

MEMÒRIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESSITAT DE CONTRACTAR

1.- JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT DE LA CONTRACTACIÓ

El 16 de desembre de 2022 es va aprovar definitivament el Pla Zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2020-2035, amb una vigència de 16 anys.

El Pla Zonal defineix les carreteres que han de formar part de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona i proposa incorporar a la xarxa local 114 km de camins municipals classificats com a camins del grup 1a.

El camí municipal anomenat de la Ràpita a Poble Nou i a les Salines, és un camí municipal classificat dins del grup 1a i per tant pot ser incorporat a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona.

El Pla Zonal preveu executar actuacions de millora de la seguretat viària als camins del grup 1a per dotar-los de les característiques mínimes i necessàries per a poder ser incorporats a la xarxa local.

Per efectuar el traspàs del camí municipal, els ajuntaments afectats, una vegada aprovat definitivament el projecte, acordaran la seva mutació demanial i la Diputació l'acceptarà. L'esmentat acord de mutació demanial condicionarà la seva efectivitat a la signatura de l'acta de replanteig de les obres d'aquest projecte per part de la Diputació de Tarragona.

El dia 16 de febrer de 2023, es va entrar al registre dels Serveis Territorials del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural la sol·licitud d'inici del tràmit d'avaluació d'impacte ambiental simplificada sobre el Projecte de condicionament de la nova carretera T-2021 de la Ràpita a Poble Nou del Delta (Amposta). Tram PK 0+000 al PK 9+790, promogut i tramitat per la Diputació de Tarragona, als termes municipals de la Ràpita i Amposta.

El dia 26 d'abril de 2023, l'Oficina de Medi Ambient de les Terres de l'Ebre va sol·licitar a la Diputació de Tarragona una esmena de documentació, en concret pel que fa als estudis complementaris necessaris (mobilitat no motoritzada, dades de trànsit, de multifuncionalitat, de fragilitat paisatgística i d'impacte acústic) per a determinar si el Projecte s'havia de sotmetre o no a una avaluació d'impacte ambiental ordinària. El 16 de juny de 2023 es va presentar una addenda del document ambiental amb la documentació sol·licitada.

El 2 de maig de 2024 s'emet l'informe d'impacte ambiental sobre el Projecte de condicionament de la nova carretera T-2021 de la Ràpita a Poble Nou del Delta (Amposta). Tram PK 0+000 al PK 9+790, promogut i tramitat per la Diputació de Tarragona, als termes municipals de la Ràpita i Amposta, pel qual es determina que el Projecte no s'ha de sotmetre a una avaluació d'impacte ambiental ordinària, atès que l'actuació prevista no té efectes adversos significatius sobre el medi ambient i que s'han d'incloure al projecte constructiu una sèrie de condicions addicionals.

Aquesta actuació està inclosa en el Programa quadriennal d'inversions a la xarxa local de carreteres de la Diputació de Tarragona 2024-2027. Segons la metodologia de prioritització d'actuacions del Pla Zonal, aquest tram de carretera està catalogat com a tram d'actuació de Prioritat Alta d'acord amb els criteris de Seguretat, Rendibilitat i d'Impacte.

Per tots aquests motius, la Diputació de Tarragona impulsa una sèrie d'actuacions de millora de la seguretat i la mobilitat. Per tal de definir, quantificar l'import de les obres i aconseguir els terrenys necessaris es redacta el present projecte amb títol **"Condicionament de la nova carretera T-2021 de la Ràpita a Poble Nou del Delta (Amposta). Tram 0+000 al 9+790"**.

2.- OBJECTE DEL CONTRACTE

Executar les obres previstes al Projecte de Condicionament de la nova carretera T-2021 de la Ràpita a Poble Nou del Delta (Amposta). Tram 0+000 al 9+790.

