

Exp.: 901903/21

DIRECCIO AREA MOBILITAT, TRANSPORT I SOSTENIBILITAT

INFORME DE NECESSITAT

Tipus de contracte	Obres
Subtipus de contracte	Construcció
Objecte del contracte	Obres relatives a les actuacions tàctiques per l'establiment d'un carril bus i d'un corredor pedalable a la BICIVIA 4, corresponent a l'eix N-340, als municipis d'Esplugues de Llobregat i de l'Hospitalet de Llobregat.
Procediment d'adjudicació	Obert Simplificat Abreujat
Òrgan de contractació	Vicepresidència de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat
Pressupost	Base imposable: 59.590,72 € IVA (21 %): 12.514,05 € Total: 72.104,77 €
Justificació de la contractació	Obra tàctica post-Covid que requereix de recursos externs als propis de l'AMB.
És una compra d'innovació?	No
Te la licitació reserva social?	No

CPV:

Lot	Descripció	Codi CPV	Descripció CPV
		45233252-0	Treballs de pavimentació de carrers

La despesa es realitzarà amb càrrec a l'aplicació pressupostària següent:

Exercici	Funcional	Orgànica	Econòmica	% IVA	Import
2021	44200	T6010	65003	21%	72.104,77€



Antecedents

El 14 de març del 2020, a causa de la pandèmia de la COVID-19, l'Estat espanyol va declarar l'estat d'alarma, que va restringir l'activitat i la mobilitat de la població en pràcticament tots els àmbits. Tenint en compte que la mobilitat és el canal que permet desenvolupar la vida social i l'activitat econòmica, els serveis tècnics de l'AMB, de seguida que es va iniciar el confinament, es van posar a treballar conjuntament amb els municipis metropolitans per tal de configurar els escenaris i les mesures per a la nova mobilitat.

L'AMB sempre ha mantingut la seva aposta per un model de mobilitat metropolitana saludable, sostenible, eficient i equitativa, tal i com queda reflectit en el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana, aprovat definitivament en el ple del Consell Metropolità del 27 d'octubre de 2020.

La realitat que hem viscut en els darrers mesos ha permès observar directament les grans implicacions que té l'actual model de mobilitat –amb un pes molt important del vehicle privat motoritzat– respecte de la contaminació atmosfèrica i acústica de la ciutat metropolitana. La baixada d'aquesta mobilitat ha comportat una millora, sense precedents, en els indicadors de contaminants com el NO₂ o les PM₁₀. De fet, nombrosos estudis científics assenyalen una relació directa entre els nivells de contaminació atmosfèrica i la taxa de letalitat de la COVID-19. Així doncs, ara més que mai, cal redoblar els esforços per preservar una bona qualitat de l'aire.

Els escenaris a curt i mitjà termini quant a l'ús de l'espai públic i als canvis en les pautes de mobilitat derivats de les recomanacions de distanciament físic de la població per tal de minorar els efectes de la COVID-19, apel·len a impulsar mesures que potenciïn que les persones vagin a peu i que facin servir la bicicleta o altres vehicles de mobilitat personal i, alhora, adaptar el sistema de transport públic a aquesta nova realitat. De fet, durant la crisi del coronavirus es constata que moltes ciutats han accelerat accions de promoció dels espais dedicats als vianants i bicicletes.

El passat 30 de juny, després d'un intens treball comú i participat durant el període abril – juny amb els ajuntaments implicats i d'altres administracions, **el Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona va aprovar l'Acord per a la nova mobilitat metropolitana** després de la COVID-19. Aquest acord consensua les mesures que cal emprendre amb caràcter immediat o a curt termini per tal de concretar quina serà la mobilitat metropolitana després de la crisi de la COVID-19. Es tracta de mesures per aconseguir unes ciutats amb més bicicletes i vianants, que recuperin el transport públic com a servei essencial, que afavoreixin les empreses i administracions amb polítiques de mobilitat sostenible, i que mantinguin un aire net i saludable, entre altres objectius.

Motivació

En el marc de **l'Acord per a la nova mobilitat metropolitana** es constata la proposta d'execució d'actuacions tàctiques per ampliar els espais per a vianants i bicicletes que es requereixen des dels municipis. Aquesta proposta es detalla a l'acord de la Junta de Govern de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en sessió de data 24/11/2020, relativa a *l'execució tàctica de la xarxa BICIVIA* (902521/20). Més concretament, dita aprovació acorda "aprovar les tres primeres propostes d'actuacions per a l'execució de la xarxa metropolitana pedalable Bicivia següents:



- Obres relatives a les actuacions tàctiques del nou corredor bici als laterals de la CRTA. DE SANT BOI BV-2002 (BICIVIA 2)
- **Obres relatives a les actuacions tàctiques per l'establiment d'un carril bus i d'un corredor pedalable a la BICIVIA 4, en l'eix N-340 al municipi d'Esplugues de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat.**
- Obres relatives a les actuacions tàctiques per l'establiment d'un carril bus, d'un corredor pedalable (BICIVIA 4) i ampliació de l'espai pel vianant a l'eix N-340 al municipi l'Hospitalet de Llobregat

En darrera instància, també es constata que l'actuació a executar s'incorpora a la *Memòria descriptiva sobre l'execució tàctica de la xarxa BICIVIA* que desplega un dels eixos de l'acord per una nova mobilitat metropolitana en el marc de la *Sol·licitud de subvenció a l'ICAEN relatiu a l'execució tàctica de la xarxa BICIVIA contemplada a l'acord per una nova mobilitat Metropolitana* (expedient 2020/902794).

