



Referencia:	<b>2022/00012625Y</b>
Proyecto:	<b>MEJORA DEL FIRME DE LA CARRETERA FV-1, ENTRE LOS PP.KK. 5+220 AL 8+580</b>
Asunto:	<b>MOTIVACIÓN DE LA NECESIDAD DEL ÓRGANO DE CONTRATACIÓN PARA LA EJECUCIÓN DE LA ACTUACIÓN INCLUIDA EN EL PROYECTO DE REFERENCIA</b>

JMPA

Atendidos los artículos 28 y 116 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por los cuales se establece que la necesidad del contrato debe motivarse por el órgano de contratación y que estos motivos no podrán ser otros que aquellos que sean necesarios para el cumplimiento y realización de los fines institucionales de la administración a la que representa, en virtud de los mismos se informa lo siguiente:

**PRIMERO:** El Cabildo Insular de Fuerteventura tiene entre sus funciones, bien por ser propias o transferidas, la conservación y mantenimiento de la red insular de carreteras, excluida la red municipal, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 5.1, 10 y 20 de la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, el artículo 2 del 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 y el Decreto 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional.

#### **LEY 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias**

“.../...”

##### **Artículo 5**

**Uno.-** Las carreteras quedan bajo la exclusiva competencia y responsabilidad de cada organismo administrador correspondiéndole a éste su planificación, proyecto, construcción, conservación, mantenimiento, señalización, uso y explotación, así como, si fuese necesario, la ampliación del número de sus calzadas, acondicionamiento de trazado, ensanches de plataforma, mejoras de firme o ejecución de variantes.

.../...

##### **Artículo 10**

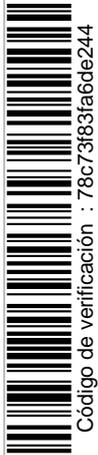
**Uno.-** En relación con las carreteras regionales, corresponde a la Consejería competente:

1. Planificar y programar su proyecto, financiación y ejecución.
2. Aprobar los estudios y proyectos en sus distintos niveles.
3. Ejercer las facultades necesarias para su construcción y posterior mantenimiento y conservación.
4. Ejercitar la policía administrativa que requiera el uso y defensa de la carretera.

**Dos.-** Corresponde a la Consejería competente dictar las normas técnicas en materia de planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de toda clase de carreteras.

**Tres.-** Corresponde a los Cabildos Insulares y Ayuntamientos ejercer sobre sus propias redes de carreteras insulares y municipales, respectivamente, las mismas facultades que tiene conferidas el Gobierno de Canarias para la red de carreteras regionales en virtud del apartado Uno, puntos 1), 2) y 3) de este artículo, así como otras que pudieran

Documento firmado electrónicamente (RD 203/2021 de 30 de marzo). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 14157734377522655702 en <http://sede.cabildofuer.es>



Código de verificación : 78c73f83fa6de244



sobvenirles como resultado de cada proceso de transferencias y que no están específicamente imposibilitadas para ello, según lo preceptuado en la presente Ley.

**Cuatro.-** La Consejería competente, los Cabildos Insulares y los Ayuntamientos podrán celebrar convenios para la administración, gestión y financiación en lo referente a redes arteriales, travesías e intersecciones entre las distintas redes de carreteras.

.../...

## **Artículo 22**

**Uno.-** La explotación de las carreteras comprende las operaciones de conservación y mantenimiento y las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a la señalización, la ordenación de accesos y la regulación del uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección.

**Dos.-** Cada carretera será explotada directamente por su titular y su utilización será gratuita.

.../...”

**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.**

“.../...”

**Artículo 2.-** De acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior, son competencias y funciones transferidas a los Cabildos Insulares en materia de carreteras, las siguientes:

### **1. Catalogación e inventario.**

1.1. Colaborar en la confección y mantenimiento actualizado del Catálogo de las Carreteras de Canarias.

### **2. Planificación, Estudios y Proyectos.**

2.1. Informar el proyecto del Plan Regional de Carreteras.

2.2. Redactar los Planes Insulares de Carreteras.

2.3. Informar el contenido de las figuras de planeamiento urbanístico o de sus modificaciones o revisiones, que afecten a carreteras insulares, así como a las determinaciones de los Planes Insulares de Carreteras, así como emitir directrices vinculantes de acuerdo con lo previsto en el artículo 16.2 de la Ley de Carreteras.

