



ACTA DE LA MESA DE CONTRATACIÓN PARA LA ADJUDICACIÓN, POR EL PROCEDIMIENTO ABIERTO, CON VARIOS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN, DEL CONTRATO DE OBRA DENOMINADO “REHABILITACIÓN DE FIRME DE LA CARRETERA DE INTERÉS REGIONAL TF-4, TRAMO: GLORIETA AVENIDA TRES DE MAYO-CONEXIÓN TF-1” TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DE TENERIFE. (C-1240)

ACTA NÚMERO CUATRO.

En Santa Cruz de Tenerife, a 21 de junio de 2018, siendo las 10:30 horas del día, en el Despacho de la Sra. Directora de Carreteras y Paisaje, ubicado en la tercera planta del Palacio Insular, se reúne la Mesa de Contratación formada por los Señores que a continuación se relacionan para asistir al órgano de contratación al objeto de dar cuenta del resultado de la valoración de los criterios de ponderación no económicos (sobre nº 2) y posterior apertura del sobre nº 3 “criterios objetivos valorables mediante fórmulas o porcentajes” (expediente nº C- 1240), cuyo plazo de presentación finalizó el día el 16 de abril de 2018.

La referida Mesa está integrada, para este acto, por los siguientes miembros:

- **Presidenta:** D. Ofelia Manjón-Cabeza Cruz, Directora Insular de Carretera y Paisaje.
- **Como Vocales:**
 - D^a. Gladys Borges Martín, Responsable de Unidad de Operaciones de Capital de la Intervención General.
 - D^a. Fátima Rodríguez Rodríguez, Técnica de Administración General de la Asesoría Jurídica.
 - D^a. Mercedes Torres Pascual, Jefa del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje.
- **Como Secretaria:** D^a. M^a Isabel Rodríguez Mirabal, Responsable de Unidad de Contratación y Disciplina del Servicio Administrativo de Carreteras y Paisaje.

Asiste al acto del órgano colegiado, en calidad de invitado D. Sergio Leyva Campos, Ingeniero –Jefe de Conservación de Carreteras al objeto de exponer al resto de los miembros, en acto no público, el resultado de la valoración de los documentos relacionados con los criterios de valoración no económicos ni evaluables mediante fórmulas presentados por los licitadores en el sobre nº 2, dando lectura al informe técnico que obra en el expediente de contratación fechado el día 20 de junio de 2018 y cuyo tenor literal es el siguiente:

“(...) Se procedió al examen de la documentación aportada por los licitadores relativa a:

- *MEMORIA DESCRIPTIVA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS (C.2.): Las ofertas presentadas fueron las siguientes:*
- 1 U.T.E. DRAGADOS, S.A. – SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.*
 - 2 U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. – TEN-ASFALTOS, S.A.*
 - 3 OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.*
 - 4 CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.*

No encontrándose defecto alguno en las documentaciones presentadas, se procedió a valorar las mismas de acuerdo con los criterios de adjudicación incluidos en el Apartado nº 13 del P.P.T.P. que rige la presente contratación.

2.- VALORACIÓN REALIZADA:

El citado P.C.A.P. establece los criterios de valoración del sobre Nº 2 correspondientes a la proposición SUJETA A JUICIOS DE VALOR:

13.2.- C.2.- MEMORIA DESCRIPTIVA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS, P_{memoria}

*Se puntuará con un máximo de **diez (10) puntos** y un mínimo de **cero (0) puntos**.*

La puntuación de cada uno de los licitadores ($P_{\text{memoria},i}$) se obtendrá como suma de las valoraciones obtenidas en los apartados en que se divida la memoria justificativa.

Aquellos licitadores que no obtengan un mínimo de 5 puntos en este Criterio C.2. serán automáticamente excluidos del procedimiento de adjudicación.

*La **MEMORIA JUSTIFICATIVA** se redactará de la forma más clara posible. En este sentido, y en orden a disminuir la cantidad de tiempo necesario para el estudio de las mismas, dicha memoria justificativa **no podrá superar las DIEZ (10) páginas formato DIN A4 impresas por una sola cara, interlineado 1,5 líneas, siendo el tipo de letra a emplear Arial y tamaño de la fuente igual o superior a DOCE (12) puntos.***

En estas diez (10) páginas se incluirá la información que será valorada por la mesa de contratación, todo lo que exceda de dicho límite no será tenido en cuenta ni evaluado. Asimismo el documento presentado se incluirá en formato digital para facilitar su estudio (formato compatible Microsoft Word para el texto, Microsoft Excel para las tablas presentadas, MicroStation y Autocad para planos).

No computarán como informe los anexos o apéndices que puedan presentarse como documentación independiente que dé soporte a los datos incluidos en la MEMORIA JUSTIFICATIVA, y que únicamente servirán como aclaración para las valoraciones en caso de que la mesa lo estime necesario.

*La **MEMORIA JUSTIFICATIVA** deberá versar sobre los siguientes dos apartados:*

1. ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS: (valoración máxima de 6 puntos)

En base a los medios materiales y humanos que cada licitador ponga a disposición de la ejecución del contrato, se redactará una propuesta de **ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS** tendente al cumplimiento del plazo de obra. Valoración máx. 1,5 ptos.

Asimismo se detallará el plan de tajos de la obra, personal y maquinaria a emplear para cada uno, mediante la presentación de un **PLAN DE OBRA** detallado que incluirá rendimientos esperados en cada una de las actividades con incidencia en el plazo de la obra. Dicho plan de obra podrá ofertar un plazo de ejecución menor al establecido en el proyecto técnico, pero en cualquier caso, debe contemplar en el mismo la ejecución de aquellas mejoras sin coste adicional para la Administración que haya ofertado.

