

Informe técnico para la adjudicación de las obras contenidas en el “Proyecto de Conservación Integral de las Carreteras del Centro de Conservación de Tafalla, años 2024 - 2027”

En este informe se motiva la valoración de la documentación aportada por los licitadores en el sobre nº 2 “propuesta criterios cualitativos”, de acuerdo con los criterios de adjudicación establecidos en la cláusula 11 de las Condiciones Particulares que rigen en la contratación y ejecución de las obras citadas.

1.- Criterios Cualitativos: MÁXIMO 50 PUNTOS

Se valorará conforme a lo siguiente:

- Memoria: Máximo 15 puntos

Descripción de los procedimientos y forma de abordar las operaciones que abarcan la conservación, incluyendo los medios materiales y humanos necesarios para llevar a cabo los trabajos, particularizando dichas actuaciones a la singularidad y características específicas (geográficas, orográficas, meteorológicas, etc.) del lote correspondiente.

UTE Sacyr Conservación, S.A. / Construcciones y Excavaciones Erriberri, S.L.: La memoria aborda las características específicas de las carreteras del centro de forma exhaustiva y en profundidad, apuntando a aspectos muy variados que influyen en la conservación del centro: zonas inundables, desbordamientos de ríos, zonas de corte habituales, climatología, análisis del tráfico, etc. Lo más destacable es el grado de detalle y acierto de estos análisis, identificando con precisión en las diferentes tipologías de carreteras y de forma concreta e individual en las más importantes de la red, las carencias o aspectos destacables en materia de firmes, drenaje, taludes, señalización, balizamiento, defensa, entorno, vegetación, etc., identificando los tramos de cada eje destacables en cada aspecto. En base a este análisis, y vinculado con él, se estudian las operaciones de mantenimiento necesarias y las que se ejecutan anualmente.

Se describen las operaciones principales de la conservación detalladamente en la que destaca la gran cantidad de información sobre cada una de ellas, en particular la descripción, el procedimiento de ejecución, la composición del equipo, los materiales, rendimiento, periodicidad y especialmente el peso económico de cada actuación sobre la anualidad y las necesidades particulares indicando los tramos, mediciones e importes estimados. También contempla datos estadísticos, proporciones y estudios de anualidades anteriores en cada materia, lo cual permite identificar las diferentes materias (firmes, señalización, estructuras, etc.) que componen la conservación real.

La particularización a la realidad del centro es manifiesta y denota un profundo conocimiento de las necesidades de conservación y las actuaciones que se derivan de ellas.

Se valora en **12,7 puntos**.

Excavaciones Fermín Osés, S.L.: La memoria describe las características orográficas, climatológicas, territoriales, zonas inundables (textual y gráficamente), desbordamientos de ríos, riesgo de incendios, tráfico, etc., del centro con acierto y de forma exhaustiva, relacionándolas con la red de carreteras, su problemática y la afección a su mantenimiento. El grado de detalle descriptivo y gráfico es elevado.

Se identifican las carreteras más importantes de la red con una descripción prolija en cuanto a sus características generales, geometría, travesías, intersecciones, señalización, etc. Es algo menor el análisis de estos tramos en materia de firmes, drenaje, señalización, balizamiento, defensa, etc., limitándose a describirlas. En base a este análisis, y vinculado con él, se estudian las operaciones de mantenimiento necesarias y las que se ejecutan anualmente.

Se describen las operaciones principales de la conservación detalladamente: procedimiento de ejecución, composición del equipo, materiales, etc. Se hace un análisis del reparto económico de las diferentes actividades (por criterios estadísticos e informaciones publicadas de otros ejercicios) contemplando el porcentaje de peso económico de cada actuación sobre la anualidad. No queda relacionado de forma unívoca con las necesidades identificadas en el estudio de la red, aunque los procedimientos de ejecución son correctos, así como los análisis de aspectos concretos como las rutas ciclistas, transporte escolar, zonas turísticas, prevención de riesgos, señalización de obras, etc.

Se plantean innovaciones tecnológicas aplicables a la actividad de conservación.

