

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD DE CONTRATAR

1.- JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE LA CONTRATACIÓN

El 16 de diciembre de 2022 se aprobó definitivamente el Plan Zonal de la red local de carreteras de la Diputació de Tarragona 2020-2035, con una vigencia de 16 años.

El Plan Zonal define las carreteras que deben formar parte de la red local de carreteras de la Diputació de Tarragona y propone incorporar a la red local 114 km de caminos municipales clasificados como caminos del grupo 1a.

El camino municipal denominado de la Ràpita a Poble Nou y a les Salines es un camino municipal clasificado dentro del grupo 1a y, por tanto, puede ser incorporado a la red local de carreteras de la Diputació de Tarragona.

El Plan Zonal prevé ejecutar actuaciones de mejora de la seguridad vial en los caminos del grupo 1a para dotarlos de las características mínimas y necesarias para poder ser incorporados a la red local.

Para efectuar el traspaso del camino municipal, los ayuntamientos afectados, una vez aprobado definitivamente el proyecto, acordarán su mutación demanial y la Diputació lo aceptará. Dicho acuerdo de mutación demanial condicionará su efectividad a la firma del acta de replanteo de las obras de este proyecto por parte de la Diputació de Tarragona.

El día 16 de febrero de 2023 se presentó en el registro del Serveis Territorials del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural la solicitud de inicio del trámite de evaluación de impacto ambiental simplificada sobre el Proyecto de acondicionamiento de la nueva carretera T-2021 de la Ràpita a Poble Nou del Delta (Amposta), Tramo PK 0+000 al PK 9+790, promovido y tramitado por la Diputació de Tarragona, en los términos municipales de la Ràpita y Amposta.

El día 26 de abril de 2023, l'Oficina de Medi Ambient de les Terres de l'Ebre solicitó a la Diputació de Tarragona una subsanación de documentación, en concreto en lo relativo a los estudios complementarios necesarios (movilidad no motorizada, datos de tráfico, multifuncionalidad, fragilidad paisajística e impacto acústico) para determinar si el Proyecto debía someterse o no a una evaluación de impacto ambiental ordinaria. El 16 de junio de 2023 se presentó una adenda del documento ambiental con la documentación solicitada.

El 2 de mayo de 2024 se emitió el informe de impacto ambiental sobre el Proyecto de acondicionamiento de la nueva carretera T-2021 de la Ràpita a Poble Nou del Delta (Amposta). Tramo PK 0+000 al PK 9+790, promovido y tramitado por la Diputación de Tarragona, en los términos municipales de la

Ràpita y Amposta, por el cual se determina que el Proyecto no debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, dado que la actuación prevista no tiene efectos adversos significativos sobre el medio ambiente y que deben incluirse en el proyecto constructivo una serie de condiciones adicionales.

Esta actuación está incluida en el Programa cuatrienal de inversiones en la red local de carreteras de la Diputació de Tarragona 2024-2027. Según la metodología de priorización de actuaciones del Plan Zonal, este tramo de carretera está catalogado como tramo de actuación de Prioridad Alta de acuerdo con los criterios de Seguridad, Rentabilidad e Impacto.

Por todos estos motivos, la Diputación de Tarragona impulsa una serie de actuaciones de mejora de la seguridad y la movilidad. Para definir, cuantificar el importe de las obras y conseguir los terrenos necesarios se redacta el presente proyecto con título **“Texto refundido del proyecto de acondicionamiento de la nueva carretera T-2021 de la Ràpita a Poble Nou del Delta (Amposta). Tramo: PK 0+000 al PK 9+790”**.

2.- OBJETO DEL CONTRATO

Ejecutar las obras previstas en el Proyecto de Acondicionamiento de la nueva carretera T-2021 de la Ràpita a Poble Nou del Delta (Amposta). Tramo 0+000 al 9+790.

Este contrato incide en los siguientes objetivos de desarrollo sostenible:

	3.6	Para el 2030, reducir a la mitad el número mundial de muertes y lesiones causante por accidentes de tráfico.
	9.1	Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluyendo infraestructuras regionales y transfronteras, con el fin de apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial atención al acceso asequible y equitativo para todas las personas.
	11.2	Dar apoyo a los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales, fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.
	11.a	Dar apoyo a los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales, fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.
	16.6	Crear unas instituciones eficaces, responsables y transparentes a todos los niveles.