El **Plan de Obra** podrá ser presentado en formato DIN A3 y no computa para el recuento del número de páginas que conforman las ofertas (pudiendo ser incluido en documentación anexa en el sentido indicado en párrafos anteriores). Valoración máx. 1,5 ptos.

La justificación de los rendimientos de la maquinaria a emplear se podrá presentar como anexo en documento independiente.

Por último, el licitador deberá detallar la metodología que aplicará para la fabricación de los hormigones asfálticos objeto del contrato mediante la técnica de reciclado en central en caliente, los medios e instalaciones que dispondrá para ello así como el control de calidad que aplicará en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y recepción de la unidad terminada. Valoración máx. 3 ptos.

2. PROBLEMÁTICA DE LA OBRA, TAJOS Y SU CORRESPONDIENTES PROPUESTAS O ALTERNATIVAS DE DESVÍOS DE TRÁFICO: (valoración máxima de 4 puntos)

En el presente apartado se tendrá en cuenta que la obra se ejecute sin reducción de la capacidad de las vías afectadas, al menos durante el día, por lo que se valorará positivamente que las fases de ejecución y su consiguiente diseño de señalización y desvíos necesarios (en caso de modificar lo previsto por el Proyecto Constructivo) garanticen en todo momento la compatibilidad de los usos, así como una minimización de las molestias al entorno de la zona de obras.

Debe hacer referencia al menos a:

-Problemática de la obra, de los distintos tajos o zonas de obras y su afección al entorno. Valoración máx. 1 pto.

-Solución que se prevé dar a ellos y en particular a los que afectan al tráfico durante la ejecución de la obra. Valoración máx. 1 pto.

-Desvíos propuestos. Valoración máx. 2 ptos.

Se presentarán en DIN A3 los planos que se estimen necesarios para una mejor definición de los apartados anteriores. Estos planos no computarán para el número total de páginas

“SOBRE Nº 2.- Deberá tener el siguiente título: “SOBRE NÚMERO 2: Proposición relativa a criterios de valoración sujetos a juicios de valor (C.2.- Memoria descriptiva y organización de los trabajos) para la contratación, mediante procedimiento abierto, tramitación ordinaria, de la obra REHABILITACIÓN DE FIRME EN LA C.I.R. TF-4. TRAMO: GLORIETA AVDA. TRES DE MAYO – CONEXIÓN CON TF-1”

En relación con el cumplimiento del condicionante establecido en el PPTP relativo al desarrollo máximo de las exposiciones elaboradas para dar respuesta a los dos apartados incluidos en el segundo criterio de valoración –C.2.-, hacer constar que todos los licitadores han presentado una memoria justificativa ajustándose al mismo.

Después de haber llevado a cabo un extenso análisis y estudio pormenorizado de toda la documentación presentada objeto de valoración, se presenta a continuación un resumen de la valoración realizada de cada una de las ofertas presentadas en función de los criterios y subapartados anteriormente definidos.

2.1.- CRITERIO C.2.1 "Organización de los trabajos"

1 U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.

Desarrolla de forma amplia pero algo genérica la organización de los trabajos propuesta relacionando el listado de medios materiales y humanos propiedad de ambas entidades mercantiles o de colaboradores que se compromete a adscribir para su ejecución; medios que se consideran adecuados y suficientes en base al plan de trabajos establecido y los plazos estimados para cada actividad.

Refiere la disposición de equipos de retén suficientes (planta de asfalto, equipos de fresado y extendido, etc.) así como de un equipo auxiliar permanente compuesto por camión góndola y grúa móvil durante la ejecución de los trabajos con el fin de garantizar una respuesta adecuada ante incidencias relacionadas con averías. Para el adecuado control de la MBR refiere la utilización de una cámara térmica.

Establece de forma acertada la ejecución de la capa de rodadura al final de los trabajos de rehabilitación en cada uno de los sentidos a ancho completo (de calzada o por sentido en función de si se trata de tramo interurbano o urbano), si bien se debería modificar el orden en el inicio de la capa de rodadura en sentido S/C con el fin de reducir el riesgo que supone mantener durante más tiempo un escalón de 3 cm entre sentidos de circulación en el tramo urbano aun existiendo una doble línea continua. Por otro lado, acierta al establecer la secuencia temporal para la reposición de los aforadores afectados toda vez que planifica su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final insertando las espiras a una profundidad de 4 cm de tal forma que quede a 7 cm respecto a la rasante final, evitando así su ejecución sobre el microaglomerado.

Aporta el correspondiente Plan de Obra en formato DIN A3, algo simple y ajustado al plazo de ejecución establecido en el proyecto, donde se recogen todos los tramos de actuación y la secuencia temporal de actividades dentro de cada tajo de forma muy básica. En dicho planning se echa de menos la referencia a las actividades de seguridad y salud y gestión de residuos a realizar durante su ejecución. En contraposición, incluye de forma muy elaborada la justificación de los rendimientos esperados en cada una de las actividades.

Establece de forma genérica la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente, aunque hace hincapié en determinados condicionantes que son relevantes durante dicho proceso. Descripción escueta del funcionamiento de la planta y las principales características de los equipos que la conforman. Refiere, de forma acertada, la extracción previa de testigos en todos los tramos para la determinación de las capas existentes de cara a su aptitud para el reciclaje propuesto en el proyecto. En este sentido, establece a priori el primer tramo (Tramo 1) por el que se comienza la actuación como zona de procedencia de todo el RAP con el fin de asegurar la homogeneidad del árido reciclado para la fabricación de MBR y de disponer de todo el material necesario para la obra con suficiente antelación para planificar la fabricación de la mezcla reciclada. Aunque se considera acertado dicha decisión, es erróneo el cálculo realizado del volumen fresado en dicho tramo lo que implica que no sea suficiente el mismo para el suministro de todo el RAP necesario para la fabricación de las MBR. Define de forma correcta

el control de calidad (ensayos y frecuencia) que se aplicará en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación, relativos a las MBC con RAP.