2.4. Aprobar los estudios y proyectos de carreteras de interés insular.

2.5. Programar los proyectos, financiación y ejecución de las carreteras de interés insular.

### **3. Ejecución.**

3.1. Construcción de carreteras de interés insular y dirección técnica de las obras.

3.2. Ampliación del número de calzadas, acondicionamiento de trazado, ensanches de plataforma, mejoras de firme y ejecución de variantes de carreteras de interés insular.

### **4. Explotación de carreteras insulares, que comprende las funciones de:**

4.1. Conservación y mantenimiento.

4.2. Defensa de la vía y de su óptima utilización, incluyendo la señalización, la ordenación de accesos y la regulación del uso de las zonas de dominio público, servidumbre y afección.

Documento firmado electrónicamente (RD 203/2021 de 30 de marzo). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 14157734377522655702 en <http://sede.cabildofuer.es>



Código de verificación : 78c73f83fa6de244



4.3. *Concertar la explotación de áreas de servicio mediante sistemas de gestión indirecta de servicios públicos.*

**DECRETO 112/2002, de 9 de agosto, de traspaso de funciones de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias a los Cabildos Insulares en materia de explotación, uso y defensa y régimen sancionador de las carreteras de interés regional.**

“.../...”

**Artículo 2.- De acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior, son funciones transferidas a los Cabildos Insulares en materia de carreteras de interés regional, las siguientes:**

A.- *Explotación.*

A.1. *Conservación y mantenimiento:*

- a) *Mejoras de firme.*
- b) *Obras de restablecimiento y mantenimiento de las condiciones de la carretera.*
- c) *Actuaciones para mejora de la explotación y funcionalidad de la carretera, con la finalidad de mantener los parámetros de las condiciones tolerables en las carreteras existentes, según la normativa vigente.*

A.2. *En todo caso la explotación de las carreteras comprenderá la elaboración y aprobación de los estudios, proyectos y anteproyectos, la contratación de las obras correspondientes y la dirección técnica de las mismas.*

*Los Cabildos Insulares ejercerán las competencias transferidas en el marco de las previsiones y directrices de la planificación de carreteras.*

A.3. *La defensa de la vía y su óptima utilización, incluyendo la señalización y la disposición de los usos de las zonas de dominio público, servidumbre y afección.*

A.4. *Explotación de las áreas de servicio mediante cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos.*

.../...”

**SEGUNDO:** La carretera FV-1 es una vía de interés regional para la cual el Cabildo Insular de Fuerteventura tiene como funciones, por ser transferidas conforme al artículo 2 del Decreto 112/2002, las operaciones de conservación y mantenimiento, entre ellas las “mejoras de firme” y las “obras de restablecimiento y mantenimiento de las condiciones de la carretera”.

**TERCERO:** El tramo interurbano de la carretera FV-1, objeto de la actuación, discurre por el tramo interurbano entre Puerto del Rosario y Corralejo, la actuación principal tiene una longitud aproximada de 3.360 metros y presenta un estado muy deteriorado de la capa de rodadura de la calzada que lo compone, como así establece el redactor del proyecto en su memoria:

“1.5- *Objeto del proyecto*

*El estado del firme de la carretera FV-1, entre sus puntos kilométricos 5+220 y 8+580, presenta actualmente importantes daños superficiales de forma general, y estructurales de forma muy localizada, lo que implica un elevado riesgo para la seguridad vial del alto número de usuarios que la utiliza diariamente.*

*Como quiera que el problema existente radica en la falta de una nueva capa de rodadura sobre el paquete de firme, así como en la necesidad de sanear previamente puntos muy localizados de la traza, la solución pasaría por la rehabilitación o mejora superficial del firme existente, de forma general, así como estructural de forma localizada, dotando así a la vía de mejores condiciones de seguridad y comodidad para sus usuarios.*