3.- DIVISIÓN EN LOTES

De acuerdo con lo establecido en el artículo 99.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, el órgano de contratación puede optar por no dividir el objeto del contrato en lotes cuando existan motivos válidos debidamente justificados en el expediente. En este caso, se considera que concurren diversos motivos técnicos y operativos que desaconsejan la división del contrato en lotes:

1. **Dificultad técnica en la ejecución independiente de las prestaciones:** Las diferentes prestaciones que integran el objeto del contrato están estrechamente interrelacionadas y requieren una ejecución coordinada y secuencial. Su realización por separado podría comprometer la coherencia técnica del conjunto, afectando negativamente la calidad final del servicio u obra.
2. **Riesgo para la correcta ejecución derivado de la necesidad de coordinación:** La participación de varios contratistas en la ejecución de las distintas partes del contrato implicaría una complejidad adicional en la coordinación, con el consiguiente riesgo de desajustes, solapamientos o vacíos en las responsabilidades. Esta situación podría derivar en retrasos, sobrecostes o incluso en incumplimientos parciales del contrato.
3. **Unidad funcional y operativa del contrato:** El objeto del contrato presenta una unidad funcional que hace recomendable su adjudicación a un único operador económico, que pueda asumir la responsabilidad integral de la ejecución, garantizando así una mejor eficiencia, control y calidad del resultado final.
4. **Evitar la fragmentación de responsabilidades:** La división en lotes podría diluir la responsabilidad sobre el resultado global del contrato, dificultando la gestión de posibles incidencias y la determinación de responsabilidades en caso de incumplimiento.

Por todo ello, y en aplicación de lo dispuesto en el artículo 99.3 de la LCSP, se considera justificada la no división en lotes del presente contrato.

4.- VALOR ESTIMADO

Presupuesto de licitación: 14.586.529,06 €

Importe de las modificaciones previstas: 2.909.550,00 €

VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO: 17.496.079,06 €

5.- PRESUPUESTO

Tipo de Presupuesto: Base de licitación

Presupuesto base de licitación: 14.586.529,06 €

IVA 21%: 3.063.171,10 €

Presupuesto total: 17.649.700,16 €

El presupuesto neto (sin IVA) se desglosa de la siguiente manera:

COSTOS DIRECTOS

Concepto	%	Importe (€)
Totales	86,23%	10.569.632,64
Costos salariales	7,77%	952.499,55
TOTAL		11.522.132,19

COSTOS INDIRECTOS

Concepto	%	Importe (€)
Gastos indirectos	6,00%	735.455,25
Gastos generales de estructura	13,00%	1.593.486,37
Beneficio industrial	6,00%	735.455,25
TOTAL		3.064.396,87

Los costos salariales se han calculado a partir de una plantilla de personas trabajadoras con las siguientes categorías profesionales y número:

Categoría profesional	Retribución salarial (hora bruta)
Jefe de equipo	26,02 €
Oficial 1 ^a	24,56 €
Peón	20,41 €

Las retribuciones salariales incluidas en este presupuesto son superiores a las de aplicación según el Convenio colectivo de trabajo del sector de la construcción de la provincia de Tarragona.

6.- LUGAR

Lugar: Camino municipal denominado de la Ràpita a Poblenou y a les Salines, en los términos municipales de la Ràpita y Amposta (Montsià).