2 U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. – TEN-ASFALTOS, S.A.

Desarrolla de forma amplia pero algo genérica la organización de los trabajos propuesta relacionando el listado de medios materiales y humanos propiedad de ambas entidades mercantiles o de colaboradores que se compromete a adscribir para su ejecución; medios que se consideran adecuados y suficientes en base al plan de trabajos establecido y los plazos estimados para cada actividad. Refiere igualmente la disposición de una tercera planta de fabricación de MBC como retén (incluye carta de compromiso).

Establece de forma acertada la ejecución de la capa de rodadura al final de los trabajos de rehabilitación en cada uno de los sentidos a ancho completo, si bien se debería modificar el orden en el inicio de la capa de rodadura establecida en cada sentido con el fin de reducir el riesgo que supone mantener durante más tiempo un escalón de 3 cm entre sentidos de circulación en el tramo urbano aun existiendo una doble línea continua. Por otro lado, acierta al establecer la secuencia temporal para la reposición de los aforadores afectados toda vez que planifica su reposición antes del extendido de la capa de rodadura final insertando las espiras a una profundidad de 4 cm de tal forma que quede a 7 cm respecto a la rasante final, evitando así su ejecución sobre el microaglomerado.

Aporta de forma detallada el correspondiente Plan de Obra en formato DIN A1 donde se recogen todos los tramos de actuación y la secuencia temporal de actividades dentro de cada tajo de forma pormenorizada y precisa, siendo coherente con lo descrito en la organización de los trabajos y coincidente en plazo con el establecido inicialmente en el proyecto. Incluye de forma muy elaborada la justificación de los rendimientos esperados en cada una de las actividades. Establece de forma acertada la secuencia temporal establecida para la reposición de los aforadores afectados evitando su ejecución sobre el microaglomerado.

Establece de forma genérica la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente. Refiere recomendaciones generales y describe de forma escueta el funcionamiento de la planta y las principales características de los equipos que la conforman. No refiere la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas) y su posible aptitud para el reciclaje. Define de forma correcta el control de calidad a nivel de ensayos (no hace referencia alguna en cuanto a la frecuencia de los mismos) que se aplicará en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación, relativos a las MBC con RAP.

3 OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.

Desarrolla de forma detallada y amplia la organización de los trabajos propuesta relacionando el listado de medios materiales y humanos propiedad de dicha entidad mercantil o de empresas colaboradoras o subcontratistas que se compromete a adscribir para su ejecución; medios que se consideran adecuados y suficientes en base al plan de trabajos establecido y los plazos estimados para cada actividad. Tan solo reseñar que refiere la puesta a disposición de una sola barredora lo cual es evidente que es insuficiente para los rendimientos establecidos; aún más, cuando dispone la puesta a disposición de 2 fresadoras.

En el sentido opuesto, se valora positivamente la adscripción a la obra de un silo de transferencia de MBC, una cámara térmica para controlar la temperatura durante el extendido y compactación y de un camión góndola y una grúa móvil para retirar la maquinaria en caso de avería o necesidad sobrevenida.

Establece de forma acertada la ejecución de la capa de rodadura al final de los trabajos de rehabilitación en cada uno de los tramos propuestos con el fin de evitar juntas longitudinales y limitar en el tiempo la presencia de escalón longitudinal entre sentidos de circulación en la zona urbana o de rampas para salvar los escalones transversales. Sin embargo, esta afirmación no es coherente

con lo puesto de manifiesto de poder llevar a cabo la capa de rodadura en conjunto para toda la calzada en el tramo urbano con únicamente dos extendedoras trabajando en paralelo (sección con 5 carriles de circulación)

Refiere la disposición de la planta de fabricación de mezclas propiedad de Ten-Asfaltos, S.A. para el suministro de las necesidades de producción de los equipos de extendido (aporta carta de compromiso). Así mismo establece la disposición de 2 plantas de retén (una propiedad de OHL y la otra de Ascasa). En relación con el suministro de áridos, asegura el suministro necesario poniendo a disposición de la obra la cantera de Los Pasitos.

Aporta el correspondiente Plan de Obra bastante detallado en formato DIN A1 donde se recogen todos los tramos de actuación y la secuencia temporal de actividades dentro de cada tajo de forma pormenorizada y precisa, siendo coherente con lo descrito en la organización de los trabajos y coincidente en plazo con el establecido inicialmente en el proyecto. Incluye de forma muy elaborada la justificación de los rendimientos esperados en cada una de las actividades. Establece de forma acertada la secuencia temporal establecida para la reposición de los aforadores afectados evitando su ejecución sobre el microaglomerado.

Establece de forma genérica la metodología a aplicar para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente. Refiere recomendaciones generales y describe de forma escueta el funcionamiento de la planta y las principales características de los equipos que la conforman. Sin embargo, establece la extracción previa al inicio de la obra de testigos en todos los tramos (cada 250 m por sentido de circulación aprox.) con el fin de comprobar el estado de los hormigones asfálticos para su uso en el reciclado. Define de forma correcta el control de calidad (ensayos y frecuencia) que se aplicará en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación, relativos a las MBC con RAP.

