

Referencia:	<b>2022/00011858K</b>
Asunto:	<b>"Contrato de Servicios para la ejecución de las actividades de conservación y aseguramiento de la vialidad en la Red de Carreteras del Cabildo de Fuerteventura"</b>
Interesado:	SERVICIO DE CARRETERAS
Referencia:	AKCP

## INFORME TÉCNICO

**ASUNTO:** *Informe insuficiencia de medios para la formalización del contrato de servicios "Contrato de Servicios para la ejecución de las actividades de conservación y aseguramiento de la vialidad en la Red de carreteras del Cabildo de Fuerteventura"*

En relación con la justificación de insuficiencia de medios que justifica la tramitación para la contratación del contrato de servicios de referencia, se emite el presente informe o programa de necesidades.

### Competencias del Cabildo Insular en materia de Carreteras

El Cabildo 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 sobrevenirles 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:*

...

*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.*

*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.*

...”

## 1) PLANIFICACIÓN ACTUAL DE LA GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LAS CARRETERAS.

La red insular de carreteras del Cabildo Insular de Fuerteventura está compuesta por una longitud aproximada de 450 km de los cuales 40 km aproximadamente son de autovía, que se han puesto en servicio en los últimos años como consecuencia de la ejecución de las obras del Corredor Eje Norte-Sur, estando en ejecución el tramo Caldereta- Aeropuerto con una longitud aproximada de 16.5 Km.

La conservación y mantenimiento de las infraestructuras de carreteras se ha venido realizando; mediante la **contratación y ejecución de obras de rehabilitación y mejoras de los elementos de la infraestructura**, tales como pavimentación, señalización y balizamiento y mejoras puntuales de trazado, creación de arcones o actuaciones específicas de mejora de la seguridad vial; **la ejecución con personal propio** de todas las actividades de **vialidad** (Reparaciones urgentes, atención a accidentes, limpieza de calzada, fenómenos atmosféricos desfavorables u otros directamente relacionados con la seguridad y fluidez del tráfico), las de **conservación ordinaria** (encaminadas a retrasar en lo posible las características funcionales y estructurales de los elementos de la carretera tales como el firme, la señalización el balizamiento, limpieza de márgenes o drenajes) y las relacionadas con el **uso y defensa de la carretera**(Labores de vigilancia, aforos u otras).

En los últimos años la merma en la plantilla (jubilaciones, bajas, imposibilidad para contratar u otras) ha hecho que la misma se vea reducida a la mitad, **limitando la capacidad de las cuadrillas tales como la de señalización horizontal que ha dejado de prestar el servicio, sustitución de señalización vertical obsoleta, limpieza y mantenimiento de obras de drenaje u otras**, incorporándose a su vez tramos de carreteras nuevos para su mantenimiento.

Como consecuencia de esto se ha empezado a contratar servicios externos, contratando en el año 2019 el servicio de limpieza de márgenes, el cual sigue vigente hasta abril de 2022 y un encargo a la Empresa Tragsa para implementar los medios destinados al mantenimiento y conservación de las carreteras.

Asimismo, la crisis económica sufrida a partir del año 2008 supuso la no ejecución de actuaciones previstas de rehabilitación y mejoras de los elementos de la infraestructura,

cuestión que ha provocado la necesidad de incrementar las labores de conservación ordinaria y de atención a la vialidad realizadas con personal propio.

Por otro lado comentar que las instalaciones actuales de trabajo (Nave Llanos Pelados) presentan muchas deficiencias técnicas y deterioros, además de estar ubicada muy cerca del vertedero que hace que en determinadas condiciones atmosféricas lleguen malos olores o plagas de moscas o mosquitos.

Al respecto, se ha solicitado a gestión de bienes una nave en Cuchillete y se está estudiando la posibilidad de una nueva nave en la zona de Zurita.

