

Expediente:	2021/00008568G
Denominación:	CONTRATO PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DEFINIDAS EN EL PROYECTO DENOMINADO “REHABILITACIÓN SUPERFICIAL DEL FIRME DE LA CARRETERA FV-10 ENTRE LOS PP.KK. 0+790 Y 1+470 (Avenida Juan de Bethencourt)”.
Asunto:	INFORME DE SUPERVISIÓN DEL PROYECTO DE REFERENCIA
Referencia:	JMPA

En relación con la providencia del Presidente de la Corporación, D. Sergio Lloret López, de fecha 20 de febrero de 2022, tengo a bien informar, en relación con el documento técnico denominado **“REHABILITACIÓN SUPERFICIAL DEL FIRME DE LA CARRETERA FV-10 ENTRE LOS PP.KK. 0+790 Y 1+470 (Avenida Juan de Bethencourt)”**, redactado por ingeniero de caminos, canales y puertos, externo al Servicio de Carreteras, D. Ramón David Navarrete Ramajo (Col. Nº 21.124), lo siguiente:

PRIMERO: Las principales características del documento se resumen en el siguiente cuadro:

Nombre del proyecto:	“REHABILITACIÓN SUPERFICIAL DEL FIRME DE LA CARRETERA FV-10 ENTRE LOS PP.KK. 0+790 Y 1+470 (Avenida Juan de Bethencourt)”.		
Lugar de ejecución:	CARRETERA FV-10 ENTRE SUS PP.KK. (T.M. PUERTO DEL ROSARIO)		
Autor del proyecto:	RAMÓN DAVID NAVARRETE RAMAJO		
Titulación:	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS		
Fecha de redacción:	OCTUBRE 2020		
Informe de supervisión Nº 1 que se emite sobre este proyecto (se ha realizado una supervisión previa a los efectos de corregir errores materiales, aritméticos, etc., que han dado lugar a la versión definitiva del documento que se examina)			
Tipo de la obra (Art. 232 de la LCSP):	OBRAS DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO (Art. 232 1.c) Ley Contratos del Sector Público -en adelante LCSP-)		
Plazo de ejecución:	TRES (3) MESES		
Presupuesto base de licitación del proyecto:	QUINIENTOS VEINTICINCO MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y CINCO EUROS CON TREINTA Y TRES CÉNTIMOS. (525.475,33 €)		
1. Presupuesto de ejecución material:		412.687,76 €	
2. Gastos Generales (13%-17%): 13%		53.649,41 €	
3. Beneficio industrial 6%:		24.761,27 €	
4. Presupuesto (1+2+3):		491.098,44 €	
IGIC: 7 % aplicable (partida independiente):		34.376,89 €	
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN		525.475,33 €	
Clasificación del contratista:	EXIGIBLE (conforme al art. 77.1.a) de la Ley de Contratos del Sector Público) - Grupo G (Viales y Pistas) - Subgrupos 4 y 5		
Categoría del contrato:	3 (360.000 € < valor estimado ≤ 840.000 €) Según artículo 26 del Reg. Gral. Ley Contratos Adm. Públicas		
Código CPV contrato:	45233142-6		

CONTENIDO DEL PROYECTO		
DOCUMENTOS	PRECEPTIVO	CONSTA
Estudio de seguridad y salud	Sí	Sí
Documento ambiental	No ⁽¹⁾	Sí
Estudio geológico – geotécnico	No	Sí
Relación de propietarios de los terrenos afectados	No ⁽²⁾	No
Valor estimado de los terrenos afectados	No	No
Programa de trabajos	Sí	Sí
Fórmula de revisión de precios	No	No
Estudio de gestión de residuos	Sí	Sí

(1) Dependerá de si el proyecto se incluye en alguno de los anexos de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental o en el anexo de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (BOC nº138 de 19.07.2017), y si afecta de manera directa o indirecta a la Red Natura 2000.

(2) El autor del proyecto señala en el apartado 1.11 de la Memoria Descriptiva, relativo a *DISPONIBILIDAD DEL SUELO* que “Parte de las obras incluidas en el presente proyecto se desarrollarán los propios terrenos de la carretera FV-10. Por tanto, no se precisa de la expropiación de los terrenos”.

SEGUNDO: En cuanto a las necesidades que debe satisfacer el proyecto que se supervisa, el autor del proyecto incluye en la Memoria del mismo indica, epígrafe 1.1. Antecedentes, entre otras cuestiones los siguiente:

.../...

El estado de la capa de rodadura, entre los pp.kk. 0+790 y 1+470 (Avenida Juan de Bethencourt) de la carretera FV-10, es deficiente por presentar, con carácter general, unas condiciones no adecuadas de adherencia entre la superficie de la calzada y los neumáticos de los vehículos por la elevada pérdida de finos de la mezcla bituminosa debido a su envejecimiento, generando una macrotextura que genera baches, una elevada absorción de agua en el firme, segregaciones, ruido, etc. A ello hay que añadir la elevada presencia de deformaciones derivadas de la existencia de palmeras en su mediana, cuyas raíces y su crecimiento ha deformado la infraestructura de la carretera en las zonas próximas a las mismas. Además, la presencia continua de agua para el riego del césped de la mediana ha generado numerosos daños en la superestructura, tales como socavones y baches, debiendo plantearse una solución a esta problemática.