La particularización a la realidad del centro tiene ciertas carencias, pero se aprecia el conocimiento de las necesidades de conservación y las actuaciones que se derivan de ellas, acordes con la realidad del centro.

Se valora con **11,7 puntos**

UTE Aceinsa Movilidad, S.A. / Díez y Compañía, S.A: Identifica y relaciona la experiencia de las empresas, lo cual no es objeto de este apartado.

La memoria analiza las características del centro en cuanto a climatología, entorno, tráfico, siniestralidad, inundabilidad, zonas de descanso, pasos de fauna, etc., se refiere. Si bien este análisis no se vincula de forma unívoca con las operaciones a llevar a cabo en la red de carreteras, limitándose principalmente a identificar o relacionar los datos. Se describen las principales características de las carreteras que conforman el centro (analiza la autopista AP-15 que no es objeto del contrato), y se identifican y vinculan algunas patologías detectadas en varios ejes con ciertas operaciones de mantenimiento necesarias.

Se describen los medios humanos y materiales necesarios para llevar a cabo la conservación, pero de forma genérica sin particularizar a las características del contrato. Identifica los factores que influyen en la ejecución del contrato (aspectos administrativos, meteorológicos, por tramos urbanos, etc.). En conjunto se describen las actuaciones y los medios involucrados, también desde el aspecto de la seguridad preventiva y la señalización, pero no es demasiado específica del Centro de Tafalla.

La particularización a la realidad del centro es escasa, más bien describe la infraestructura viaria y sus elementos. Aunque detecta necesidades reales de conservación de la revisión realizada, las descripciones no son exhaustivas y los procedimientos para llevar a cabo las actuaciones se vinculan de forma más pobre y se describen genéricamente.

Se valora con **8,3 puntos**.

UTE Becsa, S.A. / Terraplenes y Escolleras de la Rioja, S.L. / Vallas Castiñeiras, S.L.:

Se describen en la memoria las características del entorno en materia de climatología, orografía, relieve, reparto de población, etc., y su influencia concreta sobre las carreteras del centro de forma exhaustiva, es particularmente destacable el estudio en profundidad de las zonas inundables y los desbordamientos de ríos y las zonas de riesgo, siendo éste un problema relevante y recurrente del centro en lo que a conservación extraordinaria se refiere.

Se analiza la red identificando, en todas las carreteras de la red, las carencias o aspectos destacables en materia de IMD, firmes, drenaje, entorno, señalización, balizamiento, defensa, instalaciones, etc., identificando los tramos destacables en cada aspecto, aunque la descripción de daños o necesidades no es demasiado profunda. En menor grado en la red local. Se incluye la Autovía del Pirineo, A-21, que no es objeto de este contrato.

Se describen las operaciones principales de la conservación relacionadas con el conocimiento del centro e identificando en los tramos donde alcanza mayor importancia. Es acertada la descripción, el procedimiento de ejecución, la composición del equipo y los materiales. No recoge en profundidad los rendimientos, periodicidad ni el peso económico de cada actuación sobre la anualidad. Sí analiza aspectos de seguridad preventiva, innovaciones tecnológicas y señalización. Ésta última específicamente analizada para determinadas labores (desbroces, limpiezas, etc.) y tramos (autovías)

Se aprecia un cierto grado de particularización a la realidad del centro y se percibe un conocimiento real de las necesidades de conservación y cómo se llevan a cabo estas intervenciones.

Memoria valorada con **8,9 puntos**.

UTE Asfaltos de Biurrun, S.A. / API Movilidad, S.A.: La memoria describe las características del centro de forma general en geografía, orografía, meteorología y altitud, sin relacionarlo en profundidad con la conservación de sus carreteras. Se identifican las principales características de las carreteras que conforman el centro en materia de IMD, firme, señalización, drenaje, barrera, balizamiento y observaciones. También de forma gráfica sobre un plano, aunque resulta una descripción general más que un análisis y tampoco se vincula unívocamente con las operaciones de mantenimiento necesarias, aunque se recogen algunas propuestas de actuación concretas. Las obras de paso y estructuras más relevantes se describen también someramente con indicación de algunas patologías detectadas.