## **2) JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE CONTRATAR EL PLIEGO.**

Por lo expuesto, con el objeto de cumplir con las obligaciones recogidas que nos marca la legislación en materia de carreteras y la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, en base a establecer una gestión eficaz y eficiente y ante la insuficiencia de plantilla, se redactó en 2021 el **Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que ha de regir en el “Contrato de Servicios para la ejecución de las actividades de conservación y aseguramiento de la vialidad en la Red de carreteras del Cabildo de Fuerteventura”**. Por cuestiones de ubicación de centros de conservación, calidad, eficiencia y eficacia de las actuaciones se ha dividido en dos lotes; lote 1 Centro- Norte y lote 2 Centro –Sur.

Por otro lado, las directrices que se vienen dando a los servicios desde Secretaría e Intervención sobre todo a partir de la entrada en vigor de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, es que las tareas o servicios que tengan continuidad en el tiempo más allá de un ejercicio presupuestario se programen a través de Pliegos que engloben todas las actuaciones y reduzcan al máximo los contratos menores.

En este sentido la insuficiencia de medios actuales no solo de personal, sino de maquinaria y materiales está provocando que se tenga que recurrir en la actualidad ante imprevistos a determinados contratos menores. Hay que considerar que el mantenimiento y conservación en relación con la vialidad requiere a veces actuaciones imprevistas y urgentes para mantener las condiciones de seguridad de las carreteras.

En base a lo expuesto el Servicio de Carreteras lleva programando este contrato desde hace más de dos años en un contexto de falta de personal técnico, requiriendo este contrato dado su volumen, alcance y especificidades de un técnico casi en exclusiva lo que ha provocado un retraso en su redacción y tramitación.

Por tanto, este contrato engloba tanto la insuficiencia de medios actuales en cuanto a personal, instalaciones, materiales y maquinaria, la ejecución de unidades de obra relacionadas con la conservación ordinaria; Señalización horizontal, vertical, balizamiento u otros y los contratos de servicios actuales de Limpieza de márgenes y encargo a TRAGSA.

## **3) ORGANIZACIÓN Y MEDIOS DEL ADJUDICATARIO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO**

### **A) INSTALACIONES**

El Centro de Conservación será la base principal desde la que se llevará la gestión de la ejecución de los trabajos, tanto en lo que se refiere a personal como a maquinaria y almacén

del utillaje y de los materiales. Será necesario que dicho centro tenga y pueda transmitir toda la información relevante sobre el estado y funcionamiento de las carreteras, y sobre las causas exteriores a la carretera que puedan influir en dicho estado o funcionamiento. Esta información, junto con los programas de trabajo preparados, servirá de base para establecer las órdenes de trabajos a realizar cada día.

Debido a su condición de centro de comunicaciones, desde este centro se ha de asegurar la posibilidad de que, en cualquier momento, terceras personas puedan comunicar con personal responsable de la conservación y con otros servicios vinculados a la carretera, y viceversa. Se habrá de dejar constancia de las llamadas recibidas y realizadas en relación con el estado y funcionamiento de las carreteras, así como la información recibida o transmitida en relación con las carreteras.

El Centro de Conservación deberá estar situado estratégicamente con respecto a la red de carreteras o tramos de éstas cuya conservación dependan del mismo. Se ubicará en lo posible de forma que los tiempos de desplazamiento para atención en la carretera sean los mínimos teniendo en cuenta las cargas de tráfico de cada tramo, mejorando con ello la atención al usuario y el rendimiento de las operaciones. Con objeto de facilitar la consecución de los objetivos anteriores puede ser conveniente estudiar la posibilidad de contar con Subcentros que disminuyan esos tiempos de acceso y atención. En cualquier caso, dichos Subcentros no supondrán un coste adicional para la Administración y únicamente serán tenidos en cuenta cuando su implantación suponga una mejora en los tiempos de atención y no una necesidad para el cumplimiento de los tiempos máximos de respuesta establecidos en el presente Pliego.

Tanto el Centro de Conservación como, en su caso, los subcentros establecidos deberán quedar perfectamente identificados mediante la correspondiente cartelería colocada en el exterior de los mismos.

Las instalaciones del Centro de Conservación deben integrarse en lo posible en el entorno, ser funcionales y confortables, y reunir todas las condiciones exigibles en materia de seguridad y salud en el trabajo. En todo caso, tanto el Centro de Conservación como los subcentros establecidos, contarán con su correspondiente evaluación de riesgos y planificación de medidas preventivas, así como un plan de emergencias (o documento equivalente) actualizado, debiendo ser conformes tanto al Real Decreto 486/1997 sobre Lugares de Trabajo como al resto de la normativa correspondiente en materia de prevención de riesgos laborales.