4 CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.

Describe de forma detallada y concreta su propuesta de organización de los trabajos en base a una serie de medios humanos y materiales relacionados para cada tipo de actividad o fase de ejecución que se compromete a utilizar; medios que se consideran adecuados y suficientes en base al plan de trabajos establecido, los plazos estimados para cada actividad en base a los rendimientos detallados y esperados en cada una de ellas y los desvíos de tráfico programados. Tan solo reseñar que refiere la puesta a disposición de dos barredoras para dos equipos de fresado, lo cual se considera algo insuficiente con la experiencia de obras similares recientes (TF-1 y TF-5)

No solo establece la programación temporal de cada uno de los tajos de obra sino que es el único licitador que de forma específica y acertada trata la problemática durante la ejecución de obra de la existencia de un gran número de tapas de registro a lo largo de la traza y establece soluciones en función de la casuística en cada tramo o sección de rehabilitación.

Por otro lado, refiere la ejecución de la capa de rodadura final (M-10) a ancho completo para evitar juntas longitudinales en frío una vez llevado a cabo todos los trabajos de rehabilitación de firme propiamente dichos en todos los tramos de proyecto. Si bien alterna tramos en sentido creciente y decreciente en la zona urbana para limitar el tiempo de exposición del inevitable escalón de 3 cm entre sentidos de circulación, se considera más coherente ejecutar la capa de rodadura final de dicho tramo urbano una vez finalizados los trabajos de rehabilitación y antes de comenzar con el tramo interurbano. De esta manera, se limita en el tiempo la presencia de rampas para salvar los escalones transversales en la zona urbana donde existen las conexiones con otras calles y giros a izquierda y derecha. Así mismo, acierta al establecer la secuencia temporal para la reposición de los aforadores afectados toda vez que lo planifica antes del extendido de la capa de rodadura final insertando las espiras a una profundidad de 4 cm de tal forma que quede a 7 cm respecto a la rasante final, evitando así su ejecución sobre el microaglomerado.

Refiere además la realización, antes del comienzo de los trabajos, de un replanteo con escáner láser terrestre con el fin de obtener la geometría actual de la vía y localizar tramos donde se pueda llevar a

cabo ajustes en rasante o peraltes; así como de una cámara térmica para controlar la temperatura una vez extendida la capa.

Aporta el correspondiente Plan de Obra en formato DIN A3, algo simple y ajustado al plazo de ejecución establecido en el proyecto, donde se recogen todos los tramos de actuación y la secuencia temporal de actividades dentro de cada tajo de forma muy básica. Incluye de forma muy elaborada la justificación de los rendimientos esperados en cada una de las actividades.

Establece de forma correcta la metodología propuesta para la fabricación de los hormigones asfálticos mediante la técnica de reciclado en central en caliente, haciendo hincapié en determinados condicionantes que son relevantes durante dicho proceso y describiendo paso a paso el proceso que se llevaría a cabo. Sin embargo, no refiere la necesidad de llevar a cabo una tramificación previa en función de la tipología del pavimento existente (mezclas continuas o discontinuas) y su posible aptitud para el reciclaje. Define el control de calidad (ensayos y frecuencia) que se aplicará en cada una de las fases: procedencia, acopios, fabricación, extendido y compactación, relativos a las MBC con RAP, si bien olvida determinados ensayos que son preceptivos llevar a cabo en coherencia con la normativa de aplicación (PG-4, PG-3, 6.1.-IC y 6.3-IC).

2.2.- CRITERIO C.2.2 "Problemática de la obra, tajos y sus correspondientes propuestas o alternativas de desvíos de tráfico"

1 U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.

Presenta, sin lugar a dudas, el mejor estudio en relación a la problemática de la obra detallando y analizando los principales problemas y afecciones que se han detectado a la hora de llevar a cabo los trabajos de rehabilitación de firme proyectados. En este sentido, no sólo hace mención a las indicadas de forma general por el resto de licitadores sino que relaciona de forma muy exhaustiva aquellas que se producirán tanto a las líneas y paradas de guaguas de TITSA como a la guagua turística, además de instalaciones subterráneas (pozos de registro), acceso a refinería y depósito municipal de vehículos. Establece para cada uno de ellos las alternativas y desvíos provisionales propuestos en función de la fase de ejecución (rehabilitación o rodadura final).

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en tres tipologías de desvío según el tramo de actuación (desvío a calzada opuesta a través de by-pass, itinerario alternativo por calles u otras vías o uso de un carril en sentido contrario al habitual); todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. Las soluciones propuestas en mucho de los casos priman la seguridad durante la ejecución de los trabajos a la posible afección o molestias que se puede producir sobre el tráfico (en cualquier caso éste será reducido al ejecutarse en horario nocturno), reservando el carril anexo al tajo de obra como margen de seguridad. Así mismo, dentro de las posibilidades, facilita las entradas y salidas al Puerto dentro de los desvíos planteados.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una detallada y muy elaborada documentación gráfica que incluye una serie de planos donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos y fases de ejecución así como detalles de los mismos y señalización de obra.

2 U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. – TEN-ASFALTOS, S.A.

Presenta un estudio detallado y concreto donde se analizan los principales problemas y afecciones que se han detectado a la hora de llevar a cabo los trabajos de rehabilitación de firme proyectados, poniendo especial énfasis no solo en aquellas que se producirán tanto al acceso al puerto como a la estación de servicio localizada en zona de obras, sino también a las líneas y paradas de guaguas de TITSA, estableciendo para cada uno de ellos las alternativas y desvíos provisionales propuestos en función de la fase de ejecución (rehabilitación o rodadura final).