*El objeto de la rehabilitación o mejora superficial y estructural del firme es la conservación y/o mejora de sus características funcionales (seguridad y comodidad) y la protección del conjunto del firme dotándolo de mayor durabilidad, impermeabilidad, uniformidad, etc.*

Documento firmado electrónicamente (RD 203/2021 de 30 de marzo). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 14157734377522655702 en <http://sede.cabildofuer.es>



Código de verificación : 78c73f83fa6de244



En esencia el objeto del proyecto que se ejecutará sobre la misma traza por la que discurre la vía actualmente, sin variar sus características geométricas y sin ocupar nuevas superficies, consiste en:

1. Barrido y limpieza de la superficie del firme a mejorar.
2. Sobre la superficie del pavimento existente, una vez limpia, se extenderá un riego de adherencia tipo C60B3 TER, con una dotación de 0,5 kg/m<sup>2</sup>.
3. A posteriori se extenderá una capa de 5cm de mezcla bituminosa en caliente tipo AC16 surf 50/70 D, en todo el ancho de la plataforma existente.
4. Una vez extendido la mezcla bituminosa en caliente se procederá a realizar la correspondiente señalización horizontal de la vía.
5. Finalmente se procederá a la disposición de los captafaros retrorreflectantes en el margen exterior de las líneas de borde, así como en las isletas y glorietas. La separación entre unidades se ajustará a lo especificado en la normativa técnica de aplicación y a las indicaciones que a tal efecto se indiquen por la dirección facultativa de la obra.
6. En los puntos donde haya que realizarse una reparación estructural del paquete de firme, previamente a la ejecución de las fases indicadas entre los apéndices 2º al 5º, se procederá a la reparación de los blandones existentes mediante el fresado del firme existente, retirada del material granular localizado en su base hasta una profundidad mínima de 20 cm, compactación del terreno subyacente, extensión de una nueva capa de zahorra artificial de 20 cm, un riego de imprimación tipo C50BF4 IMP con una dotación de 1,0 kg/m<sup>2</sup>, y finalmente una capa de 15cm de mezcla bituminosa en caliente tipo AC22 BASE 50/70 G.”

Teniendo en cuenta que una carretera en mal estado, apartes de las incomodidades para los usuarios de la vía, supone un mayor consumo de combustible, un aumento de emisiones de efecto invernadero, disminuye la vida útil de los vehículos, un riesgo para la seguridad vial (las deficiencias en la capa de rodadura implican mayor posibilidad de accidentes).

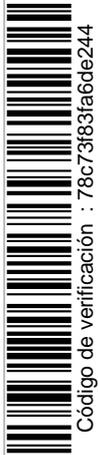
Del mismo modo hay que tener en cuenta que un mal estado del pavimento, con desperfectos de diversos tipos, hace que en un momento determinado la velocidad de un vehículo, incluso siendo la legalmente permitida en el tramo, resulte excesiva o inadecuada por el deficiente estado del firme, lo que puede provocar distracción y tensión en el conductor impidiéndole, en ocasiones, que sea capaz de controlar el vehículo ante una maniobra evasiva o imprevista.

**CUARTO:** El proyecto denominado “**MEJORA DEL FIRME DE LA CARRETERA FV-1, ENTRE LOS PP.KK. 5+220 AL 8+580**”, redactado por el ingeniero técnico de obras públicas, Juan Manuel Soto Évora, se ha elaborado conforme a las normativas vigentes siguiendo las “*Recomendaciones para la redacción de los proyectos de construcción de Carreteras*”, instrumento de normalización para la redacción de proyectos de construcción dispuesto por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, así como a lo dispuesto en el artículo 233 de la Ley de Contratos del Sector Público y 125 y sucesivos del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

El mismo ha sido supervisado favorablemente en fecha de 25 julio de 2022 por el técnico del Servicio de Carreteras, José Miguel Pérez Alonso, y define, en esencia, los trabajos de reposición de la capa de rodadura de la calzada que compone la carretera FV-1 en el tramo indicado en el título del proyecto, así como de reposición de las marcas viales y de los captafaros de calzada desde el pp.kk. 1+840 al 8+580.