Se describen los medios humanos y materiales necesarios para llevar a cabo la conservación, pero sin particularizar en las características del contrato. En conjunto se describen las actuaciones y los medios involucrados, pero sin relacionarlo con los rendimientos, recursos económicos destinados a cada naturaleza de actuación o al conocimiento de las necesidades fruto de su estudio. No resulta demasiado específica del Centro de Tafalla.

La particularización a la realidad del centro es media y describe la infraestructura viaria y sus elementos, y las necesidades de conservación y las actuaciones se vinculan de forma más genérica.

Se valora con **9,8 puntos**

- **Vialidad invernal y su problemática en las carreteras del Centro de Conservación objeto del contrato: Máximo 15 puntos**

Incluirá una descripción (geográfica, meteorológica, orográfica, etc.) de la red de carreteras del Centro, particularizando en función de la predicción meteorológica, la cota de nieve, la jerarquía de las carreteras, el tramo horario, etc., los medios requeridos y sus características singulares.

UTE Sacyr Conservación, S.A. / Construcciones y Excavaciones Erriberri, S.L: En su oferta se describen y analizan los condicionantes que afectan a la vialidad invernal en múltiples materias: climatología, orografía, trazado, zonas susceptibles de formación de hielo, etc. Este análisis es exhaustivo e identifica con precisión y de forma específica la problemática de la red de carreteras de Tafalla, destacando los tramos más sensibles.

Se describe el procedimiento operativo y de organización de los medios y recursos de la empresa y de la administración con detalle y ajustado al que realmente se aplica en vialidad invernal.

Se definen 8 escenarios de actuación (el “Plan de Vialidad Invernal” invernal recoge 5), en función de la situación meteorológica (cotas de nieve y precipitaciones) relacionando los equipos activados, los tramos de intervención, las carreteras y tramos afectados (también de forma gráfica en planos). Este análisis es exhaustivo y acertado, siendo un aspecto destacado en su oferta. Tiene un mayor alcance que el del propio “Plan de Vialidad Invernal” y resulta muy detallado, tanto en lo que a tramos y medios involucrados se refiere, como a otras cuestiones, como el registro de actuaciones, GPS, riesgos específicos, silos, medidas contra el impacto ambiental, etc.

Relaciona una serie de propuestas de avances tecnológicos a aplicar en la vialidad invernal del centro para mejorar su eficiencia, que se valoran positivamente considerándolos oportunos.

Se valora en **11,9 puntos**.

Excavaciones Fermín Osés, S.L.: La memoria describe en gran medida los condicionantes vinculados con la vialidad invernala: geografía, climatología, travesías, estrechamientos de calzada, etc., y su operativa: niveles de servicio, tipos de fundentes y sus usos y dosificaciones, mantenimiento de equipos, niveles de servicio, silos, etc. El análisis es detallado y trata una multiplicidad de aspectos, es acertado en cuanto a la tecnología inherente al mantenimiento de la vialidad invernala, pero su grado de particularización a la red de carreteras de Tafalla es algo menor.

Los procedimientos operativos y de organización de los medios y recursos de la empresa y de la administración, las comunicaciones, partes de trabajo, etc., se ciñen al aplicado en otros distritos de su competencia.

Previamente a plantear los medios activados en función de las predicciones, se analizan las carreteras del centro identificando los tramos más sensibles, cotas más elevadas, riesgo en formación de hielo, tráfico, ventisqueros, líneas de transporte escolar, fondos de saco, lluvia engelante, etc. En parte se considera un tanto teórico, si bien, se particulariza en cierto grado a las carreteras del Centro de Tafalla.

Se definen 6 escenarios de actuación, aunque se vinculan al número de equipos activados sin mayor vinculación con cotas o intensidad de precipitaciones. Sí se identifican los tramos de intervención de cada quitanieves gráficamente con cierta lógica operativa, pero con una distribución de carreteras discutible. Este análisis es mejorable, en particular su vinculación con la meteorología.