Emmarcat en aquesta línia, l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat ha enviat una sol·licitud en data 30/07/2020 amb registre d'entrada E/008845-2020, on fa constar la disponibilitat dels terrenys i autoritza a l'AMB per la realització de les actuacions pertinents que permetin la implantació del carril bus-bici en el carrer de Laureà Miró, donant continuïtat a l'eix que procedeix des de Pl. Espanya de Barcelona.

L'Àrea Metropolitana de Barcelona no disposa dels mitjans propis necessaris ni del personal intern suficient per atendre la necessitat objecte de la contractació de les obres de senyalització i adequació de la calçada per a la implantació del corredor ciclable. Per aquest motiu es vol contractar l'execució de les obres tenint en compte que el responsable del contracte serà la Direcció de Serveis de l'Espai Públic i la unitat responsable del seguiment i l'execució del contracte serà la Direcció de Serveis de Mobilitat Sostenible.

Procediment de licitació

El procediment de licitació escollit es deu a l'import del valor estimat de licitació i a que la valoració de les ofertes s'avaluarà per criteris d'adjudicació quantificables mitjançant l'aplicació de fórmules.

Document base per a la licitació

El document tècnic on es defineixen les característiques tècniques que ha de tenir aquesta obra es determinen en la Memòria Valorada que figura a l'expedient, tanmateix representen requeriments tècnics habituals en les obres de caràcter urbà.

Termini d'execució

El termini d'execució previst és de 2 mesos.



Distribució de la despesa

El pagament s'estableix de la següent manera: facturació del pressupost una vegada acabats els treballs.

Termini de garantia

El termini de garantia de licitació s'estableix en 1 any, mínim establert de manera general en la LCSP, atès que no hi ha cap raó que justifiqui la seva modificació.

Revisió de preus

Atès que el termini d'execució de l'obra previst és inferior a 2 anys, no serà procedent una revisió de preus segons allò establert al RD 55/2017, de 3 de febrer, pel qual es desenvolupa la Llei 2/2015, de 30 de març, de desindexació de l'economia espanyola.

Solvència tècnica requerida

La solvència tècnica requerida, en funció de la documentació tècnica que serveix de base per a la licitació, s'ha definit tenint en compte allò establert al marc legal següent:

- Reial Decret 1098/2001, de 12 d'octubre, pel qual es s'aprova el Reglament general de la Llei de contractes de les administracions públiques.
- Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic.
- Llei 14/2013, de 27 de setembre, de suport als emprenedors i la seva internacionalització.
- Reial Decret 773/2015, de 28 d'agost, pel qual es modifiquen determinats preceptes del Reglament abans esmentat.

Així doncs, ateses les característiques de l'actuació a executar, es considera que la solvència tècnica restarà garantida si l'empresa ofertant aconsegueix qualsevol dels següents dos requisits:

- Acreditació d'haver efectuat, com a mínim, 3 obres/treballs de pintura vial i senyalització horitzontal i vertical d'import igual o superior a 50.000,00€ (IVA no inclòs), durant els darrers 3 anys.
- Estar en possessió de la següent classificació: Grup G, Subgrup 5, Categoria 1.

Solvència econòmica requerida

Es requereix que el volum anual de negoci referit al millor exercici en els últims tres anys sigui de 59.590,72 € i la pòlissa de responsabilitat civil.



Justificació de la no divisió en lots

D'acord amb l'art. 99.3 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic, no es considera oportú realitzar una divisió en lots ja que dificultaria la correcta execució del contracte des del punt de vista tècnic, comportaria una adscripció de mitjans per diferents empreses no necessaris per la millor qualitat i el bon servei, repercutint a la vegada en l'encariment del cost de l'execució de les feines, un augment en l'impacte en el medi urbà, i en la seguretat i afectacions als usuaris.

Criteris d'adjudicació

Només hi ha un criteri d'adjudicació, que és l'oferta econòmica, atès que no es considera cap altra consideració, tenint en compte l'import del contracte, la tipologia dels treballs a executar i l'àmbit on s'hauran d'ubicar.

Per tant, un cop analitzades aquelles ofertes considerades anormalment baixes segons la LCSP, i admeses les que corresponguin, es classificaran totes les acceptades en ordre creixent en funció dels imports, proposant-se l'adjudicació dels treballs a l'empresa amb l'oferta més econòmica.

Al Plec de Clàusules Administratives Particulars (PACP) es desenvolupa l'explicació al respecte.