**QUINTO:** Para la ejecución de las obras definidas en el proyecto denominado “**MEJORA DEL FIRME DE LA CARRETERA FV-1, ENTRE LOS PP.KK. 5+220 AL 8+580**” en el tipo de suelo en el cual se localiza la actuación, no se requiere trámite de cooperación interadministrativa al considerarse las obras definidas en el mismo de conservación y mantenimiento conforme al artículo 232 de la vigente Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, eximiéndose de la licencia municipal definida en el artículo 74 de Ley 4/2017 del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. Al respecto obra en el expediente informe de fecha 13 de julio de 2022 del técnico del Servicio de Carreteras José Miguel Pérez Alonso.

Documento firmado electrónicamente (RD 203/2021 de 30 de marzo). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 14157734377522655702 en <http://sede.cabildofuer.es>



Código de verificación : 78c73f83fa6de244



**SEXTO:** En cuanto a la disponibilidad de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras, éstos constituyen sistemas generales viarios de titularidad pública (Cabildo Insular de Fuerteventura) ya existentes y los adyacentes constituyen el dominio público definido en el artículo 25 de la Ley 9/1991 de Carreteras de Canarias, existiendo, en relación a dicha disponibilidad, certificado de informe emitido por la técnico de la Sección de Patrimonio en fecha 8 de junio de 2004. Al respecto obra en el expediente informe de fecha 21 de julio de 2022, del técnico del Servicio de Carreteras José Miguel Pérez Alonso.

**SÉPTIMO:** El proyecto “**MEJORA DEL FIRME DE LA CARRETERA FV-1, ENTRE LOS PP.KK. 5+220 AL 8+580**” no necesita someterse a evaluación de impacto ambiental por considerar que las obras objeto del mismo no se incluye ni en la de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias; no se incluyen en los Anexos I y II de la Ley 21/2013, Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental; no afectan de forma directa o indirecta a ninguna zona de especial conservación ni a zona de especial protección para las aves; las obras que define el mismo no producen efectos apreciables en el lugar, al desarrollarse sobre suelos ya transformados y que constituyen la plataforma de la actual carretera FV-1, pudiendo eximirse de la correspondiente evaluación de impacto ambiental. Al respecto obra en el expediente informe de fecha 22 de julio de 2022 del técnico del Servicio de Carreteras José Miguel Pérez Alonso.

**OCTAVO:** La actuación “**MEJORA DEL FIRME DE LA CARRETERA FV-1, ENTRE LOS PP.KK. 5+220 AL 8+580**” cuenta con crédito adecuado y suficiente en el presupuesto de la anualidad 2022.

En este sentido, consta en el expediente documento de retención de crédito, con número de operación 220220032086, con cargo a la aplicación presupuestaria 3310.4530C.650.09, **cuenta con crédito adecuado y suficiente.**

**NOVENO:** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 99 de la LCSP, no se podrá dividir en lotes el objeto del contrato por cuanto se considera que la naturaleza del mismo no lo permite pues, conforme a lo dispuesto en el artículo 125 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, el proyecto se refiere a una obra completa -entendiéndose como tales las susceptibles de ser entregadas al uso general o al servicio correspondiente-. En este sentido, debe entenderse el proyecto como un conjunto de operaciones encaminadas a mejorar la seguridad vial de sus usuarios y en el que su división en lotes y su respectiva contratación independiente pudieran derivar en mayores riesgos para estos usuarios al concentrarse en un mismo período de tiempo actuaciones que deberían materializarse en un proceso continuo.

Las distintas actuaciones/prestaciones comprendidas en el objeto del contrato, desde el punto de vista técnico, requieren de una coordinación exacta, cualquier incidencia implica la imposibilidad o alteración en la ejecución de las siguientes, mayores costes, mayores riesgos tanto para usuarios con para los propios operarios de las obras.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 99.3.b de la LCSP “b) El hecho de que, la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultara la correcta ejecución del mismo desde el punto de vista técnico; o bien que el riesgo para la correcta ejecución del contrato proceda de la naturaleza del objeto del mismo, al implicar la necesidad de coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones, cuestión que podría verse imposibilitada por su división en lotes y ejecución por una pluralidad de contratistas diferentes...” No es posible la división en lotes.

