

INFORME DE NECESIDAD E IDONEIDAD DEL CONTRATO

TÍTULO DEL CONTRATO: SERVICIOS PARA LA REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO TALLER DE ALTA VELOCIDAD DE RENFE EN SANT ANDREU Y DE LA ZONA CUBIERTA DE VÍAS OPERATIVAS DEL TALLER EN EL ÁMBITO DE LA NAVE TALGO

Barcelona Sagrera Alta Velocidad, SA (BSAV), debe contratar los servicios para la redacción de los PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO TALLER DE ALTA VELOCIDAD DE RENFE EN SANT ANDREU Y DE LA ZONA CUBIERTA DE VÍAS OPERATIVAS DEL TALLER EN EL ÁMBITO DE LA NAVE TALGO, en Barcelona. Mediante el presente informe se plasmará cuál es el objeto del servicio y la necesidad que se pretende satisfacer con su ejecución, así como el resto de las cuestiones previstas en el art. 116.4 de la LCSP, que es necesaria su motivación en el expediente de contratación.

1. OBJETO DEL CONTRATO

El objeto del contrato lo constituye la redacción de los PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO TALLER DE ALTA VELOCIDAD DE RENFE EN SANT ANDREU Y DE LA ZONA CUBIERTA DE VÍAS OPERATIVAS DEL TALLER EN EL ÁMBITO DE LA NAVE TALGO, en Barcelona.

El contenido de los proyectos de construcción, tanto el de la cobertura y nuevo taller para Alta Velocidad (fase 1ª), como el de la nave de vías operativas (fase 2ª), se detalla en el correspondiente Pliego de Condiciones Técnicas Particulares. En resumen, para la fase 1ª:

- a) Construcción de una nueva vía de acceso provisional a la nave Talgo, con vía de tres hilos, por un trazado definitivo y compatible para la construcción del taller.
- b) Retirada de instalaciones en desuso y demoliciones.
- c) Construcción de los muros, pilares, estructura de drenaje, solera, jácenas y losas de la cobertura del nuevo taller.
- d) Impermeabilización y capa de protección de la impermeabilización en todas las nuevas coberturas.
- e) Instalaciones de vía, electrificación y señalización ferroviaria del nuevo taller.
- f) Arquitectura interior e instalaciones no ferroviarias del nuevo taller.
- g) Equipamiento operativo del nuevo taller (tren de lavado, torno de ruedas, baja-bogies, etc.)

El proyecto de las vías operativas y su cobertura contemplará su posible ejecución en una 2ª fase, tras la baja del servicio actual de la nave Talgo, cuando ésta pueda ser demolida y sustituida por la playa de vías operativas bajo una losa de soporte del espacio urbano destinado a zona libre o equipamientos deportivos. Este proyecto incluirá:

- h) Deconstrucción de la nave Talgo y sus instalaciones.
- i) Construcción de los muros, pilares, estructura de drenaje, solera, jácenas y losas de la cobertura del ámbito de las vías operativas.
- j) Impermeabilización y capa de protección de la impermeabilización en todas las nuevas coberturas.
- k) Instalaciones de vía, electrificación y señalización ferroviaria del ámbito.
- l) Zona de aparcamiento de vehículos rodados y de todos aquellos elementos del taller que no han quedado incorporados en la 1ª fase, como el tren de lavado exterior de convoyes.

- m) Arquitectura interior e instalaciones no ferroviarias del ámbito.
- n) Completar los muros y la cobertura de los tramos de túnel ferroviario y viario interrumpidos por el actual acceso ferroviario provisional por el ramal de Laminados.

El contrato comprende la totalidad de los trabajos y servicios a realizar por el adjudicatario para la redacción del proyecto de acuerdo con las prescripciones que se establecen en el Pliego de Condiciones Particulares y en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, para que se consigan los requisitos necesarios para la correcta y completa definición de las obras a ejecutar, así como la totalidad de tareas a desarrollar por el responsable/coordinador en materia de seguridad y salud para la redacción de los Estudios de Seguridad y Salud.

Asimismo, forma parte del objeto del contrato, la elaboración de un modelo o maqueta virtual BIM del proyecto, adecuado a cada una de las fases contractuales del proyecto, y destinada a la gestión del ciclo de vida de la obra construida.

El adjudicatario realizará con cargo al contrato los estudios geológicos y geotécnicos y los levantamientos topográficos necesarios para la correcta definición de las obras a ejecutar, de acuerdo con las indicaciones y requisitos establecidos en el Pliego de Prescripciones Técnicas.

La asistencia del Consultor abarcará todo el proceso de tramitación administrativa de los proyectos hasta su aprobación.