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en dos tipologías de desvío según el tramo de actuación (desvío a calzada opuesta a través de los transfer existentes o itinerario alternativo por calles u otras vías); todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. Sin embargo, en la documentación gráfica adjunta, determinados desvíos se plantean habilitando un carril en sentido contrario al habitual (zona urbana con calzada única). De la revisión del mismo se han detectado una serie de errores o deficiencias tales como:

- *Abuso de desvío de tráfico por calles aledañas cuando es factible una menor afección al tráfico utilizando un carril en sentido contrario al habitual de los tres existentes, pudiendo dejar el contiguo como margen de seguridad y los otros dos de forma bidireccional (rehabilitación tramo urbano sentido TF-1).*
- *Sin embargo, el procedimiento recoge, para la ejecución de los trabajos de rehabilitación del tramo urbano en sentido S/C (de 3 carriles), el uso de la otra calzada (con dos carriles) como vía bidireccional. Si bien es lo más adecuado desde el punto de vista de menor afección al tráfico, se considera adecuado dejar libre el carril anexo al tajo de obra con el fin de facilitar su ejecución con mayor seguridad, evitando la circulación de vehículos junto a la maquinaria y personal de extendido sin margen de seguridad. Debe primar la seguridad durante la ejecución de los trabajos a la afección o molestias que se pueda producir sobre el tráfico, toda vez que éste será reducido al ejecutarse en horario nocturno.*
- *En el desvío de tráfico planteado para la ejecución de los trabajos en TF-4 zona enlace Costa Sur, sentido creciente, se ha planteado un itinerario alternativo de mayor recorrido y complejidad (por TF-5, enlace Casa cuna y TF-29) al óptimo factible (por la propia TF-1 en su conexión con TF-5)*

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una detallada y muy elaborada documentación gráfica que incluye una serie de planos donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos y fases de ejecución así como detalles de los mismos y señalización de obra. En relación a esto último, se ha detectado únicamente un error puntual en las señales de código dispuestas en los desvíos planteados por pasos de mediana en tramo de TF-4 correspondiente a autovía.

3 OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.

Presenta un estudio detallado y concreto donde se analizan los principales problemas y afecciones que se han detectado a la hora de llevar a cabo los trabajos de rehabilitación de firme proyectados, poniendo especial énfasis no solo en aquellas que se producirán tanto al acceso al puerto como a las calles transversales y estación de servicio localizada en zona de obras, sino también al carril bici y estación de guaguas, estableciendo para cada uno de ellos las alternativas y desvíos provisionales propuestos en función de la fase de ejecución (rehabilitación o rodadura final). Si bien hace mención dentro de la problemática de la obra a la posible afección a TITSA, refiere de forma errónea que no se verá afectada ninguna parada de guaguas.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en tres tipologías de desvío según el tramo de actuación (desvío a calzada opuesta a través de by-pass, itinerario alternativo por calles u otras vías o uso de un carril en sentido contrario al habitual); todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. De la revisión del mismo se han detectado una serie de errores o deficiencias tales como:

- *Abuso de desvío de tráfico por calles aledañas cuando es factible una menor afección al tráfico utilizando un carril en sentido contrario al habitual de los tres existentes, pudiendo dejar el contiguo como margen de seguridad y los otros dos de forma bidireccional (rehabilitación tramo urbano sentido TF-1).*

- Sin embargo, el procedimiento recoge, para la ejecución de los trabajos de rehabilitación del tramo urbano en sentido S/C (de 3 carriles), el uso de la otra calzada (con dos carriles) como vía bidireccional. Si bien es lo más adecuado desde el punto de vista de menor afección al tráfico, se considera adecuado dejar libre el carril anexo al tajo de obra con el fin de facilitar su ejecución con mayor seguridad, evitando la circulación de vehículos junto a la maquinaria y personal de extendido sin margen de seguridad. Debe primar la seguridad durante la ejecución de los trabajos a la afección o molestias que se pueda producir sobre el tráfico, toda vez que éste será reducido al ejecutarse en horario nocturno.
- En determinados desvíos de tráfico, se han planteado itinerarios alternativos cuya circulación (giros a la izquierda) no está permitida según la ordenación actual.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una detallada y muy elaborada documentación gráfica que incluye una serie de planos donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos y fases de ejecución así como detalles de los mismos y señalización de obra. En relación a esto último, se establece una velocidad máxima de 30 Km/h en los desvíos planteados por pasos de mediana en tramo de TF-4 correspondiente a autovía, lo cual es claramente erróneo según la normativa vigente 8.3.-I.C.

4 CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.

Presenta un estudio detallado y concreto donde se analizan los principales problemas y afecciones que se han detectado a la hora de llevar a cabo los trabajos de rehabilitación de firme proyectados, poniendo especial énfasis no solo en aquellas que se producirán tanto al acceso al puerto como a las calles transversales y estación de servicio localizada en zona de obras, sino también a los distintos enlaces, estableciendo para cada uno de ellos las alternativas y desvíos provisionales propuestos en función de la fase de ejecución (rehabilitación o rodadura final). Sin embargo, no hace mención alguna a la afección que se producirá tanto sobre las líneas de TITSA que circulan por dicha vía como a las paradas de guaguas que se ubican dentro ámbito de la obra.

