



Referencia:	<b>2022/00012626F</b>
Proyecto:	<b>REHABILITACIÓN SUPERFICIAL DEL FIRME DE LA CARRTERA FV-2, ENTRE LOS PP.KK. 53+260 Y 55+420 (Tarajalejo - Carril Lento) Y ENTRE LOS PP.KK. 58+260 Y 59+120 (Curva La Lajita).</b>

### INFORME DE SUPERVISIÓN DEL PROYECTO DE REFERENCIA

Según la providencia del Presidente de la Corporación de fecha 6 de julio de 2022, por la que se dispone que se lleve a cabo las actuaciones preparatorias del contrato, en relación con el proyecto denominado "Rehabilitación superficial del firme de la carretera FV-2 entre los pp.kk. 53+260 y 55+420 (Tarajalejo – Carril Lento) y entre los pp.kk. 58+260 y 59+120 (Curva La Lajita)", redactado por el ingeniero técnico de obras públicas Juan Manuel Soto Évora (Col. Nº 13.971), tengo a bien informar lo siguiente:

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

Nombre del proyecto:	<b>REHABILITACIÓN SUPERFICIAL DEL FIRME DE LA CARRETERA FV-2, ENTRE LOS PP.KK. 53+260 Y 55+420 (Tarajalejo – Carril Lento) Y ENTRE LOS PP.KK. 58+260 Y 59+120 (Curva La Lajita)"</b>	
Lugar de ejecución:	<b>CARRTERA FV-2 ENTRE LOS PP.KK. 53+260 - 55+420 Y PP.KK. 58+260 - 59+120 (T.M. DE TUINEJE Y PÁJARA)</b>	
Autor del proyecto:	<b>JUAN MANUEL SOTO ÉVORA</b>	
Titulación:	<b>INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS</b>	
Fecha de redacción:	<b>JUNIO DE 2022</b>	
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):	<b>OBRAS DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO (Art. 232 1.c) Ley Contratos del Sector Público -en adelante LCSP-</b>	
Plazo de ejecución:	<b>DOS (2) MESES</b>	
Presupuesto base de licitación del proyecto:	<b>SETECIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y TRES EUROS CON SETENTA Y DOS CÉNTIMOS (745.893,72 €)</b>	
1. Presupuesto de ejecución material:		<b>585.795,74 €</b>
2. Gastos Generales (13%-17%): 13%		<b>76.153,45 €</b>
3. Beneficio industrial 6%:		<b>35.147,74 €</b>
4. Presupuesto (1+2+3):		<b>697.096,93 €</b>
IGIC: 7 % aplicable (partida independiente):		<b>48.796,79 €</b>
<b>PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN</b>		<b>745.893,72 €</b>
Clasificación del contratista:	<b>EXIGIBLE (conforme al art. 77.1.a) de la Ley de Contratos del Sector Público) si bien podrá acreditarse por el empresario su solvencia a través de este medio, siendo la clasificación exigida:</b> - Grupo G (Viales y Pistas) - Subgrupos 4 (Con firmes de mezclas bituminosas)	
Categoría del	<b>3 (360.000 € &lt; valor estimado ≤ 840.000 €)</b>	

Documento firmado electrónicamente (RD 203/2021 de 30 de marzo). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 14157770453570056340 en <http://sede.cabildofuer.es>



Código de verificación : e4727069e2d3f305



contrato:	<b>Según artículo 26 del Reg. Gral. Ley Contratos Adm. Públicas.</b>
Código CPV contrato:	<b>45233142-6</b>

CONTENIDO DEL PROYECTO		
DOCUMENTOS	PRECEPTIVO	CONSTA
Estudio de seguridad y salud	Sí	Sí
Documento ambiental	No <sup>(1)</sup>	No
Estudio geológico – geotécnico	No	No
Relación de propietarios de los terrenos afectados	No	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) El proyecto no se incluye en los anexos de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, ni afecta directa o indirectamente a la Red Natura 2000.

**SEGUNDO:** En cuanto a las necesidades que debe satisfacer el proyecto que se supervisa, el autor del proyecto incluye en la Memoria, en el apartado 1.5 Objeto del proyecto, lo siguiente:

*“El estado del firme de la carretera FV-2, entre sus puntos kilométricos 53+260 y 55+420, así como entre sus puntos kilométricos 58+260 y 59+120, 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 existente, así como en la necesidad de sanear previamente el firme existente en zonas localizadas 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.*

*.../....”.*

**TERCERO:** Las obras consistirán según expone el autor del proyecto, apartado 1.5 Objeto del proyecto, en el que señala lo siguiente:

*“.../...*

*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:*

**A) Tramo 1: PP.KK. 53+260 y 55+420 (Tarajalejo - Carril lento)**

*1º. Barrido y limpieza de la superficie del firme a rehabilitar.*

*2º. 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>.*

*3º. 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, fabricada con una dotación de ligante hidrocarbonado tipo B 50/70 del 5,50% en masa y una relación filler de aportación/ligante igual a 1,2.*

*4º. Una vez extendido la mezcla bituminosa en caliente se procederá a realizar la correspondiente señalización horizontal de la vía.*

Documento firmado electrónicamente (RD 203/2021 de 30 de marzo). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 14157770453570056340 en <http://sede.cabildofuer.es>



Código de verificación : e4727069e2d3f305



5º. Finalmente se procederá a la retirada del sistema de contención de vehículos existente y a su reposición por uno nuevo conformado por barreras metálicas reducidas simples, que disponga del correspondiente certificado CE, y de las siguientes características: Nivel de contención N2; ancho de trabajo W2, deflexión dinámica 0,60 m e índice de severidad A.