Se valora con **10,7 puntos**.

UTE Aceinsa Movilidad, S.A. / Díez y Compañía, S.A: Su oferta contiene relaciones de carreteras, estaciones meteorológicas, instalaciones, etc., genéricas y de menor interés. En base a los datos climatológicos históricos de las estaciones se analiza los condicionantes que afectan a la vialidad invernala, pero resulta teórico y poco específico, con carencias en el estudio de la problemática de la red de carreteras de Tafalla y sus tramos más sensibles.

Se describe el procedimiento operativo y de organización de los medios y recursos de la empresa y de la administración ajustado al descrito en el Plan de Vialidad Invernala, sin mayor cuestionamiento o análisis.

Se definen el escenario de actuación y recorridos de cota inferior a 400 m (con todos los equipos activados) con los tramos de intervención de cada quitanieves (también de forma gráfica en planos). Este análisis es algo superficial y con una distribución mejorable. Recoge el "Plan de Vialidad Invernala" sin desarrollarlo y estudiarlo particularizado a la red de Tafalla.

Se valora en **7,7 puntos**.

UTE Becsa, S.A. / Terraplenes y Escoleras de la Rioja, S.L. / Vallas Castiñeiras, S.L: En su oferta se describen y analizan los condicionantes que afectan a la vialidad invernala en múltiples materias: climatología, orografía, cotas, niveles de servicio, zonas susceptibles de formación de hielo, riesgos específicos, etc. Este

análisis es exhaustivo e identifica con precisión y de forma específica la problemática de la red de carreteras de Tafalla, destacando los tramos más sensibles.

Se describe el procedimiento operativo y de organización de los medios y recursos de la empresa y de la administración con cierto detalle y ajustado al recogido en el “Plan de Vialidad Invernal”. Quizás carece de un mayor desarrollo específico del centro en algunos aspectos (activación de equipos, forma de trabajar, comunicaciones, etc.), aunque sí lo contiene al describir medios, instalaciones, acopios de fundentes, planificación de la campaña, etc.

No se definen escenarios de actuación concretos, sino puntos críticos de los recorridos, ni las distribuciones de quitanieves en función de las cotas o precipitaciones. Es mejorable en este aspecto del reparto de equipos en función de la situación meteorológica (cotas de nieve y precipitaciones) relacionando los equipos activados, las carreteras y tramos de intervención afectados.

Valorado en **9,3 puntos**.

UTE Asfaltos de Biurrun, S.A. / API Movilidad, S.A.: Su oferta analiza, en base a los datos climatológicos históricos de las estaciones del entorno, la meteorología que afecta a la vialidad invernal, pero resulta teórico y poco específico, con carencias en el estudio de la problemática de la red de carreteras de Tafalla y sus tramos más sensibles. Se estudian las cotas en las principales carreteras de la red, pero no la problemática concreta en mayor profundidad y variedad. Sí se relacionan los puertos principales, las líneas de transporte escolar, etc. de forma meramente descriptiva.

Se describe el procedimiento operativo y de organización de los medios y recursos de la empresa y de la administración ajustado al descrito en el “Plan de Vialidad Invernal”, sin mayor cuestionamiento o análisis. Describe generalidades relativas a la tecnología de la vialidad invernal y sus equipos.

Se definen 2 escenarios de actuación, en función de la cota de nieve, a 500 m e inferior a 400 m, relacionando someramente los equipos activados, los tramos de intervención, las carreteras y tramos afectados (también de forma gráfica en planos). Este análisis es mejorable y se basa en un reparto territorial norte – sur, que no es muy ajustado a la realidad.

Contiene un estudio económico de los importes ejecutados en vialidad invernal por mensualidades y horas medias de equipos quitanieves.

Se valora en **9 puntos**.

- **Organización: Máximo 10 puntos**

Se describirá la organización del Centro de Conservación objeto del contrato, así como su gestión, incluyendo las instalaciones, parcela, pabellón, oficinas, equipamiento, organización de actividades, aparcamientos, organización de maquinaria, organización de señalización, acopios de materiales, así como su localización física.