Aquest contracte incideix en els següents objectius de desenvolupament sostenible:

	3.6	Per al 2030, reduir a la meitat el nombre mundial de morts i lesions causats per accidents de trànsit.
	9.1	Desenvolupar infraestructures fiables, sostenibles, resilents i de qualitat, incloent-hi infraestructures regionals i transfrontereres, per tal de donar suport al desenvolupament econòmic i al benestar humà, amb especial atenció a l'accés assequible i equitatiu per a totes les persones.
	11.2	Per al 2030, proporcionar accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles per a totes les persones, i millorar la seguretat viària, en particular mitjançant l'ampliació del transport públic, amb especial atenció a les necessitats de les persones en situació vulnerable, dones, infants, persones amb discapacitat i persones grans.
	11.a	Donar suport als vincles econòmics, socials i ambientals positius entre les zones urbanes, periurbanes i rurals, enfortint la planificació del desenvolupament nacional i regional.
	16.6	Crear unes institucions eficaces, responsables i transparents a tots els nivells.

3.- DIVISIÓ EN LOTS

D'acord amb el que estableix l'article 99.3 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic, l'òrgan de contractació pot optar per no dividir l'objecte del contracte en lots quan hi hagi **motius vàlids degudament justificats** en l'expedient. En aquest cas, es considera que concorren diversos motius tècnics i operatius que desaconsellen la divisió del contracte en lots:

1. **Dificultat tècnica en l'execució independent de les prestacions:** Les diferents prestacions que integren l'objecte del contracte estan estretament interrelacionades i requereixen una execució coordinada i seqüencial. La seva realització per separat podria comprometre la coherència tècnica del conjunt, afectant negativament la qualitat final del servei o obra.
2. **Risc per a l'execució correcta derivat de la necessitat de coordinació:** La participació de diversos contractistes en l'execució de les diferents parts del contracte implicaria una complexitat addicional en la coordinació, amb el consegüent risc de desajustos, solapaments o buits en les responsabilitats. Aquesta situació podria derivar en retards, sobre costos o fins i tot en incompliments parcials del contracte.
3. **Unitat funcional i operativa del contracte:** L'objecte del contracte presenta una unitat funcional que fa recomanable la seva adjudicació a un únic operador econòmic, que pugui assumir la responsabilitat integral de l'execució, garantint així una millor eficiència, control i qualitat del resultat final.
4. **Evitar la fragmentació de responsabilitats:** La divisió en lots podria diluir la responsabilitat sobre el resultat global del contracte, dificultant la gestió de possibles incidències i la determinació de responsabilitats en cas d'incompliment.

Per tot això, i en aplicació del que disposa l'article 99.3 de la LCSP, es considera **justificada la no divisió en lots** del present contracte.

4.- VALOR ESTIMAT

Pressupost de licitació:..... 11.177.597,50 €

Import de les modificacions previstes : 2.201.500,00 €

VALOR ESTIMAT DEL CONTRACTE: 13.379.097,50 €

5.- PRESSUPOST

Tipus de Pressupost:Base de licitació

Pressupost base de licitació: 11.177.597,50 €

IVA 21%:..... 2.347.295,48 €

Pressupost total:..... 13.524.892,98 €

El pressupost net (sense IVA), es desglossa de la següent manera:

COSTOS DIRECTES ¹		IMPORT (€)
Totals	82,89%	7.785.886,87
Costos salarials	11,11%	1.043.475,87
TOTAL		Suma costos directes 8.829.362,74
COSTOS INDIRECTES		IMPORT (€)
Despeses indirectes	6,00%	563.576,34
Despeses generals d'estructura	13,00%	1.221.082,08
Benefici industrial	6,00%	563.576,34
TOTAL		Suma costos indirectes 2.348.234,76

Els costos salarials s'han calculat a partir d'una plantilla de persones treballadores amb les següents categories professionals i nombre:

Categoria professional	Retribució salarial (hora bruta)
Cap de colla	26,02 €
Oficial 1a	24,56 €
Peó	20,41 €

Les retribucions salarials compreses en aquest pressupost són superiors a les d'aplicació pel Conveni col·lectiu de treball del sector de la construcció de la província de Tarragona.