2. ANTECEDENTES, NECESIDAD E IDONEIDAD DEL CONTRATO

- a) El Consejo de Administración de Adif de fecha 20 de febrero de 2008 adjudicó el contrato de obras de ejecución del “Proyecto de construcción de plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa”, por un importe, en base imponible, de 152.952.478,29 euros, y un plazo de ejecución de 28 meses. Su financiación corresponde en un 56,32% a Adif y en un 43,68% a BSAV. Este proyecto incluía la construcción de los muros, pilares, estructura de drenaje, solera, jácenos y losas de la cobertura del nuevo taller, llamado entonces Taller 1, entre las calles de Sant Adrià y el puente de Palomar.
- b) Con fecha 24 de septiembre de 2012, Adif autorizó la redacción de un segundo contrato de obras complementarias (el nº 2) por un importe de 27.030.756,11 euros (IVA no incluido). La tramitación del expediente relativo a estas obras complementarias no se llegó a ultimar, de forma que no se llevó a cabo la aprobación técnica del proyecto de obras complementarias, y, en consecuencia, no se llegó a iniciar el expediente administrativo tendente a la adjudicación y formalización del correspondiente contrato de obras que tuviera por objeto la ejecución del mencionado proyecto complementario número 2. En la Propuesta de autorización a la redacción del proyecto de obras complementarias número 2, se incluían instalaciones de seguridad y evacuación de las personas en los túneles, las de bombeo de los túneles UIC, colectores, urbanizaciones varias, la catenaria rígida y la manta antivibratoria de la nueva estación de Sant Andreu Comtal.
- c) Con fecha 27 de junio de 2013 Adif autorizó la redacción del modificado nº 2 por un importe adicional de 260.019,21 euros (IVA no incluido), si bien dicha tramitación no se llegó a ultimar, de forma que el proyecto modificado no se llegó a aprobar técnicamente y, en consecuencia, tampoco ha tenido lugar la aprobación del expediente del gasto ni la formalización del documento contractual relativo a esta modificación número 2. La Propuesta de Modificación número 2 se fundamentó en los siguientes condicionantes: modificaciones en los procedimientos de ejecución debido a la imposibilidad de finalizar el resto del soterramiento de los corredores ferroviarios al quedar condicionado el diseño y la

ejecución de la estructura pendiente a las diferentes fases de puesta en servicio de los dos grandes corredores ferroviarios (UIC y AC) y al mantenimiento del acceso de los Talleres TALGO donde se estacionan los Trenes del Corredor Mediterráneo e internacionales. Se propone el ajuste correspondiente de los subcapítulos del proyecto dedicados a la estación de Sant Andreu Comtal (arquitectura, urbanización e instalaciones). Se propone, además, incorporar la regularización de aquellas unidades que no se habían considerado en el proyecto vigente derivadas de la propia implantación de la obra".

- d) Estando las obras a medio ejecutar, se interrumpieron los trabajos a mediados de 2014. Con posterioridad al mes de agosto de 2014, prácticamente no se han realizado más trabajos, habiéndose realizado las mínimas unidades de obra estrictamente necesarias para garantizar la seguridad en la obra evitar daños ocasionales a las mismas, contempladas únicamente en el proyecto vigente.
- e) En febrero de 2017, Adif contrató un servicio de asistencia para el análisis y revisión de la reclamación presentada por el contratista de las obras. Dichos trabajos concluyeron con una valoración a origen de la obra principal realmente ejecutada (modificado nº 1, y partes ejecutadas de los proyectos redactados modificado nº 2 y complementario nº 2), cuyo importe ascendía a un valor de 129.493.510 euros (IVA no incluido).
- f) El Consejo de Administración de Adif Alta Velocidad, en sesión de 27 de setiembre de 2019, acordó la resolución por mutuo acuerdo del contrato de obras del "Proyecto de Construcción de Plataforma Línea de Alta Velocidad Madrid — Zaragoza — Barcelona Frontera Francesa. Tramo: La Sagrera — Nudo de la Trinidad. Sector Sant Andreu".
- g) En el expediente de motivación de la resolución se expone, entre otros:

"Los intereses públicos que se ven afectados por la situación actual del contrato:

(...) Por otra parte, también hay que destacar la inminente necesidad de un PROYECTO NUEVO en cuanto a que permita la disponibilidad de los terrenos y la estructura actualmente objeto del contrato vigente para resolver la importante AFECCIÓN FERROVIARIA al Corredor del Mediterráneo que la falta de dicha disponibilidad genera: (...)

Por último, cabe destacar la gran AFECCIÓN CIUDADANA que genera la situación de paralización en la zona de obras del Sector Sant Andreu y que han motivado múltiples quejas del vecindario del barrio barcelonés de Sant Andreu: quejas por falta de accesibilidad entre los dos lados del corredor ferroviario, proliferación de suciedad y plagas de muridos, abandono de una gran superficie sin urbanizar que se encuentra rodeada de una densa zona urbana, etc. Para paliar esta situación, el Ayuntamiento de Barcelona está interesado en adelantar los trabajos de urbanización sobre la losa de cubrimiento ya construida, de forma que puedan conectarse los barrios por encima de ella. Para ello resulta imprescindible la disponibilidad de los terrenos. (...)"