Habrá un centro de Conservación por cada lote; zona Centro- Norte y zona Centro- Sur.

## ***B) ORGANIZACIÓN DEL PERSONAL (Por cada Lote)***

Para el presente contrato se distinguen tres tipos de puestos:

- Personal con presencia mínima de ocho horas al día todos los días laborables del año.
- Personal disponible y localizable: personal que conforma la cuadrilla de retén que únicamente actúa si se le requiere ante una urgencia o emergencia o como refuerzo al personal fijo en situaciones que por su naturaleza, origen o cuantía así lo requieran. Dicha cuadrilla estará localizable y disponible las 24 horas los 365 días del año (366 en caso de que sea bisiesto).

En el periodo de vacaciones regladas, sanciones o enfermedad, la empresa tendrá obligación de sustituirlo con otro de idéntica titulación, garantizando la prestación del servicio y el número mínimo de efectivos asignados.

Los puestos a cubrir para todas las operaciones del Grupo I del contrato con dedicación plena y exclusiva será el que se detalla en el punto 15.2 del Pliego y que se resumen en este apartado:

Labores de conservación ordinaria, limpieza y mantenimiento de la vialidad

- 1 Jefe de Operaciones 8h 250 d: cuya titulación universitaria deberá ser la de Ingeniero de Caminos, Ingeniero Técnico de Obras Públicas o Título de Grado equivalente.
- 1 Auxiliar Jefe de Operaciones. (ITOP experiencia + 2 años.) 8h 250 d.
- 1 Encargado General (técnico COEX) 8h 250 d
- 1 Auxiliar Administrativo 8h 250 d
- 5 Oficial 1ª 8 h 250 d
- 13 Peón especialista 8 h 250 d

Cuadrilla de retén:

Respecto a las cuadrillas de retén, éstas estarán formadas por un mínimo de 4 operarios (1 oficial de 1ª y 3 peones especializados). Estarán disponibles y localizables las 24 h los 365 días del año.

Servicio de acondicionamiento de márgenes y zonas ajardinadas:

- 1 Capataz agrícola 8h 250 d
- 1 Oficial de 1ª jardinero 8h 250d
- 2 Peones de jardinería 8h 250d

Labores de conservación y mejora de alumbrado y semaforización asociado a la carretera

- 1 Oficial electricista 8h 250d
- 1 Peón electricista 8h 250d

*C) MAQUINARIA Y MEDIOS (Por cada lote)*

El Adjudicatario contará con maquinaria adscrita únicamente al presente contrato y para uso exclusivo en el mismo, en el número y con las características mínimas establecidas en el pliego.

El equipo a disponer en el contrato será el siguiente:

Labores de conservación ordinaria, limpieza y mantenimiento de la vialidad

- TRES (3) ud Furgoneta grande para transporte de personal
- DOS (2) ud Carro móvil señalización
- UN (1) ud Camión Simple cabina con pluma y cesta
- UN (1) ud Camión barredora, limpiadora, aspiradora autopropulsada

- UN (1) ud Compresor con 2 martillos
- UN (1) ud Equipo de limpieza de señales y carteles con hidrolavadora
- UN (1) ud Hormigonera eléctrica de 250 l. de capacidad
- UN (1) ud Equipo de oxicorte
- UN (1) ud Grupo electrógeno de 7 kva
- DOS (2) ud Mochila sulfatadora 15l
- DOS (2) ud Desbrozadora manual
- DOS (2) ud Sopladora manual
- DOS (2) ud Motosierra
- CINCO (5) ud Juego pequeña herramienta
- CINCO (5) ud Juego señales

En la ZONA 1: ZONA CENTRO□NORTE se incluye además UNA (1) ud Minicargadora compacta con barredora, retro, martillo y fresadora.

Cualquier otro tipo de pequeña maquinaria de uso circunstancial para el correcto desarrollo de las actividades definidas dentro del Grupo I (bomba de achique, sierra corta pavimentos, cisterna de presión para pequeñas limpiezas, etc.)