#### RESUMEN DE PRESUPUESTO

Sub\_Mejora del firme de la carretera FV-1\_PK 5+220 a 8+580

CAPITULO	RESUMEN	EUROS	%
C01	PAVIMENTACION .....	439.864,44	92,38
C02	SEÑALIZACION HORIZONTAL .....	25.936,36	5,45
C03	BALIZAMIENTO .....	2.236,85	0,47
C04	GESTION DE RESIDUOS .....	1.010,79	0,21
C05	SEGURIDAD Y SALUD .....	7.088,09	1,49

La división en aquellas prestaciones en las que en teoría pudiera dividirse el contrato, implica una elevada pluralidad de contratistas que, debido a la concatenación de las obras, esto es, para la

Documento firmado electrónicamente (RD 203/2021 de 30 de marzo). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 14157734377522655702 en <http://sede.cabildofuer.es>



Código de verificación : 78c73f83fa6de244



ejecución de unas actuaciones es requisito indispensable la ejecución de otras previas, imposibilita su contratación independiente pues no podrían desarrollarse simultáneamente tales prestaciones. Asimismo, se dificulta la coordinación en materia de seguridad y salud de las obras ante la posibilidad de contar con un elevado número de contratistas, en primera instancia, y de subcontratistas, en segunda instancia.

**DÉCIMO:** El presupuesto base de licitación del proyecto se ha elaborado de acuerdo a los preceptos señalados en el apartado 2 del artículo 100 de la Ley de Contratos del Sector Público, desglosándose los costes directos e indirectos y otros eventuales gastos, determinándose mediante las correspondientes tablas los costes salariales estimados a partir del *convenio colectivo provincial de la construcción de Las Palmas* aplicable a cada uno de ellos. Esta descomposición del presupuesto base de licitación se detalla en el anejo de "justificación de precios" que contiene el proyecto, resumiéndose en el informe de estudio económico del contrato elaborado por el técnico del Servicio de Carreteras, José Miguel Pérez Alonso, en fecha de 1 de agosto de 2022.

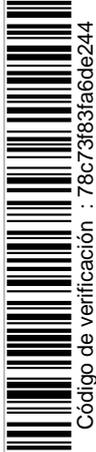
**UNDÉCIMO:** Se ha comprobado la realidad geométrica de las distintas obras que componen el proyecto de forma positiva por el técnico del Servicio de Carreteras, José Miguel Pérez Alonso, en fecha de 8 de agosto de 2022, una vez que el respectivo proyecto fue aprobado mediante Decreto CAB/2022/5405 de este órgano en fecha 25 de julio de 2022 y cuentan con la conformidad del Jefe del Servicio de Carreteras, Antonio Kilian Carreño Peña, según informes correspondientes.

**DUODÉCIMO:** La tramitación del expediente de contratación ha sido declarada de urgencia por el Decreto de la Presidencia CAB/2022/4908, de fecha 8 de julio de 2022.

Por todo lo expuesto y en conclusión a todo lo informado, se hace necesaria la celebración de un procedimiento de adjudicación, con las singularidades indicadas, que permita la contratación de las obras definidas en el proyecto denominado "**MEJORA DEL FIRME DE LA CARRETERA FV-1, ENTRE LOS PP.KK. 5+220 AL 8+580**", toda vez que el objeto del contrato es necesario para el cumplimiento y realización de fines institucionales de esta Administración, determinándose su idoneidad y tras haberse definido con precisión la naturaleza y extensión de las necesidades que pretenden cubrirse con el mismo, quedando constancia de este hecho en la documentación preparatoria del contrato y en el respectivo proyecto.

Firmado electrónicamente el día  
08/08/2022 a las 15:51:10  
El Presidente del Cabildo de Fuerteventura  
Fdo.: Antonio Sergio Lloret López

Documento firmado electrónicamente (RD 203/2021 de 30 de marzo). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 14157734377522655702 en <http://sede.cabildofuer.es>



Código de verificación : 78c73f83fa6de244