- h) El incremento en los últimos años de los servicios en Alta Velocidad con cabecera en Barcelona y la previsión que estos aumente todavía más con la próxima incorporación del Corredor Mediterráneo a los accesos a Barcelona por la infraestructura de Alta Velocidad hace especialmente urgente la necesidad de disponer de un taller en ancho UIC de primer nivel en el que atender las revisiones periódicas a las que debe someterse normativamente el material móvil.
- i) Las obras suspendidas del Sector Sant Andreu han paralizado durante años esta actuación. La reciente resolución del contrato de Adif AV con el contratista allana el camino a esta obra.

- j) Por otra parte, la construcción de la losa de cobertura generará un espacio libre cedido al Ayuntamiento de Barcelona, que constituye un ámbito cuya construcción y urbanización como zona verde libre es una obligación del Sector urbanístico Colorantes-Renfe, hoy ya reparcelado.
- k) En 2007 Adif redactó y aprobó el proyecto llamado “Talleres AV”, que incluía el derribo de la nave Talgo y la construcción en su lugar de los muros y losas de cobertura de un nuevo taller en ancho UIC para Alta Velocidad, denominado Taller 2. El proyecto incluía también la arquitectura interior e instalaciones no ferroviarias de los talleres 1 y 2. Por el contrario, no incluía ni las instalaciones de vía, electrificación y señalización ferroviaria, ni el equipamiento operativo de los nuevos talleres.
- l) Así pues, prácticamente todo el proyecto a desarrollar está constituido por partes de anteriores proyectos constructivos que, o bien han quedado a medio construir, o bien su construcción no se inició.
- m) Todos estos documentos deberán ser sometidos a una revisión crítica y actualizados en sus previsiones, tanto tecnológicas y normativas, como económicas.
- n) La relación de estos documentos es:
 - “Proyecto modificado nº 1 del proyecto de construcción de plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: La Sagrera-Nudo de la Trinidad. Sector Sant Andreu”. Las obras del proyecto original fueron contratadas en 2008, parcialmente ejecutadas y hoy tienen el contrato resuelto.
 - Proyecto modificado nº 2 del anterior. Redactado por Adif con un importe adicional de 260.019,21 euros (IVA no incluido), si bien su tramitación no se llegó a ultimar. La modificación número 2 se fundamentó en los diversos condicionantes: modificaciones en los procedimientos de ejecución debido a la imposibilidad de finalizar el resto del soterramiento de los corredores ferroviarios al quedar condicionado el diseño y la ejecución de la estructura pendiente a las diferentes fases de puesta en servicio de los dos grandes corredores ferroviarios (UIC y AC) y al mantenimiento del acceso de los Talleres TALGO donde se estacionan los Trenes del Corredor Mediterráneo e internacionales. Se propone, entre otros, el ajuste correspondiente de los subcapítulos del proyecto dedicados a la estación de Sant Andreu Comtal (arquitectura, urbanización e instalaciones) e incorporar la regularización de aquellas unidades que no se habían considerado en el proyecto vigente derivadas de la propia implantación de la obra”.
 - Proyecto de obras complementarias (el nº 2) a los anteriores, por un importe de 27.030.756,11 euros (IVA no incluido). La tramitación del expediente relativo a estas obras complementarias no se llegó a ultimar. En la propuesta de autorización a la redacción del proyecto de obras complementarias número 2 se incluían instalaciones de seguridad y evacuación de las personas en los túneles, las de bombeo de los túneles UIC, colectores, urbanizaciones varias, la catenaria rígida y la manta antivibratoria de la nueva estación de Sant Andreu Comtal.
 - El informe de auditoría de la obra ejecutada contratado por Adif a la empresa INES Ingenieros Consultores. Incluye el análisis y revisión de la documentación presentada por el contratista de las obras.
 - Proyecto de Talleres AV, redactado y aprobado por Adif en 2007.
- o) La redacción del proyecto será supervisada por los servicios técnicos de Renfe Fabricación y Mantenimiento, en todo lo que afecte al taller.

- p) El proyecto, en tanto que corresponde a la ejecución de unas obligaciones urbanísticas de las entidades socias de BSAV, será tramitado para su aprobación por el Ayuntamiento de Barcelona, previo informe favorable de Renfe Fabricación y Mantenimiento.

3. PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIÓN

Se propone la utilización del procedimiento de adjudicación abierto con diversos criterios de adjudicación.

4. DURACIÓN DEL CONTRATO

Plazo de ejecución total. **Dieciséis (16) meses a contar a partir de la firma del contrato.**

Plazos parciales. En los 12 meses primeros deberán redactarse los proyectos. Los 4 meses siguientes se destinan al auxilio a BSAV y a las administraciones en los trámites de supervisión y aprobación de los proyectos.

5. PRÓRROGA DEL CONTRATO

Tratándose de un contrato de resultado, no se prevé prórroga de la duración del contrato, sin perjuicio de la posibilidad de autorizar la ampliación del plazo de su ejecución, por causas ajenas al redactor del Proyecto, de conformidad con los requisitos del artículo 195 de la LCSP.

6. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO:

Presupuesto máximo de licitación:	1.980.952,00 € (Sin IVA)
Posibles modificaciones (20%)	396.190,40 € (Sin IVA)
TOTAL	2.377.142,40 € (Sin IVA)

Las causas que motivarían una posible modificación contractual son las siguientes:

- 1º Si los sondeos y ensayos geotécnicos diesen por conclusión la necesidad de un cambio sustancial en el sistema de cimentación de los muros respecto a lo previsto en los proyectos precedentes al del objeto del contrato.
- 2º En el supuesto de incrementos o disminuciones de superficie a construida o urbanizada, motivados por variaciones en el programa funcional inicial, superiores a un 20% de la superficie construida inicialmente prevista.
- 3º Cambios sustanciales en el programa funcional del taller, aprobados por la Dirección del Contrato, derivados de una petición explícita de los servicios técnicos de Renfe Fabricación y Mantenimiento.
- 4º. En caso de que se requieran prestaciones adicionales a complementarias derivadas de informes o requerimientos de otras administraciones.

7. PRESUPUESTO DE LICITACIÓN:

Ref.		Concepto	Medición	Precio (€)	Importe (€)
P-1	Ud.	Toma de datos y recopilación de información de toda el área afectada por la actuación.	1	13.000,00	13.000,00
P-2	Ud.	Levantamiento topográfico de toda el área afectada por la actuación.	1	30.000,00	30.000,00

P-3	Ud.	Trabajos de campo y ensayos de laboratorio necesarios para la elaboración de informe geotécnico correspondiente a la zona afectada por la actuación.	1	30.000,00	30.000,00
P-4	Ud.	Elaboración Informe geológico-geotécnico correspondiente a la zona afectada por la actuación.	1	15.000,00	15.000,00
P-5	Ud.	Implementación integral del sistema BIM	1	60.000,00	60.000,00
P-6	Ud.	Redacción de los Proyectos Básico (40%) y de Construcción (60%)	1	1.454.665,55	1.454.665,55
P-7	Ud.	Asesoría y Asistencia a los trabajos de información, transparencia y participación ciudadana.	1	5.000,00	5.000,00
P-8	Ud.	Presentaciones del contenido del proyecto.	2	4.000,00	16.000,00
P-9	Ud.	AsBo: Evaluación Independiente análisis de riesgos.	1	12.000,00	12.000,00
P-10	Ud.	NoBo y DeBo: Certificado Interoperabilidad.	1	18.000,00	18.000,00
P-11	Ud.	Visados y otros.	1	11.000,00	11.000,00
		PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL			1.664.665,55
		Gastos Generales + Beneficio Industrial 19%			316.286,45
		PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN			1.980.952,00

8. GARANTÍAS

DEFINITIVA: 5% del importe de adjudicación (IVA no incluido).

COMPLEMENTARIA (en caso de oferta inicialmente incurso en presunción de temeridad): 5% del importe de adjudicación (IVA no incluido).

9. PLAZO DE GARANTÍA: Plazo de garantía de 12 meses a partir de la fecha de finalización de los trabajos.

10. CÓDIGO CPV: 71300000-1. Servicios de ingeniería.

11. REQUISITOS DE SOLVENCIA DE LOS LICITADORES:

La **solvencia económica, financiera y técnica** de los licitadores se acreditará por los medios siguientes:

- Volumen anual de negocios del licitador, referido al año de mayor volumen de negocio de los cinco últimos concluidos. El volumen anual de negocios del licitador o candidato se acreditará por medio de sus cuentas anuales aprobadas y depositadas en el Registro Mercantil, si el empresario estuviera inscrito en dicho registro, y en caso contrario por las depositadas en el registro oficial en que deba estar inscrito. Los empresarios individuales no inscritos en el Registro Mercantil acreditarán su volumen anual de negocios mediante sus libros de inventarios y cuentas anuales legalizados por el Registro Mercantil.

Deberá ser de al menos una vez y media el valor anual medio del contrato.

- En lugar del volumen anual de negocio, la solvencia económica y financiera se podrá acreditar mediante la disposición de un seguro de indemnización por riesgos profesionales, vigente hasta el fin del plazo de presentación de ofertas. Este requisito se entenderá cumplido por el licitador o

candidato que incluya con su oferta un compromiso vinculante de suscripción, en caso de resultar adjudicatario, del seguro exigido que se mantenga para el periodo de duración de este contrato. La acreditación de este requisito se efectuará por medio de certificado expedido por el asegurador, en el que consten los importes y riesgos asegurados y la fecha de vencimiento del seguro.

Por importe no inferior al valor estimado del contrato, aportando además el compromiso de su renovación o prórroga que garantice el mantenimiento de su cobertura durante toda la ejecución del contrato.

La **solvencia técnica** de los licitadores se acreditará por los medios siguientes:

- **Relación suscrita por un responsable legal de la empresa en la que se recojan los principales servicios o trabajos realizados en los últimos tres años.**

Un requisito mínimo adicional es que el importe anual acumulado en el año de mayor ejecución sea igual o superior al 70% de la anualidad media del contrato.

