabilitación superficial de firme en arcenes exteriores del tronco de la TF-5 con reciclado en central en caliente entre los PP.KK. 0+000 al 13+000.

4.- De conformidad con lo establecido en el art. 151 del TRLCSP y cláusula contractual 19.1 del pliego de cláusulas administrativas particulares el órgano de contratación, a través del Sr. Consejero Insular del Área o Director Insular que impulsa el expediente, requerirá al licitador que haya presentado la oferta económicamente más ventajosa para que presente la documentación justificativa contenida en la referida cláusula contractual.

Y siendo las 13:14 horas del día arriba citado 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.

D^a. Ofelia Manjón-Cabeza Cruz.

D^a. Mercedes Torres Pascual.

D^a D^a Lucia Llorente Aguilera.

D^a Nieves Belén Pérez Vera.

D. Sergio Leyva Campos.

D^a M^a Isabel Rodríguez Mirabal.