6.- LLOC

Lloc: Camí municipal anomenat de la Ràpita a Poblenou i a les Salines, als termes municipals de la Ràpita i Amposta (Montsià).

7.- DURADA

Termini d'execució: 24 mesos

8.- CRITERIS D'ADJUDICACIÓ (justificació d'escollir aquests criteris)

A) Judici de valor

No s'apliquen.

B) Automàtics

- Oferta econòmica, fins a 20 punts. Es valorarà: Calculant el percentatge de baixa de cada oferta econòmica en relació amb el pressupost base de Licitació:

Baixa de l'oferta: $100 * (1 - \text{Pressupost oferta} / \text{Pressupost licitació})$

L'assignació de punts es farà de la forma següent: - Sense baixa 0 punts - Baixa major 20 punts S'efectuarà una distribució lineal entre els punts indicats. Fonamentalment la puntuació de les ofertes depèn directament de l'import de la millor oferta i de la proporció que la separi de la resta d'ofertes. Les puntuacions d'aquesta fórmula depenen directament de la rebaixa de la millor oferta respecte el pressupost de licitació i té un efecte d'increment de la distància entre la puntuació de la millor oferta i la següent respecte les distàncies que separen les puntuacions de les ofertes més llunyanes a la millor oferta.

- Equip tècnic amb dedicació plena a l'obra, fins a 5 punts. Es valorarà: -Amb 2,5 punts per la designació d'un Enginyer de Camins. - Amb 1,5 punts per la designació d'un Enginyer tècnic d'Obres Públiques. - Amb 1 punt per la designació d'un Enginyer tècnic de Topografia.
- Viabilitat de l'obra, fins a 5 punts. Es valorarà: - Si el licitador aporta la declaració de viabilitat, 1 punt. - Si el licitador aporta l'anàlisi del pla d'obra, 1,5 punts. - Si el licitador aporta l'estudi de préstecs, abocadors i subministrament de materials de l'obra, 1,5 punts. -Si el licitador aporta el reportatge fotogràfic, 1 punt.

Criteris per determinar que una oferta es pot considerar anormalment o desproporcionada

Segons a l'article 149 , d'ofertes anormalment baixes, de la llei 9/2017 de contractes del sector públic, als plecs es preveuen els paràmetres objectius que han de permetre identificar els casos en què una oferta es considera anormal, i que en aquest cas són:

- Quan, concorri un únic licitador, sigui inferior al pressupost base de licitació en més de 25 unitats percentuals.
- Quan concorrin dos licitadors, la que sigui inferior en més de 20 unitats percentuals a l'altre oferta.
- Quan concorrin tres licitadors, les que siguin inferiors en més de 10 unitats percentuals a la mitja aritmètica de les ofertes presentades. No obstant, s'ha d'excloure per al càlcul de la mitja aritmètica l'oferta de quantia més alta quan sigui superior en més de 10 unitats percentuals a la mitja. En qualsevol cas, es considerarà desproporcionada la baixa superior a 25 unitats percentuals.
- Quan concorrin quatre o més licitadors, les que siguin inferiors en més de 10 unitats percentuals a la mitja aritmètica de les ofertes presentades. No obstant, si entre elles hi ha ofertes que siguin superiors a la mitja en més de 10 unitats percentuals, es procedirà al càlcul d'una nova mitja només amb les ofertes que no es trobin en el supòsit indicat. En tot cas, si el nombre de les restants ofertes es inferior a tres, la nova mitja es calcularà sobre les tres ofertes de menor quantia.
- Per a la valoració de les ofertes com a desproporcionades, la mesa de contractació podrà considerar la relació entre la solvència de l'empresa i l'oferta presentada.

9.- CRITERIS DE SOLVÈNCIA:

D'acord amb el Reial decret 773/2015, de 28 d'agost, pel qual es modifiquen determinats preceptes del Reglament general de la Llei de contractes de les administracions públiques, aprovat pel Reial decret 1098/2001, de 12 d'octubre, i atès el seu valor estimat del contracte, la classificació que es proposa i que caldrà exigir als contractistes per presentar-se a la licitació és la següent:

Grup	Subgrup	Categoria
G (Vials i pistes)	4	5

10.- PENALITATS

Les previstes a la llei 9/2017 de contractes del sector públic.