#### Servicio de acondicionamiento de márgenes y zonas ajardinadas:

- UN (1) ud Furgoneta grande de equipo de jardinería con enganche para remolque
- UN (1) ud Carro arrastrado de pulverización de herbicida homologado adaptado para señaliz. Móvil
- UN (1) ud Dúmpster 4x4 autocargable
- UN (1) ud Mochila sulfatadora 15l
- UN (1) ud Desbrozadora manual
- UN (1) ud Sopladora manual
- UN (1) ud Motosierra
- UN (1) ud Cortaseto
- UN (1) ud Juego pequeña herramienta
- UN (1) ud Juego señales

#### Servicio de mantenimiento de alumbrado

- UN (1) ud Camión cesta certificado como conjunto para elevación de personas de hasta 18 m. Deberá ser adecuado (con capacidad de carga) para trabajos de cableado, montaje y reparaciones, conservación, limpieza y saneado de cuadros de mando en la vía pública. Tendrá capacidad suficiente para el transporte de los elementos necesarios de señalización y corte de carreteras.
- UN (1) ud Furgoneta grande para transporte de personal y trabajos de mantenimiento.
- UN (1) ud Juego pequeña herramienta
- UN (1) ud Juego señales

#### **D) MATERIALES**

El adjudicatario deberá disponer, en todo momento de los materiales que se precisen para la ejecución de las operaciones que hayan de llevarse a cabo, aunque alguno de ellos no estuviera en la relación de materiales presupuestados, o no lo estuviera con las cuantías que resulten necesarias.

Justificará la disposición y capacidad de almacenes para disponer en todo momento, como mínimo, de acopios capaces de cubrir el consumo del siguiente mes con las excepciones que autorice el director. La no utilización de estos materiales acopiados una vez finalizado el contrato no vincula a esta Corporación a su compra, siendo por cuenta y riesgo del adjudicatario su posterior uso o venta a terceros de los mismos.

Las procedencias de los productos utilizados para la ejecución de las unidades de obra y operaciones deberán ser aceptadas por el director del contrato.

Todos los productos, materiales, objetos, residuos y basuras que se recojan con motivo de la realización de las actividades objeto del contrato serán transportados por el adjudicatario a vertederos autorizados situados fuera de la zona de afección de las vías incluidas en el contrato y que previamente hayan sido aceptados por el director. En todas las unidades y operaciones del Grupo II se ha incluido el coste de la retirada y vertido incluyendo el correspondiente canon (excepto en aquellas operaciones en las que expresamente se excluye), correspondiendo al adjudicatario localizar los vertederos y pago de gastos a que pudiera dar lugar su utilización, incluidos los posibles costes de restauración medioambiental, o en su caso, de reutilización o de reciclado, según lo dispuesto en el RD 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

#### **4) LOTES EN LOS QUE SE DIVIDE EL CONTRATO.**

Para la realización de los trabajos objeto del presente contrato de servicio con la mayor diversificación posible, el contrato se ha fraccionado en DOS LOTES para facilitar una mayor eficacia en la prestación del servicio, constituyendo cada uno de ellos una unidad funcional susceptible de realización independiente, por tratarse de ámbitos geográficos claramente delimitados y de esa forma adaptar mejor el contenido de cada contrato a sectores especializados, potenciar el acceso a la contratación pública en condiciones de igualdad, no discriminación y competencia efectiva, y evitar hacer la ejecución del contrato excesivamente difícil u onerosa desde el punto de vista técnico. De esta manera, se divide el ámbito de actuación en dos zonas, atendiendo a la longitud de las vías que lo comprenden, las cuales se complementan entre sí para constituir la totalidad de la red insular de carreteras.