7.- DURACIÓN

Plazo de ejecución: 24 meses

8.- CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN (justificación de la elección de estos criterios)

a) Juicio de valor

No se aplican.

b) Automáticos

- Oferta económica, hasta 20 puntos. Se valorará: Calculando el porcentaje de baja de cada oferta económica en relación con el presupuesto base de licitación:

Baja de la oferta: $100 * (1 - \text{Presupuesto oferta}/\text{presupuesto licitación})$

La asignación de puntos se hará de la forma siguiente:

- Sin baja 0 puntos
- Baja mayor 20 puntos: Se efectuará una distribución lineal entre los puntos indicados. Fundamentalmente, la puntuación de las ofertas depende directamente del importe de la mejor oferta y de la proporción que la separe del resto de ofertas. Las puntuaciones de esta fórmula dependen directamente de la rebaja de la mejor oferta respecto al presupuesto de licitación y tiene un efecto de incremento de la distancia entre la puntuación de la mejor oferta y la siguiente respecto a las distancias que separan las puntuaciones de las ofertas más alejadas de la mejor oferta.

- Equipo técnico con dedicación plena a la obra, hasta 5 puntos. Se valorará:

- Con 2,5 puntos por la designación de un Ingeniero de Caminos.

- Con 1,5 puntos por la designación de un Ingeniero Técnico de Obras Públicas.
- Con 1 punto por la designación de un Ingeniero Técnico de Topografía.
- Viabilidad de la obra, hasta 5 puntos. Se valorará:
 - Si el licitador aporta la declaración de viabilidad: 1 punto.
 - Si el licitador aporta el análisis del plan de obra: 1,5 puntos.
 - Si el licitador aporta el estudio de préstamos, vertederos y suministro de materiales de la obra: 1,5 puntos.
 - Si el licitador aporta el reportaje fotográfico: 1 punto.

Criterios para determinar que una oferta se puede considerar anormalmente baja o desproporcionada

Según el artículo 149, sobre ofertas anormalmente bajas, de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, en los pliegos se prevén los parámetros objetivos que deben permitir identificar los casos en que una oferta se considera anormal, y que en este caso son:

- Cuando concurra un único licitador, sea inferior al presupuesto base de licitación en más de 25 unidades porcentuales.
- Cuando concurren dos licitadores, la que sea inferior en más de 20 unidades porcentuales a la otra oferta.
- Cuando concurren tres licitadores, las que sean inferiores en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas. No obstante, se debe excluir para el cómputo de la media aritmética la oferta de cuantía más alta cuando sea superior en más de 10 unidades porcentuales a la media. En cualquier caso, se considerará desproporcionada la baja superior a 25 unidades porcentuales.
- Cuando concurren cuatro o más licitadores, las que sean inferiores en más de 10 unidades porcentuales a la media aritmética de las ofertas presentadas. No obstante, si entre ellas hay ofertas que sean superiores a la media en más de 10 unidades porcentuales, se procederá al cálculo de una nueva media solo con las ofertas que no se encuentren en el supuesto indicado. En todo caso, si el número de las restantes ofertas es inferior a tres, la nueva media se calculará sobre las tres ofertas de menor cuantía.

- Para la valoración de las ofertas como desproporcionadas, la mesa de contratación podrá considerar la relación entre la solvencia de la empresa y la oferta presentada

9.- CRITERIOS DE SOLVENCIA:

De acuerdo con el Real Decreto 773/2015, de 28 de agosto, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, y dado el valor estimado del contrato, la clasificación que se propone y que deberá exigirse a los contratistas para presentarse a la licitación es la siguiente:

Grupo	Subgrupo	Categoría
A (Movimiento de tierras y perforaciones)	2	4
B (Puentes, viaductos y grandes estructuras)	2	4
G (Viales y pistas)	4	5

10.- PENALIDADES

Las previstas en la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.

11.- MODIFICACIONES

Según el artículo 203 de la Ley de Contratos del Sector Público 9/2017, de 8 de noviembre, el proyecto podrá modificarse siempre y cuando se haya detallado el alcance, los límites y las condiciones de las modificaciones en los pliegos de forma clara, precisa e inequívoca, de manera que la concurrencia de las circunstancias que dan lugar a las modificaciones pueda verificarse de forma objetiva.

Además, se debe expresar en los pliegos el porcentaje del precio del contrato al que puede afectar como máximo la modificación, computándose el importe como valor estimado.