- **Relación suscrita por un responsable legal de la empresa en la que se recojan los principales servicios o trabajos realizados en los últimos quince años, correspondientes al mismo tipo o naturaleza al que corresponde el objeto del contrato:**
 - Coberturas de infraestructuras viarias y ferroviarias. Deberá acreditarse, como mínimo, la realización de un proyecto.
 - Talleres ferroviarios. Deberá acreditarse, como mínimo, la realización de un proyecto.

La información deberá incluir importe, fechas y beneficiarios públicos o privados de las mismas.

Los servicios o trabajos efectuados se acreditarán, preferentemente, mediante certificados expedidos o visados por el órgano competente, cuando el destinatario sea una entidad del sector público; cuando el destinatario sea un sujeto privado, mediante un certificado expedido por éste o, en su defecto, mediante una declaración del empresario. Alternativamente, si no resulta posible aportar certificados, se aportará la documentación que mejor acredite la realización del trabajo invocado.

Asimismo, para el supuesto de que se aporte un contrato en el que se haya concurrido en UTE, para el cálculo del porcentaje exigido se tomará en cuenta la proporción de la participación que tuvo la UTE en relación con el presupuesto de adjudicación del contrato aportado.

- **Participantes en el contrato. Titulaciones y experiencia exigida.**

El consultor aportará un equipo humano formado por un número suficiente de técnicos competentes en cada una de las materias objeto del contrato y unos medios materiales adecuados para su correcta y puntual realización.

- Entre los miembros del equipo deberá constar como autor del Proyecto un Ingeniero/a de Caminos, Canales y Puertos (o su titulación correspondiente según el Marco Español de Cualificaciones para la Educación Superior (MECES) y el Marco Europeo de Cualificaciones (EQF)). Deberá contar con un mínimo de 10 años de experiencia y haber participado como autor o coautor en la redacción de un proyecto de coberturas de infraestructuras viarias y ferroviarias y un proyecto de talleres ferroviarios.

- 1 Especialista en estructuras con un mínimo de 5 años de experiencia y haber participado en la redacción de un proyecto de cobertura de infraestructuras ferroviarias.
- 1 Especialista en taller con un mínimo de 5 años de experiencia y haber participado en la redacción de un proyecto de talleres ferroviarios.
- 1 Especialista en Seguridad y Salud con un mínimo de 5 años de experiencia.

El representante del licitador deberá incluir una declaración responsable comprometiéndose a adscribir al contrato un equipo humano formado por un número suficiente de técnicos competentes en cada una de las materias objeto del contrato y unos medios materiales adecuados para su correcta y puntual realización, asimismo indicará los nombres y apellidos de los profesionales y la titulación de éstos que participarán en la prestación de los servicios en calidad de autores, Jefe de equipo de proyecto, especialista en seguridad y salud, Jefes de equipo, gestor BIM y responsable de la coordinación y calidad de los modelos BIM dentro de cada disciplina indicando que cumplen con los requisitos mínimos de solvencia que establecen los pliegos.

El licitador mejor clasificado previamente a la adjudicación del contrato deberá acreditar la disposición efectiva de los referidos medios conforme se expresa a continuación: se presentará una copia del título de cada uno de ellos, así como un Currículum Vitae firmado por el titular a modo de declaración certificativa. No será admitido el personal que no presente como currículum haber realizado trabajos del mismo nivel técnico con las experiencias mínimas exigidas.

12. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

A.- CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN EVALUABLES MEDIANTE UN JUICIO DE VALOR (49 PUNTOS)

La ponderación de la oferta técnica basada en la calidad de la oferta es del 49% del total. En consecuencia, los puntos a asignar son un máximo de 49 puntos.

La documentación justificativa de estos criterios evaluables mediante juicio de valor debe incluirse necesaria y únicamente en el Sobre n.º 2.

Los criterios de adjudicación mediante juicio de valor son los siguientes:

a) Memoria técnica

La extensión máxima de este documento pdf será de 30 páginas en formato DIN-A4 en Arial 10 o Calibri 11 o similar, interlineado simple. En la extensión máxima de páginas no cuentan los índices, portadas y/o separadores.

El incumplimiento de los requisitos formales indicados para la formulación de la oferta (formato de página, medida y tipo de letra e interlineado) no conllevará la exclusión de la misma. Sin embargo, toda aquella información de la oferta que exceda del límite de página especificado no será objeto de valoración ni puntuación.

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 (metodología), de manera que se pueda conocer el alcance de los trabajos y se demuestre el conocimiento de la zona y la problemática del trabajo a realizar. Sobre la base de la documentación adjunta a los pliegos de esta licitación, el oferente

presentará un estudio y análisis sobre el proceso de ejecución de los trabajos que demuestre el conocimiento y comprensión de las tareas relevantes a desarrollar, así como las singularidades, dificultades de los proyectos a redactar; identificación de los puntos críticos de los mismos y formulación de propuestas de soluciones; identificación de los aspectos relevantes relacionados con la protección de los valores inherentes de la arquitectura urbana, tales como la calidad técnica de la construcción, la calidad de la vida de las personas y su relación con el bien público, la integración urbana de su implantación, la sostenibilidad medioambiental y social, y finalmente la belleza y su aportación cultural.