A esta problemática relacionada directamente con el estado de la superestructura de la carretera, hay que añadir que este tramo de carretera se localiza en el tramo urbano de Puerto del Rosario, en el que sus márgenes se encuentran urbanizados, si bien el estado de estos itinerarios peatonales presentan numerosas deficiencias, siendo necesaria la reposición de bordillos y del pavimento hidráulico para la regeneración de las aceras como itinerarios peatonales. La ejecución de estos elementos, lleva implícita resolver el drenaje superficial de este tramo de carretera. Cabe señalar que tales itinerarios peatonales deberán cumplir con la normativa en materia de accesibilidad en vigor, tanto municipal como regional o estatal.

También será necesario la reposición del bordillo de la mediana, el cual se encuentra suelto en muchos lugares.

La determinación de la solución más idónea en cada una de las actuaciones pasa por una rehabilitación superficial y/o estructural conforme a lo dispuesto en la Norma 6.3 IC Rehabilitación de Firmes, permitiendo la solución planteada una mejora de la regularización

superficial y generando un aumento en la eficiencia, seguridad y comodidad de los usuarios de dicha carretera y redundando, por ende, en el interés general.

.../...

Por otra parte, en el epígrafe de la Memoria, 1.2. Objeto del proyecto, expone:

“El objeto del presente proyecto es cubrir las siguientes necesidades:

- Diseñar, medir y valorar las actuaciones necesarias a realizar para la rehabilitación superficial del firme de una carretera actualmente existente, y que se analiza en el presente proyecto.*
- Servir de base para la realización de las tramitaciones pertinentes.”*

TERCERO: Las obras consistirán:

- La rehabilitación del firme de la carretera FV-10 desde pk-0+790 al pk-1+470.
- La reparación de los asentamientos producidos en la vía por la filtración de agua procedente de las zonas ajardinadas.
- La adecuación de las aceras existentes dando cumplimiento a la normativa de accesibilidad.
- Retirada de los bordillos de granito de la mediana y su recolocación en las aceras, colocándose bordillos de tipo bolardo en la mediana.
- Colocación de canaletas para las recogidas de las aguas procedentes del riego.
- Señalización horizontal
- Señalización vertical.
- Reposición de servicios afectados.

CUARTO: La carretera FV-10 es una carretera de interés insular de primer orden, figura como carretera propia en el inventario de bienes y cuyas funciones le fueron transferidas mediante Decreto 157/1994, de 21 de julio, de transferencias de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de carreteras

QUINTO: Atendido que la rehabilitación del firme tiene por objeto el aumento de su capacidad estructural y restaurar o mejorar las características superficiales del pavimento, adecuándolas a sus necesidades funcionales y de durabilidad, así como, que la rehabilitación del pavimento de las aceras tiene por objeto devolver la funcionalidad de los itinerarios peatonales, el técnico que suscribe el presente informe, manifiesta que:

- De acuerdo con el artículo 77.1.a) de la Ley de Contratos del Sector Público, para contratar con las Administraciones Públicas la ejecución de contratos de obras cuyo valor estimado sea superior a 500.000 euros, el empresario deberá acreditar su solvencia mediante su clasificación como contratista de obras en el grupo o subgrupo que en función del objeto del contrato corresponda, con categoría igual o superior a la exigida para el contrato.
- Los precios unitarios y de las unidades de obra son adecuados al mercado.
- El proyecto define las obras para la rehabilitación superficial del firme, la sustitución de la señalización horizontal y vertical, la adecuación de las aceras existentes para dar cumplimiento de la normativa de accesibilidad, mejora del drenaje superficial mediante la instalación de canaletas para la evacuación de exceso de agua de riego, con lo que se dota a la carretera de buenas condiciones de circulación y seguridad vial.

Según su autor, el mismo no se incluye en ninguno de los grupos recogidos en los Anexos I y II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como tampoco en ninguno de las letras del Anexo de la Ley 4/2017, de 13 de julio del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias concluyendo que, al margen de la consideración final que el órgano

ambiental tuviera al respecto, no debe someterse al procedimiento de evaluación del impacto ambiental.

- El proyecto contiene estudio de seguridad y salud de acuerdo al artículo 4 del RD 1627/1997 por el que se establecen Disposiciones Mínimas de Seguridad y Salud en las obras de construcción.
- El proyecto cuenta con el correspondiente estudio de gestión de residuos de construcción y demolición conforme a lo establecido en el artículo 4 del RD 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.
- En el documento N°2 Planos se recogen los datos de replanteo necesarios para la definición de las obras recogidas en el documento técnico que se supervisa.
- En los Anejos a la Memoria, ANEJO N° 12, se recoge un plan de obra de carácter orientativo, con previsión del tiempo y coste.
- Los documentos que integran el proyecto son los adecuados a la naturaleza y fines de la obra.
- El técnico que suscribe no se hace responsable de los posibles errores materiales que puedan existir en el proyecto y que no se pueden comprobar al ejecutarse con programas informáticos como pueden ser cálculos de volúmenes que produzcan desviaciones significativas en el presupuesto o defectos e insuficiencias técnicas que puedan ocasionar daños y perjuicios durante la ejecución y explotación de las obras, siendo responsabilidad exclusiva del proyectista (art. 315 LCSP).

Por lo todo lo expuesto este técnico considera que el proyecto reúne cuantos requisitos son exigidos por el artículo 233 de la Ley 9/2007, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y los artículos 125 a 133 del Reglamento General de la Ley Contratos de las Administraciones Públicas en vigor.

Firmado electrónicamente el día 03/03/2022 a
las 9:40:27
Técnico de Carreteras
Fdo.: JOSE MIGUEL PEREZ ALONSO