Este proyecto contempla una serie de unidades que podrían ser susceptibles de modificaciones en el momento de la ejecución de las obras, y que se describen a continuación:

1. **Capítulo Movimiento de tierras.** Se han previsto unas características del terreno por donde irá la traza de la obra y, en función de estas características, se han previsto unos taludes de desmontes y terraplén, y un espesor de tierra vegetal. Dada la heterogeneidad de los terrenos en condiciones naturales, se pueden presentar modificaciones que obliguen a variaciones puntuales de los taludes previstos, o saneamientos puntuales del terreno como consecuencia de bolsas de tierra vegetal no detectadas inicialmente.

También podría darse un incremento de presupuesto por la necesidad de más actuaciones de saneamiento o mejora del terreno en las bases de los terraplenes que las previstas en el proyecto, debido a la imposibilidad de tomar datos necesarios con las condiciones actuales.

La presencia de un nivel freático muy superficial en el Delta del Ebro puede dificultar de manera significativa los trabajos de movimiento de tierras y cimentación, especialmente en zonas con terrenos de baja capacidad portante y alta saturación de agua. Esta circunstancia puede requerir medios adicionales de agotamiento o contención e incluso nuevas disposiciones constructivas para garantizar la estabilidad y la seguridad de las obras.

En consecuencia, aumenta la incertidumbre técnica y económica asociada a la ejecución, lo que puede provocar modificaciones.

2. **Capítulo Firmes y elementos viarios.** Se ha intentado aprovechar al máximo posible la explanada y firme existente siempre que el trazado resultante se haya adecuado a los parámetros de diseño aceptables para este tipo de vía. Por ello, respecto a la previsión de aglomerado y de fresado generado, en algún caso puede resultar alguna modificación.

Por otro lado, el proyecto también prevé una reparación del 5% de la superficie de la carretera existente. Este porcentaje de reparación, en el momento de realización de las obras, puede resultar diferente, por lo que las mediciones correspondientes a las unidades de obra asociadas a esta reparación pueden ser susceptibles de presentar modificaciones.

3. **Capítulo Estructuras.** El proyecto prevé la sustitución o ampliación de diversas estructuras, siendo previsibles modificaciones durante la ejecución de las obras por posibles cambios en su diseño final o por imprevistos durante su ejecución.

El proyecto presenta una elevada singularidad y complejidad técnica, dada su ubicación dentro del ámbito del Delta del Ebro, un entorno natural con condiciones geotécnicas y ambientales especialmente delicadas. La capacidad resistente de los materiales del terreno es muy baja, lo que ha condicionado el dimensionamiento de todas las estructuras incluidas en el proyecto. Aun así, durante la ejecución de las obras podría ser necesario reforzar o modificar determinadas cimentaciones en aquellas estructuras que presenten riesgos desde el punto de vista estructural, requiriendo nuevas disposiciones constructivas o soluciones específicas de estabilización del terreno.

4. **Capítulo Reposición de servicios.** El proyecto contempla la reposición de los servicios afectados por las obras, obtenidos de los datos suministrados por las compañías de servicios y Ayuntamientos. Las compañías suministradoras y los Ayuntamientos han informado que esta información debe confirmarse sobre el terreno al inicio de las

obras, por lo que podrían surgir modificaciones que afecten a la solución prevista para su reposición.

5. **Capítulo Convenio Generalitat de Catalunya y Diputació de Tarragona.** Este proyecto es susceptible de modificaciones por causas previstas en caso de falta de firma o incumplimiento de las cláusulas previstas en el convenio de colaboración entre el Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya y la Diputació de Tarragona para ejecutar las obras de prolongación del camino de guarda del PK 0+747 al 1+490 dentro de las obras del proyecto de acondicionamiento de la nueva carretera T-2021 de la Ràpita a Poble Nou del Delta (Amposta), tramo PK 0+000 al 9+790.

Se estima que el incremento del Presupuesto de Ejecución Material global que supondrían estas modificaciones sería como máximo de 2.445.000 €, importe que, añadiendo el 13% de gastos generales y el 6% de beneficio industrial, resulta en un valor estimado de estas modificaciones previstas de 2.909.550,00 €.

12.- MIEMBROS DE LA MESA DE CONTRATACIÓN

- Vocal Titular: Carlos Lozano Sánchez
- Suplente: Òscar Fresquet Ferrero