En coherencia con lo anterior y el Plan de Obra propuesto, presenta un análisis global de las soluciones propuestas al tráfico agrupadas en tres tipologías de desvío según el tramo de actuación (desvío a calzada opuesta a través de by-pass, itinerario alternativo por calles u otras vías o uso de un carril en sentido contrario al habitual); todo ello, en aras de minimizar al máximo la afección al tráfico. El procedimiento recoge, para la ejecución de los trabajos de rehabilitación del tramo urbano en sentido S/C (de 3 carriles), el uso de la otra calzada (con dos carriles) como vía bidireccional. Si bien es lo más adecuado desde el punto de vista de menor afección al tráfico, se considera adecuado dejar libre el carril anexo al tajo de obra con el fin de facilitar su ejecución con mayor seguridad, evitando la circulación de vehículos junto a la maquinaria y personal de extendido sin margen de seguridad. Debe primar la seguridad durante la ejecución de los trabajos a la afección o molestias que se pueda producir sobre el tráfico, toda vez que éste será reducido al ejecutarse en horario nocturno.

Para una mejor comprensión, dicho estudio se complementa con una detallada y muy elaborada documentación gráfica que incluye una serie de planos donde se recogen los desvíos propuestos al tráfico para cada uno de los tramos y fases de ejecución así como detalles de los mismos y señalización de obra.

3.- EVALUACIÓN DE LAS DISTINTAS OFERTAS.

Las puntuaciones de las distintas ofertas correspondientes a los dos apartados recogidos dentro del Criterio C.2 se muestran a continuación en las siguientes tablas:

OFERTA		CRITERIO C.2.1. "ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS"									
R E F.	EMPRESA	Organización de los trabajos (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Plan de Obra (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Reciclado en central en caliente (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderaci ón	CALIFICACIÓN	VALORACIÓN TOTAL
1	U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	7,50	0,15	1,125	6,50	0,15	0,975	7,25	0,30	2,175	4,275
2	U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. - TEN- ASFALTOS, S.A.	7,25	0,15	1,088	9,00	0,15	1,350	6,50	0,30	1,950	4,388
3	OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	8,25	0,15	1,238	10,00	0,15	1,500	8,00	0,30	2,400	5,138
4	CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	8,00	0,15	1,200	7,00	0,15	1,050	8,50	0,30	2,550	4,800
PUNTUACIÓN MÁXIMA				1,500			1,500			3,000	6,000

OFERTA		CRITERIO C.2.2. "PROBLEMÁTICA DE LA OBRA, TAJOS Y SUS CORRESPONDIENTES PROPUESTAS O ALTERNATIVAS DE DESVÍOS DE TRÁFICO"									
REF.	EMPRESA	Problemática de la obra (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Soluciones (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Desvíos propuestos (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	VALORACIÓN TOTAL
1	U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	10,00	0,10	1,000	10,00	0,10	1,000	9,00	0,20	1,800	3,800
2	U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. - TEN-ASFALTOS, S.A.	9,00	0,10	0,900	7,00	0,10	0,700	9,00	0,20	1,800	3,400
3	OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	8,50	0,10	0,850	6,00	0,10	0,600	7,50	0,20	1,500	2,950
4	CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	8,00	0,10	0,800	9,00	0,10	0,900	9,00	0,20	1,800	3,500
PUNTUACIÓN MÁXIMA				1,000			1,000			2,000	4,000

4.- EVALUACIÓN FINAL DEL CRITERIO DE ADJUDICACIÓN SUJETO A JUICIOS DE VALOR: C.2.

Una vez valorados cada uno de los subcriterios recogidos en los Pliegos de Condiciones del concurso, resulta una calificación final DEL CRITERIO DE ADJUDICACIÓN SUJETO A JUICIO DE VALOR: C.2.- Memoria descriptiva y organización de los trabajos de:

OFERTA		CRITERIO C.2.- MEMORIA DESCRIPTIVA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS			
REF.	EMPRESA	CRITERIO C.2.1. "ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS"	CRITERIO C.2.2. "PROBLEMÁTICA DE LA OBRA, TAJOS Y SUS CORRESPONDIENTES PROPUESTAS O ALTERNATIVAS DE DESVÍOS DE TRÁFICO"	PUNTUACIÓN FINAL (SUMA DE C.2.1. Y C.2.2.)	EXCLUSIÓN
1	U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	4,275	3,800	8,075	NO
2	U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. - TEN- ASFALTOS, S.A.	4,388	3,400	7,788	NO
3	OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	5,138	2,950	8,088	NO
4	CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	4,800	3,500	8,300	NO
PUNTUACIÓN MÁXIMA		6,000	4,000	10,000	

Lo que se eleva a la Mesa de Contratación".

Finalizada la explicación del informe transcrito, la Mesa de Contratación, por unanimidad de los miembros con derecho a voto, aceptar la valoración realizada y hace propio el referido informe.

Acto seguido la Sra. Presidenta de la Mesa de Contratación, siendo las 10.24 horas de día, procede a la apertura del acto público personándose diversos representantes de las personas licitadoras

La Presidencia manifiesta a los presentes que la reunión ha sido convocada para dar cuenta en primer lugar, de la puntuación obtenida respecto de los criterios objeto de valoración del sobre 2 "criterios de valoración no económicos ni evaluables mediante fórmulas"; en segundo lugar, se procedería a la apertura pública del sobre nº 3 "oferta económica y mejoras". Todo ello en cumplimiento de lo preceptuado en la cláusula nº 16.6 del pliego de cláusulas administrativas particulares que rige el contrato.

A continuación pasó a detallar, por cada licitador, la puntuación del criterio C.2, leyendo la puntuación global obtenida conforme al detalle del cuadro ut-supra.