11.- MODIFICACIONS

Segons l'article 203 de la Llei de Contractes del Sector Públic 9/2017 de 8 de novembre, el projecte es podrà modificar sempre i quan s'hagi detallat l'abast, els límits i les condicions de les modificacions als plecs de forma clara, precisa i inequívoca, de manera que la concurrència de les circumstàncies que donen lloc a les modificacions puguin verificar-se de forma objectiva.

A més a més s'ha d'expressar als plecs el percentatge del preu del contracte al que pot afectar com a màxim la modificació, computant-se l'import com a valor estimat.

Aquest projecte contempla una sèrie d'unitats que podrien ser susceptibles de modificacions al moment de l'execució de les obres, i que es descriuen a continuació:

1.- Capítol Moviment de terres. S'ha previst unes característiques del terreny per on anirà la traça de l'obra i en funció d'aquestes característiques s'han previst uns talussos de desmunt i terraplè, i un espessor de terra vegetal. Donada la heterogeneïtat dels terrenys en condicions naturals es poden presentar modificacions que obliguin a variacions puntuals dels talussos previstos, o sanejaments puntuals del terreny com a conseqüència de bosses de terra vegetal no detectades inicialment.

També podria donar-se un increment de pressupost per la necessitat de més actuacions de saneig o millora de terreny en les bases dels terraplens que les que s'han previst al projecte, degut a la impossibilitat de prendre dades necessàries amb les condicions actuals.

2.- Capítol Firms i elements viaris. S'ha intentat aprofitar al màxim possible l'esplanada i ferm existent sempre i quan el traçat resultant s'hagi adequat als paràmetres de disseny acceptables per aquest tipus de via. És per això que respecte la previsió d'aglomerat i de fresat generat en algun cas pot resultar alguna modificació.

D'altra banda, el projecte també preveu una reparació del 5% de la superfície de la carretera existent. Aquest percentatge de reparació, en el moment de realització de les obres pot resultar diferent, pel que els amidaments corresponents a les unitats d'obra associades a aquesta reparació poden ser susceptibles de presentar modificacions.

3.- Capítol Estructures. El projecte preveu la substitució o ampliació de diverses estructures sent previsibles modificacions durant l'execució de les obres per possibles canvis en el seu disseny final o per imprevistos durant la seva execució.

4.- Capítol Reposició de serveis. El projecte contempla la reposició dels serveis afectats per les obres, obtinguts de les dades subministrades per les companyies de serveis i Ajuntaments. Les companyies subministradores i els Ajuntaments han informat que aquesta informació s'ha de confirmar sobre el terreny a l'inici de les obres pel que podrien sortir modificacions que afectessin a la solució prevista per la seva reposició.

5.- Capítol Conveni Generalitat de Catalunya i Diputació de Tarragona. Aquest projecte es susceptible de modificacions per causes previstes en el cas de manca de signatura o incompliment de les clàusules previstes al conveni de col·laboració entre el departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Tarragona per executar les obres de prolongació del camí de guarda del PK 0+747 al 1+490 dintre de les obres del projecte de condicionament de la nova carretera T-2021 de la Ràpita a Poble Nou del Delta (Amposta), tram PK 0+000 al 9+790.

S'estima que l'increment del Pressupost d'Execució Material global que suposarien aquestes modificacions seria com a màxim de 1.850.000,00 €, import que afegint el 13% de despeses generals i el 6% de benefici industrial, resulta un valor estimat d'aquestes modificacions previstes de 2.201.500,00 €, que representa un 19.7 % del pressupost total.

12.- MEMBRES DE LA MESA DE CONTRACTACIÓ

Vocal Titular: Carlos Lozano Sánchez

Suplent: Òscar Fresquet Ferrero