La Memoria Técnica se dividirá en cuatro partes:

1. Memoria descriptiva de la ejecución de los trabajos, a su vez dividida en dos subapartados:

1.1.- Identificación de los puntos críticos del proyecto y formulación de propuestas de solución.

1.2.- Conocimiento y comprensión de las tareas relevantes a desarrollar.

2. Organización y metodología

El oferente presentará la metodología que adoptará en la definición y redacción de los proyectos, con expresa referencia a la organización del equipo técnico que intervendrá, identificando las áreas de conocimiento, las figuras y su jerarquía, e indicando el circuito de generación y validación de la documentación producida en cada fase del proceso. También presentará un breve detalle de las funciones y responsabilidades de cada posición.

La Memoria deberá contener la relación detallada y nominativa del equipo asignado y un organigrama explicativo de la dedicación de los técnicos a la realización de las distintas actividades comprendidas en el trabajo.

Este apartado estará a su vez dividida en dos subapartados:

2.1.- Organización del personal y metodología

2.2.- Funciones y responsabilidades

3. Gestión medioambiental

El oferente deberá presentar un informe donde haga una breve descripción, a su juicio, de cuáles son los aspectos medioambientales de mayor relevancia, especialmente el de la demanda energética. Otros aspectos pueden estar relacionados con los residuos, el ciclo del agua, la contaminación acústica, el paisaje urbano, etc.

4. Metodología en la determinación del coste de la propuesta

El oferente expondrá la metodología que empleará para la cuantificación económica del coste global de la propuesta en las diversas fases del proceso de redacción. Esta metodología debe permitir conocer y controlar, en cualquier momento, la repercusión sobre el coste global de cada una de las diversas opciones proyectuales planteadas durante todo el proceso de redacción de los proyectos y, por tanto, valorar las decisiones de proyecto dentro del marco económico de la actuación.

b) Programa de trabajo

El LICITADOR confeccionará un programa, con indicación, en su caso, de las fechas de terminación de aquellos trabajos parciales, comprendidos en el contrato de Servicios objeto de este procedimiento, y cuyos plazos de ejecución figuran explícitamente expuestos en el apartado 4 del presente informe. En

dicho programa se concretará la fecha final de entrega de los trabajos, así como los porcentajes mensuales y acumulados correspondientes a los importes de los trabajos previstos realizar cada mes, valorados a los precios ofertados.

Tanto los plazos parciales como el final, que figuren en el programa de trabajo propuesto por el licitador, no podrán ser superiores a los señalados en el apartado 4 del presente informe.

Este programa se presentará en forma de diagrama o representación gráfica en las que queden claramente definidas las actividades a desarrollar, su duración y camino crítico.

El Programa de Trabajo se basará en lo propuesto en la memoria técnica, y se definirán y concretarán todos y cada uno de los trabajos que se compromete a realizar el licitador. El formato del Programa de Trabajo, será similar al que figure en el Anejo que al respecto se incluya en el del Pliego de Condiciones Particulares o bien podrá tener un mayor grado de definición si el licitador lo considera conveniente.

Asimismo, el licitador expresará todos los plazos parciales que proponga en su Programa y se encuentren incluidos en el apartado 4 del presente informe, teniendo en cuenta los diferentes trámites a llevar a cabo.

Se describirán en los plazos parciales ofertados con consideración de las fases a llevar a cabo.

Dicho programa de trabajo se presentará mediante esquema en una página DinA3 bien legible.

12.1. Criterios de adjudicación sometidos a juicio de valor

La información a valorar conforme a los criterios de adjudicación sometidos a juicio de valor deberá incluirse dentro del Sobre número 2, debidamente acompañada de cuantos documentos anexos se estimen convenientes por las empresas licitadoras.

a) Memoria técnica

a.1. Memoria descriptiva de la ejecución de los trabajos:

a.1.1.- Identificación de los puntos críticos del proyecto y formulación de propuestas de solución.

En este subapartado se desarrollarán los 5 puntos más críticos del proyecto y su propuesta de solución. No se valorarán aquellos que sean de aplicación a los aspectos genéricos de la mayoría de los proyectos. En caso de desarrollar un número mayor de puntos críticos, solo se valorarán los 5 primeros en orden de exposición. Este subapartado se valorará con un máximo de 12 puntos.

a.1.2.- Conocimiento y comprensión de las tareas relevantes a desarrollar.