Seguidamente, se procedió a la apertura del Sobre nº 3 “criterios objetivos valorables mediante fórmulas o porcentajes” que debía contener la oferta económica (Anexo nº IV) y las mejoras opcionales (Anexo nº XIII). El resultado de la apertura es el siguiente:

El resultado de la lectura de cada uno de los sobres se detalla a continuación:

PRECIO:

EMPRESAS LICITADORAS	PRECIO (IGIC INCLUIDO)
UTE DRAGADOS, S.A.-SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	2.390.516,47 €
UTE CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L.-TEN-ASFALTOS, S.A.	2.247.828,24 €
OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	2.433.357,29 €
CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	2.135.582,42 €

MEJORAS:

LICITADOR	MEJORA Nº 1	MEJORA Nº 2	MEJORA Nº 2
UTE DRAGADOS, S.A.-SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	X	X	X
UTE CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L.-TEN-ASFALTOS, S.A.	X	X	X
OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	X	X	X
CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	X	X	X
CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMINGUEZ SANDO S.A.	X	X	X

Concluida la lectura de la documentación contenida en los sobres nº 3 la Sra. Presidenta invitó a los asistentes a que expusieran cuantas observaciones o reservas estimaren oportunas que serían reflejadas en el acta sin que ninguno de los presentes efectuare alegación alguna.

A la vista de lo expuesto se procedió por la Sra. Presidenta al cierre del acto público, siendo las 10.28 horas del día arriba referenciado.

Una vez se abandono la sala por los licitadores, la Mesa de contratación procedió a la valoración de las proposiciones contenidas en los meritados sobres nº 3, lo que dio como resultado la siguiente relación:

OFERTA		CRITERIO C.1.- OFERTA ECONÓMICA								
REF.	LICITADOR	OFERTA ECON.	OFERTA	PRESUP. BASE DE LICITACIÓN	OFERTA MEDIA		EXCLUSIÓN POR SER > 10 % MEDIA	OFERTA MEDIA RECALCULADA		BAJA DESPROPOR.
1	U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	2.390.516,47	73,38%	3.257.722,09	2.301.821,11	70,66%		2.301.821,11	70,66%	NO
2	U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. - TEN-ASFALTOS, S.A.	2.247.828,24	69,00%							NO
3	OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	2.433.357,29	74,70%							NO
4	CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	2.135.582,42	65,55%							NO

OFERTA		CRITERIO C.1.- OFERTA ECONÓMICA						
REF.	LICITADOR	BAJA DESPROPOR.	JUSTIFIC. ADMITIDA	EXCLUSIÓN	OFERTA ECONÓMICA	OFERTA	OFERTA ECONÓM. MÁS BAJA	PUNTUACIÓN ECONÓMICA
1	□ U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	NO	NO PROCEDE	NO	2.390.516,47	73,38%	2.135.582,42	7,728
2	□ U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. - TEN-ASFALTOS, S.A.	NO	NO PROCEDE	NO	2.247.828,24	69,00%		9,000
3	□ OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	NO	NO PROCEDE	NO	2.433.357,29	74,70%		7,346
4	□ CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	NO	NO PROCEDE	NO	2.135.582,42	65,55%		10,000

OFERTA		CRITERIO C.2.1. "ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS"									
REF.	EMPRESA	Organización de los trabajos (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Plan de Obra (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Reciclado en central en caliente (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	VALORACIÓN TOTAL
1	U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	7,50	0,15	1,125	6,50	0,15	0,975	7,25	0,30	2,175	4,275
2	U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. - TEN-ASFALTOS, S.A.	7,25	0,15	1,088	9,00	0,15	1,350	6,50	0,30	1,950	4,388
3	OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	8,25	0,15	1,238	10,00	0,15	1,500	8,00	0,30	2,400	5,138
4	CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	8,00	0,15	1,200	7,00	0,15	1,050	8,50	0,30	2,550	4,800
PUNTUACIÓN MÁXIMA				1,500			1,500			3,000	6,000

OFERTA		CRITERIO C.2.2. "PROBLEMÁTICA DE LA OBRA, TAJOS Y SUS CORRESPONDIENTES PROPUESTAS O ALTERNATIVAS DE DESVÍOS DE TRÁFICO"									
REF.	EMPRESA	Problemática de la obra (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Soluciones (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	Desvíos propuestos (SOBRE 10 PTOS)	Coef. de ponderación	CALIFICACIÓN	VALORACIÓN TOTAL
1	U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	10,00	0,10	1,000	10,00	0,10	1,000	9,00	0,20	1,800	3,800
2	U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. - TEN-ASFALTOS, S.A.	9,00	0,10	0,900	7,00	0,10	0,700	9,00	0,20	1,800	3,400
3	OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	8,50	0,10	0,850	6,00	0,10	0,600	7,50	0,20	1,500	2,950
4	CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	8,00	0,10	0,800	9,00	0,10	0,900	9,00	0,20	1,800	3,500
PUNTUACIÓN MÁXIMA				1,000			1,000			2,000	4,000

OFERTA		CRITERIO C.2.- MEMORIA DESCRIPTIVA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS			
REF.	EMPRESA	CRITERIO C.2.1. "ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS"	CRITERIO C.2.2. "PROBLEMÁTICA DE LA OBRA, TAJOS Y SUS CORRESPONDIENTES PROPUESTAS O ALTERNATIVAS DE DESVÍOS DE TRÁFICO"	PUNTUACIÓN FINAL (SUMA DE C.2.1. Y C.2.2.)	EXCLUSIÓN
1	▪ U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	4,275	3,800	8,075	NO
2	▪ U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. - TEN-ASFALTOS, S.A.	4,388	3,400	7,788	NO
3	▪ OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	5,138	2,950	8,088	NO
4	▪ CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	4,800	3,500	8,300	NO
PUNTUACIÓN MÁXIMA		6,000	4,000	10,000	