Estas zonas son las siguientes:

ZONA 1: ZONA CENTRO  NORTE

ZONA 2: ZONA CENTRO  SUR

La ZONA 1 engloba la red viaria titularidad del Cabildo de Fuerteventura que discurre por suelo de los términos municipales de La Oliva, Puerto del Rosario y Betancuria, siendo la longitud en kilómetros de la red a conservar de 197,55 Km

La ZONA 2 engloba la red viaria titularidad del Cabildo de Fuerteventura que discurre por suelo de los términos municipales de Antigua, Pájara y Tuineje, siendo la longitud en kilómetros de la red a conservar de 243,78 Km

## 5) DURACIÓN DEL CONTRATO Y PRESUPUESTO.

La duración del contrato será de TRES (3) AÑOS contados a partir de la fecha de formalización del acta de inicio del servicio. No obstante, se podrá prorrogar anualmente previo acuerdo por el Órgano de Contratación. La duración total del contrato incluidas las prórrogas no podrá exceder de CINCO (5) AÑOS, en coherencia con lo indicado en el Art. 29.4 de la Ley 9/ 2017 de 8 de Noviembre, de Contratos del Sector Público.

Se adjuntan a continuación los cuadros resumen del presupuesto por anualidades, así como los presupuestos anuales por Grupos y un presupuesto general.

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	IMPORTE ACUMULADO
	ZONA 1: ZONA CENTROINORTE			
Total GRUPO I	1.689.181,71 €	1.689.181,71 €	1.689.181,71 €	5.067.545,13 €
Total GRUPO II	1.407.644,86 €	1.407.644,86 €	1.407.644,86 €	4.222.934,57 €
Total GRUPO III	194.052,66 €	194.052,66 €	194.052,66 €	582.157,99 €
<b>PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL</b>	<b>3.290.879,23 €</b>	<b>3.290.879,23 €</b>	<b>3.290.879,23 €</b>	<b>9.872.637,68 €</b>
<i>GASTOS GENERALES (13 %)</i>	427.814,30 €	427.814,30 €	427.814,30 €	1.283.442,90 €
<i>BENEFICIO INDUSTRIAL (6 %)</i>	197.452,75 €	197.452,75 €	197.452,75 €	592.358,26 €
<b>PRESUPUESTO EJECUCIÓN POR CONTRATA</b>	<b>3.916.146,28 €</b>	<b>3.916.146,28 €</b>	<b>3.916.146,28 €</b>	<b>11.748.438,84 €</b>
<i>I.G.I.C. (7%)</i>	274.130,24 €	274.130,24 €	274.130,24 €	822.390,72 €
<b>PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN</b>	<b>4.190.276,52 €</b>	<b>4.190.276,52 €</b>	<b>4.190.276,52 €</b>	<b>12.570.829,56 €</b>

**Tabla 1. Presupuesto por anualidades. ZONA 1**

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	IMPORTE ACUMULADO
	ZONA 2: ZONA CENTROISUR			
Total GRUPO I	1.836.993,10 €	1.836.993,10 €	1.836.993,10 €	5.510.979,29 €
Total GRUPO II	1.677.116,79 €	1.677.116,79 €	1.677.116,79 €	5.031.350,36 €
Total GRUPO III	235.780,99 €	235.780,99 €	235.780,99 €	707.342,98 €
<b>PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL</b>	<b>3.749.890,88 €</b>	<b>3.749.890,88 €</b>	<b>3.749.890,88 €</b>	<b>11.249.672,64 €</b>
<i>GASTOS GENERALES (13 %)</i>	487.485,81 €	487.485,81 €	487.485,81 €	1.462.457,44 €
<i>BENEFICIO INDUSTRIAL (6 %)</i>	224.993,45 €	224.993,45 €	224.993,45 €	674.980,36 €
<b>PRESUPUESTO EJECUCIÓN POR CONTRATA</b>	<b>4.462.370,15 €</b>	<b>4.462.370,15 €</b>	<b>4.462.370,15 €</b>	<b>13.387.110,44 €</b>
<i>I.G.I.C. (7%)</i>	312.365,91 €	312.365,91 €	312.365,91 €	937.097,73 €
<b>PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN</b>	<b>4.774.736,06 €</b>	<b>4.774.736,06 €</b>	<b>4.774.736,06 €</b>	<b>14.324.208,17 €</b>

**Tabla 2. Presupuesto por anualidades. ZONA 2**

### **PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN**

Aplicando los precios unitarios de los cuadros de precios al número de unidades se obtiene:

- Un Presupuesto de Ejecución Material para el LOTE N° 1: ZONA 1 de NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS SETENTA Y DOS MIL SEISCIENTOS TREINTA Y SIETE EUROS CON SESENTA Y OCHO CÉNTIMOS (9.872.637,68 €), que incrementado con el trece por ciento (13%) de Gastos Generales de Estructura, el seis por ciento (6%) de Beneficio Industrial y el siete por ciento (7%) de I.G.I.C., totaliza un Presupuesto Base de Licitación de DOCE MILLONES, QUINIENTOS

SETENTA MIL OCHOCIENTOS VEINTINUEVE EUROS CON CINCUENTA Y SEIS CÉNTIMOS (12.570.829,56 €)

- Un Presupuesto de Ejecución Material para el LOTE Nº 2: ZONA 2 ONCE MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS SETENTA Y DOS EUROS CON SESENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (11.249.672,64 €), que incrementado con el trece por ciento (13%) de Gastos Generales de Estructura, el seis por ciento (6%) de Beneficio Industrial y el siete por ciento (7%) de IG.I.C., totaliza un Presupuesto Base de Licitación de CATORCE MILLONES TRESCIENTOS VEINTICUATRO MIL DOSCIENTOS OCHO EUROS CON DIECISIETE CÉNTIMOS (14.324.208,17 €)

## **6) PERSONAL PROPIO E INSTALACIONES EXISTENTES**

### **A) Personal de campo del Servicio.**

Como ya se ha explicado en el apartado 1) la insuficiencia de personal en los últimos años hace que se hayan dejado de poder ejecutar una parte muy importante de los trabajos de conservación que se ha intentado compensar con el apoyo de contratos externos tales como Limpieza de márgenes o los encargos a TRAGSA.

Este contrato engloba toda la conservación y mantenimiento actuales e introduce mejoras lo que repercutirá en una mejora de las condiciones de seguridad de las carreteras.

En cuanto a la plantilla actual de campo está compuesta por 32 personas, de los cuales hay una media de 6 o más bajas (en estos momentos 8) y dos sustitutos por baja de larga duración y jubilación parcial. Esto hace que como media sólo se cuente a diario con un máximo de 25 personas que siempre son menos por el disfrute de las vacaciones, días de asuntos propios, libre disposición o compensación de horas.

A esto se añade que en su mayoría es personal que lleva muchos años en el servicio y en un alto porcentaje alrededor del 40% tiene limitaciones (siete en estos momentos) para realizar las tareas tal y como figura en los informes remitidos al servicio desde el servicio de recursos humanos.

Además como es lógico las mermas de la plantillas suponen una pérdida de su estructura inicial y que en estos momentos no se tengan puestos específicos de vigilantes de uso y defensa de la carretera o vigilantes de obra. A esto hay que añadir que el encargado está con una baja de larga duración suplida provisionalmente por el único capataz y que a su vez un oficial está llevando a cabo las labores de forma provisional las labores de capataz.

Por tanto, se considera que se debe revisar la estructura de la plantilla para suplir las carencias actuales como consecuencia de la merma de personal de los últimos años.

El contrato de conservación y aseguramiento de la Vialidad contempla como se ha expuesto en el punto 4.B) "Organización del personal" la contratación de 32 personas por lote como plantilla mínima, teniendo que reforzar las mismas para la ejecución de las operaciones del Grupo II. Esto significa como mínimo el doble de personal a la plantilla actual. Además al estar distribuido en dos lotes por zonas permite que los desplazamientos sean menores y la

programación sea más efectiva ganando en eficacia y eficiencia en la ejecución de los trabajos y servicios.

Los puntos 18 y 19 del Pliego del contrato establecen que la administración comprobará el cumplimiento de las condiciones establecidas en el contrato y a su vez se llevarán a cabo mediciones mensuales de los trabajos y operaciones para su abono.

Por lo expuesto, se considera que la entrada en servicio del contrato supone una oportunidad para reestructurar la plantilla actual, en función de las nuevas necesidades y del déficit actual, **no teniendo que subrogar personal**, ya que se considera que el personal actual es el indicado para realizar las labores de vigilancia de los servicios a contratar dada su experiencia y conocimientos, pudiendo reforzar las labores de vigilancia de la ejecución de las obras o las de vigilancia relacionadas con el uso y defensa de las carreteras.