En este apartado se valorarán los dos siguientes subapartados:

- El conocimiento del ámbito donde se desarrollarán las obras del proyecto, con una puntuación máxima de 5 puntos
- La relación y desarrollo de las actividades más relevantes del servicio para la redacción del proyecto, en particular las destinadas al análisis, diagnóstico, definición y concreción de los problemas a resolver y de sus posibles soluciones, así como de sus propuestas y contenidos proyectuales, con una puntuación máxima de 8 puntos.

a.2.- Organización y metodología:

a.2.1.- Organización del personal y metodología

En este apartado se valorará:

- El organigrama presentado, valorándose tanto la dedicación de cada miembro como su experiencia (excepto la del coautor del proyecto y la del técnico de seguridad y salud que se valoran en el sobre 3) y las relaciones entre los diferentes integrantes. Se valorará con un máximo de 4 puntos este aspecto. En este subapartado no se podrá especificar la experiencia tanto del coautor del proyecto como del técnico de seguridad y salud, debido a que este aspecto se valora en el sobre 3. Este hecho no impide la inclusión del nombre de estas figuras y su titulación.
- La aportación de técnicos especialistas adicionales a los relacionados en este pliego y su dedicación al contrato que aporten un valor añadido al servicio. Se valorará con un máximo de 2 puntos este aspecto.
- El circuito de generación y aprobación de documentación en el desarrollo del servicio. Se valorará con un máximo de 2 puntos este aspecto.

a.2.2.- Funciones y responsabilidades

En este subapartado se valorarán las funciones y responsabilidades de las principales figuras del organigrama, poniendo especial hincapié en las funciones y responsabilidades específicas del servicio. Se puntuará con un máximo de 2 puntos este aspecto.

a.3.- Gestión medioambiental

En este subapartado se valorará el desarrollo de 4 aspectos relativos a la gestión medioambiental y a las medidas propuestas correspondientes, en particular aquellos que hagan referencia al uso de materiales de construcción sostenibles, teniendo en cuenta su vida útil, a las medidas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos en las distintas fases del proceso de la construcción de las obras, y a la minimización de generación de residuos. Las propuestas medioambientales se pueden formular tanto desde el punto de vista de la sostenibilidad de la actuación como de la ambientalización de la ejecución de las obras. En caso de presentar un número mayor de aspectos, solo se valorarán los 4 primeros en orden de exposición. Se puntuará este apartado con un máximo de 4 puntos, con un máximo de 1 punto cada una de las medidas desarrolladas.

a.4.- Metodología en la determinación del coste de la propuesta

En este subapartado se valorará la metodología de determinación del coste de las obras del proyecto y especialmente la transmisión de dicha información a BSAV, en cuanto al formato y a la periodicidad. Este subapartado se valorará con un máximo de 5 puntos.

b) Programa de trabajo.

En este apartado se valorará con un máximo de 5 puntos la planificación aportada por el licitador mediante un diagrama tipo Gantt, indicándose de forma clara:

- Las actividades principales del servicio y sus dependencias temporales
- Los hitos que se tendrán que llevar a cabo en el servicio.
- El camino crítico de dicha planificación

Se valorará la claridad de la exposición y se valorará con 0 puntos en este apartado a los licitadores que aporten un diagrama ilegible en una impresión a papel dinA-3. El tamaño de la letra será Calibri 11 o equivalente.

B.- CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN EVALUABLES MEDIANTE FÓRMULAS (PUNTUACIÓN MÁXIMA 51 PUNTOS)

Documentación a incluir:

a) Proposición económica.

En la proposición deberá indicarse, como partida independiente, el importe del Impuesto sobre el Valor Añadido que deba ser repercutido.

Cada licitador no podrá presentar más de una proposición. Tampoco podrá el licitador suscribir ninguna propuesta en agrupación temporal con otros, si lo ha hecho individualmente o figurar en más de una Unión Temporal. La infracción de estas normas dará lugar a la no admisión de todas las propuestas por él presentadas.

No se aceptarán aquellas proposiciones que tengan omisiones, errores o tachaduras que impidan conocer claramente la oferta.

b) Experiencia.

Se presentará una relación de los coautores del proyecto y del especialista en seguridad y salud con indicación de su experiencia en trabajos del mismo tipo o naturaleza al que corresponde el objeto del contrato. Deberán incluir la certificación colegial o aportación de la titulación correspondiente de los referidos miembros del equipo.

La documentación se incluirá en papel y en formato digital (CD, DVD, USB) teniendo en cuenta que, en este soporte, los documentos serán copia fiel de los presentados en papel, por lo que, en caso de que los documentos contengan firmas, deberán incluirse con las mismas.