OFERTA		CRITERIO C.3.- MEJORAS AL CONTRATO SIN COSTE ADICIONAL PARA LA ADMINISTRACIÓN										
REF.	EMPRESA	MEJORA Nº 1			MEJORA Nº 2			MEJORA Nº 3			VALORACIÓN E.M.	PUNTUACIÓN FINAL
		OFERTADA	VALORACIÓN E.M.	PUNTUACIÓN	OFERTADA	VALORACIÓN E.M.	PUNTUACIÓN	OFERTADA	VALORACIÓN E.M.	PUNTUACIÓN		
1	▪ U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	X	98.000 €	4,7	X	72.000 €	3,4	X	39.000 €	1,9	209.000	10,000
2	▪ U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. - TEN-ASFALTOS, S.A.	X		4,7	X		3,4	X		1,9	209.000	10,000
3	▪ OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	X		4,7	X		3,4	X		1,9	209.000	10,000
4	▪ CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	X		4,7	X		3,4	X		1,9	209.000	10,000

OFERTA		PUNTUACIÓN TOTAL FINAL: CRITERIOS C.1. + C.2. + C.3.									
REF.	EMPRESA	CRITERIO C1			CRITERIO C2			CRITERIO C3			PUNTUACIÓN TOTAL
		s/10 ptos	Ponderac.	Pfinal	s/10 ptos	Ponderac.	Pfinal	s/10 ptos	Ponderac.	Pfinal	
1	▪ U.T.E. DRAGADOS, S.A. - SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A.	7,728	0,40	3,091	8,075	0,40	3,230	10,000	0,20	2,000	8,321
2	▪ U.T.E. CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L. - TEN-ASFALTOS, S.A.	9,000	0,40	3,600	7,788	0,40	3,115	10,000	0,20	2,000	8,715
3	▪ OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.	7,346	0,40	2,939	8,088	0,40	3,235	10,000	0,20	2,000	8,174
4	▪ CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ SANDO, S.A.	10,000	0,40	4,000	8,300	0,40	3,320	10,000	0,20	2,000	9,320

A la vista de lo expuesto, atendiendo al criterio de adjudicación establecido en la cláusula nº 10.4 en relación con la nº 16 del pliego de cláusulas administrativas particulares que rige el contrato así como lo preceptuado en el art. 151.1 del Real Decreto Legislativo 3/2011 de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP), de **la Mesa de Contratación**, por unanimidad de sus miembros con derecho a voto, **propone al órgano de contratación:**

1.- Establecer la siguiente clasificación de las proposiciones presentadas y admitidas, por orden decreciente, en función de la puntuación obtenida:

1. CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMINGUEZ S.A. (SANDO).
2. UTE CONSTRUCCIONES ELFIDIO PÉREZ, S.L.-TEN-ASFALTOS, S.A.
3. UTE DRAGADOS, S.A.-SEÑALIZACIONES VILLAR, S.A
4. OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.

2.- Adjudicar el contrato de obra denominado **“REHABILITACIÓN DEL FIRME DE LA CARRETERA DE INTERÉS REGIONAL TF-4, TRAMO GLORIETA AVENIDA TRES DE MAYO-CONEXIÓN TF-1”** término municipal de Santa Cruz de Tenerife (C-1240), a la entidad mercantil **CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMINGUEZ S.A. (SANDO)**, C.I.F. **A-29.029.428**, NIT **230.097** por el precio del contrato ascendente a la cuantía de **DOS MILLONES CIENTO TREINTA Y CINCO MIL QUINIENTOS OCHENTA Y DOS EUROS CON CUARENTA Y DOS CÉNTIMOS** (2.135.582,42 € IGIC incluido), y un plazo de ejecución contractual de **CINCO (5) MESES** contados a partir del día siguiente al de la formalización del acta de comprobación del replanteo.

Todo ello al considerar que contiene la oferta económicamente más ventajosa al haber obtenido la mayor puntuación total atendiendo al criterio de adjudicación señalados en el pliego de cláusulas administrativas particulares que rigen la licitación.

3.- Aceptar las mejoras propuestas por CONSTRUCCIONES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ S.A. (SANDO) con el detalle previsto en la cláusula nº 13.1, apartado C.3 del pliegos de cláusulas administrativas particulares que rige el contrato y consistentes en la ejecución de:

- **MEJORA 1: EJECUCIÓN DE BANDAS SONORAS EN BORDES DE CALZADA**

Y REPINTADO TRONCO. (AMBAS CALZADAS)

- **MEJORA 2:** REHABILITACIÓN SUPERFICIAL DE FIRME EN RAMALES DEL ENLACE COSTA SUR Y RECINTO FERIAL
- **MEJORA 3:** REPOSICIÓN DE JUNTAS DE DILATACIÓN EN VIADUCTO DE C.I.R. TF-4

4.- De conformidad con lo establecido en el art. 151 del TRLCSP y cláusula contractual 19.1 del pliego de cláusulas administrativas particulares el órgano de contratación, a través del Sr. Consejero Insular del Área o Director Insular que impulsa el expediente, requerirá al licitador que haya presentado la oferta económicamente más ventajosa para que presente la documentación justificativa contenida en la referida cláusula contractual.

Y siendo las 10:50 horas del día arriba citado se da por terminada la reunión de la Mesa de Contratación, levantándose la presente acta para la debida constancia en el expediente de su razón.

D^a. Ofelia Manjón-Cabeza Cruz.

D^a. Mercedes Torres Pascual.

D^a. Gladys Borges Martín.

D^a. Fátima Rodríguez Rodríguez

D^a. M^a Isabel Rodríguez. Mirabal.