No obstante, el cambio de estructura supondrá que parte del personal se tenga que especializar; volver a incorporar vigilantes de uso y defensa de la carretera o vigilantes de obra y especializar a parte de los peones actuales para las labores de mediciones y seguimiento de la ejecución de los trabajos del contrato.

Además, el personal seguirá realizando todos los trabajos que no están recogidos en el contrato tales como; señalización en grandes eventos insulares (FEAGA, Feria de artesanía, Día de Canarias, Fiestas Virgen de la Peña u otros); riego de zonas verdes donde no haya suministro de agua; apoyo al personal del contrato en caso de alertas meteorológicas e incluso en los casos en que el incumplimiento por parte del adjudicatario conllevara un riesgo para la seguridad alto, que provoquen actuaciones inmediatas o urgentes en la atención a las tareas de atención a la vialidad.

En paralelo a la tramitación de este expediente se intentará ir elaborando la propuesta de lo que se considera debe ser la reestructuración de los puestos de trabajo de la plantilla actual, adaptándose a las necesidades del nuevo contrato de conservación y las carencias que no han sido cubiertas en los últimos años.

#### B) Instalaciones y maquinaria actual.

Las instalaciones actuales del servicio situadas en Llanos Pelados están en condiciones precarias, con las cubiertas deterioradas, las zonas de acopios sin recubrimiento y con el vertedero muy cerca que provoca plagas de moscas e insectos y malos olores con tiempos del Este y Sureste.

En este sentido se ha solicitado la posibilidad a gestión de bienes de ocupar una nave en la zona del Cuchillete y se está estudiando hacer una nueva en la zona del enlace con la carretera FV-20.

Dentro del contrato y con el fin de paliar en parte las deficiencias actuales, se habilitará una zona para el personal del Servicio de Carreteras dentro de cada Centro de conservación, intentando que el uso de las instalaciones actuales pase a ser residual por los problemas anteriormente expuestos y a su vez sirva para coordinar mejor las labores de seguimiento del contrato de conservación.

En cuanto a la maquinaria y vehículos del servicio decir que estos tienen muchos años y que necesitarían de una inversión importante, si no se contratara el servicio.

## 7) CONCLUSIONES

- La entrada en vigor de este contrato de conservación y aseguramiento de la vialidad en las carreteras de la red insular puede suponer un aumento en la calidad de los servicios al contar con más medios y la distribución de la red en dos zonas Centro- Norte y Centro-Sur aumenta significativamente la eficacia y eficiencia de los trabajos y facilita la programación de los trabajos.

En cada lote se incorpora un total de 32 trabajadores, materiales y maquinaria nueva para llevar a cabo todas las labores de mantenimiento y conservación.

- Este tipo de contratos de conservación integral es el que se viene utilizando por las administraciones públicas desde hace más de veinte años para las labores de mantenimiento y conservación de las carreteras, sobre todo en los últimos años donde las limitaciones a la contratación pública y gasto de personal ha conllevado una reducción de plantilla importante, además de incorporar como es el Cabildo de Fuerteventura nuevos tramos de carreteras aumentando las necesidades de mantenimiento y conservación.

- Las directrices que se vienen dando a los servicios desde Secretaría e Intervención sobre todo a partir de la entrada en vigor de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, es que las tareas o servicios que tengan continuidad en el tiempo más allá de un ejercicio presupuestario se programen a través de Pliegos que engloben todas las actuaciones y reduzcan al máximo los contratos menores.

- La externalización de los trabajos de conservación y mantenimiento debe suponer una oportunidad para mejorar las condiciones y estructura actual de la plantilla actual, no considerándose la subrogación, al considerar que son necesarios para las labores de vigilancia del contrato, labores de vigilancia de obras y uso y defensa de las carreteras y aquellas que no forman parte del contrato que se han mencionado en el apartado anterior.

Firmado electrónicamente el día 13/12/2022 a  
las 7:03:00  
Jefe de Servicio de Carreteras  
Fdo.: ANTONIO KILIAN CARREÑO PEÑA