6º. Por último se retirarán y repondrán los elementos de balizamiento existentes (captafaros retrorreflectantes e hitos de arista), en el margen exterior de las líneas de borde y de la plataforma respectivamente. La separación entre unidades se ajustará a lo especificado en la normativa técnica de aplicación, a su replanteo actual, y en todo caso a las indicaciones que a tal efecto se indiquen por la dirección facultativa de la obra.

7º. 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 6º, se procederá a la reparación de las roderas existentes mediante el fresado del firme existente, hasta una profundidad mínima de 5cm, retirada del residuo generado a vertedero autorizado, y extensión de un riego de adherencia y una capa de 5cm de mezcla bituminosa en caliente en los términos expresados en los apéndices 2º y 3º anteriores, uniformando la superficie resultante con el resto de superficie del paquete de firme existente.

#### **B) Tramo 2: PP.KK. 58+260 y 59+120 (Curva La Lajita)**

1º. Barrido y limpieza de la superficie del firme a rehabilitar.

2º. 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>.

3º. A posteriori se extenderá una capa de 5cm de mezcla bituminosa en caliente SMA (UNE-EN 13108-5), tipo SMA11 SURF 50/70 D, en todo el ancho de la plataforma existente, fabricada con una dotación de ligante hidrocarbonado tipo B 50/70 del 6,00% en masa y una relación filler de aportación/ligante igual a 1,4.

La mezcla dispondrá de aditivos estabilizantes como fibras orgánicas o minerales granuladas (Celulosa), polvo de caucho, etc., con una dotación del 5,00% en masa.

En todo caso la mezcla deberá ser conforme con el artículo 544, anexo a la ORDEN CIRCULAR OC 3/2019 sobre mezclas bituminosas en caliente tipo SMA.

4º. Una vez extendido la mezcla bituminosa en caliente se procederá a realizar la correspondiente señalización horizontal de la vía.

5º. Finalmente se procederá a la retirada y reposición de los elementos de balizamiento existentes (captafaros retrorreflectantes), en el margen exterior de las líneas de borde. La separación entre unidades se ajustará a lo especificado en la normativa técnica de aplicación, a su replanteo actual, y en todo caso a las indicaciones que a tal efecto se indiquen por la dirección facultativa de la obra.  
.../..."

**CUARTO:** La carretera FV-2, es una carretera de interés regional, que mediante el Decreto 162/1997, de 11 de julio, de delegación de funciones de la Administración Pública Canaria a los Cabildos Insulares en materia de carreteras, que fue posteriormente sustituido por 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, en cuyo artículo 2, apartado A1, se encuentra transferidas las funciones de conservación y mantenimiento.

La Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares, establece los ámbitos materiales de competencias de los cabildos insulares, específicamente carreteras, en el artículo 6 c), "Carreteras, salvo las que se declaren de interés autonómico, en el marco de lo que disponga la legislación territorial de canaria", actualmente por el Decreto 112/2002, de 9 de agosto, antes citado.

**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, 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

Documento firmado electrónicamente (RD 203/2021 de 30 de marzo). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 14157770453570056340 en <http://sede.cabildofuer.es>



Código de verificación : e4727069e2d3f305



superior a 500.000 euros, será requisito indispensable que el empresario se encuentre debidamente clasificado como contratista de obras de los poderes adjudicadores. Para dichos contratos, la clasificación del empresario en el grupo o subgrupo que en función del objeto del contrato corresponda, con categoría igual o superior a la exigida para el contrato, acreditará sus condiciones de solvencia para contratar.

- El proyecto define las obras para la rehabilitación superficial del firme, la reposición de la señalización horizontal, captafaros de calzada y sustitución de sistemas de contención, con lo que se dota a la carretera de buenas condiciones de circulación y seguridad vial.
- El proyecto contiene un pliego de prescripciones técnicas particulares, donde se describen las obras y se regula su ejecución.
- El proyecto cuenta con los precios unitarios y descompuestos adecuados al mercado, con el estado de las mediciones y detalles precisos para su valoración.
- El proyecto contiene un estudio básico 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 RD105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.
- En el Anejo N° 10: Geometría y Replanteo, junto con el documento N°2 Planos, en los que 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 nº 3: Programa de trabajos, 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 29/07/2022 a  
las 0:16:27  
Técnico de Carreteras.  
Fdo.: JOSE MIGUEL PEREZ ALONSO

Documento firmado electrónicamente (RD 203/2021 de 30 de marzo). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 14157770453570056340 en <http://sede.cabildofuer.es>



Código de verificación : e4727069e2d3f305