12.2. Valoración de los criterios:

a) Precio:

El precio se puntúa, **de 0 a 40 puntos**, de forma creciente a mayor baja sobre el precio de licitación del contrato, según la siguiente fórmula:

$$P = 20 + 250 \cdot |d + 0,15| - 875/4 \cdot |d + 0,08| - 125/4 \cdot |d|$$

Dónde: $d = - (O - BR) / PB$

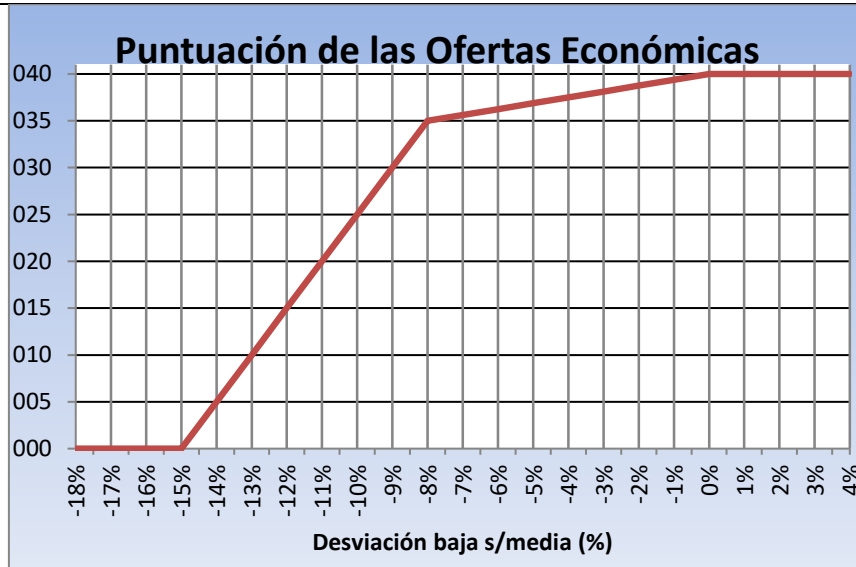
O → Oferta

PB → Presupuesto Base de Licitación

BR → Baja de Referencia (Cláusula 18) para 5 o más ofertas o Baja Media para menos de 5 ofertas.

$|x|$ = valor absoluto de x.

La puntuación de la oferta económica (POE) se redondeará al segundo decimal.



b) Experiencia (máximo: 11 puntos)

Experiencia del autor del Proyecto y del especialista en seguridad y Salud, por encima del requerido en los criterios de solvencia técnica, se asignarán:

- 5 puntos si el Ingeniero de Caminos, autor del Proyecto, tiene más de 15 años de experiencia o ha participado como autor o coautor en la redacción de más de un proyecto coberturas de infraestructuras viarias y ferroviarias o más de un proyecto de talleres ferroviarios.
- 3 puntos si el Especialista en estructuras, tiene más de 10 años de experiencia o ha participado en la redacción de más de un proyecto coberturas de infraestructuras viarias y ferroviarias.
- 3 puntos si el Especialista en talleres, tiene más de 10 años de experiencia o ha participado en la redacción de más de un proyecto de talleres ferroviarios.

Para valorar la experiencia se deberá incluir en el sobre número 3 una declaración responsable siguiendo el modelo establecido en el Anejo número 1.C y 1.D

13. SUBCONTRATACIÓN

La subcontratación de varias partes de la obra estará sujeta a las limitaciones establecidas en el artículo 215 y 216 de la LCSP.

14. JUSTIFICACIÓN DE NO INCLUSIÓN DE LOTES

De acuerdo con la previsión del artículo 99.3 LCSP, se considera innecesario dividir el objeto del contrato en lotes para la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultaría la ejecución correcta desde el punto de vista técnico dada la necesidad de coordinar la ejecución de distintas prestaciones, cuestión que se vería imposibilitada por su división en lotes i ejecución por una pluralidad de contratistas distintos.

15. INSUFICIENCIA DE MEDIOS

Insuficiencia de medios personales: BSAV no cuenta con los profesionales para asumir la redacción del proyecto objeto del informe, lo que hace materialmente imposible que sea directamente ejecutada por parte de BSAV.

Insuficiencia de medios materiales: BSAV no cuenta con los medios materiales apropiados para dar cumplimiento al objeto del contrato que precisa.

16. JUSTIFICACIÓN DE LOS CRITERIOS DE VALORACIÓN

Se consideran justificados y adecuados los criterios de adjudicación para la licitación referida para conseguir la mejor oferta en relación calidad – precio de acuerdo el artículo 145 LCSP. Los criterios de adjudicación evalúan las propuestas conforme a criterios cualitativos y económicos. En este sentido, se hace constar que los criterios relacionados con la calidad del servicio son los siguientes:

- a) Memoria Técnica y Programa de Trabajo.
- b) Experiencia de los autores del proyecto y del responsable en materia de seguridad y salud.

La puntuación que se otorga a los criterios cualitativos es de 60 puntos (60 por ciento del total puntuación). Al tratarse de un contrato de servicios que tiene prestaciones de carácter intelectual de conformidad con la disposición adicional 41ª de la LCSP, cumple con lo establecido en el artículo 145.2 LCSP que establece que para este tipo de contratos los criterios relacionados con la calidad deberán representar al menos, el 51 por ciento de la puntuación asignable en la valoración de las ofertas.

Asimismo, se evalúa la oferta económica (criterio cuantitativo/económico) para determinar la oferta más ventajosa en términos económicos. La puntuación que se otorga al precio es de un total de 40 puntos (40 por ciento del total de la puntuación).

Barcelona, noviembre de 2022.

Joan Baltà i Torredemer
Director General de BSAV