UTE Sacyr Conservación, S.A. / Construcciones y Excavaciones Erriberri, S.L.:

El apartado de organización describe bien los agentes que participan en la conservación, así como una relación de medios adscritos al contrato tanto propios de la empresa como puestos a disposición del contrato por la administración. Profundiza en la descripción de las características del personal y de los medios auxiliares.

Recoge acertadamente los procedimientos operativos en múltiples aspectos: programaciones, informes, comunicaciones, categorización y resolución de incidentes, activación de recursos, partes diarios, personal, organización específica de determinadas actuaciones, instalaciones, etc.

Recoge una serie de innovaciones tecnológicas de aplicación en la actividad de conservación que mejoran la seguridad vial y la operatividad.

Todo lo expuesto es coherente con los procedimientos que se aplican en el contrato. Denota un detallado y claro conocimiento de los métodos de trabajo de la conservación y de sus actores, así como de los documentos y de las herramientas que se aplican en la actividad, no obstante, su contenido siendo correcto y exhaustivo, tiene un carácter descriptivo y sólo modifica positivamente algunos aspectos de la organización aplicada.

Se valora en **8,9 puntos**.

Excavaciones Fermín Osés, S.L.: El apartado de organización describe correctamente los agentes que participan en la conservación, así como una relación de medios adscritos al contrato tanto propios de la empresa como puestos a disposición del contrato por la administración, así como de las instalaciones.

Recoge los procedimientos operativos en múltiples aspectos: programaciones, comunicaciones, categorización y resolución de incidentes, activación de recursos, partes diarios, personal, subrogación, etc.

Todo lo expuesto es coherente con los procedimientos que se aplican en el contrato. Denota el conocimiento de los métodos de trabajo de la conservación y de sus actores, así como de los documentos y de las herramientas que se aplican en la actividad, no obstante, su contenido siendo correcto, tiene un carácter descriptivo sin modificar ni añadir propuestas o modificaciones que añadan valor al apartado.

Se valora con **7,9 puntos**.

UTE Aceinsa Movilidad, S.A. / Díez y Compañía, S.A: Su oferta presenta el organigrama operativo conforme a lo exigido en pliego, y una relación detallada del personal y medios adscritos a la conservación, así como de las instalaciones.

Recoge los procedimientos operativos en varios aspectos: medio ambiente, residuos, comunicaciones y GPS, planificación, informes, acopios, etc. Hay algunas carencias en la descripción de la operativa aplicada en cuanto a las relaciones entre administración y empresa, además de algunos errores como la elaboración de inventarios o la vigilancia de carreteras que formalmente no competen a la empresa.

Todo lo expuesto es aplicable al contrato, pero se echa en falta abordar aspectos operativos relevantes: operativa en vialidad invernal, reuniones de seguridad, planificación, resolución de incidentes, etc. El apartado es correcto, pero con posibilidades de mejora.

Se valora en **7 puntos**.

UTE Becsa, S.A. / Terraplenes y Escolleras de la Rioja, S.L. / Vallas Castiñeiras, S.L: El apartado de organización describe los agentes que participan en la conservación, así como una relación de medios adscritos al contrato tanto propios de la empresa como puestos a disposición del contrato por la administración, así como de las instalaciones. Hay algún error en cuanto al servicio de vigilancia que no compete a la empresa.

Recoge los procedimientos operativos en varios aspectos: comunicaciones, resolución de incidentes, activación de recursos, comunicaciones, personal y su cometido, calidad, medio ambiente, etc., pero se echa en falta abordar aspectos operativos relevantes.

Describe la organización específica de una serie de actuaciones de conservación concretas de forma más detallada y oportuna.

Todo lo expuesto es coherente con los procedimientos que se aplican en el contrato. Conoce los métodos de trabajo de la conservación y de sus actores, así como de los documentos y de las herramientas que se aplican en la actividad, no obstante, su contenido siendo correcto no es demasiado exhaustivo y carece de descripción en varias cuestiones de la metodología de trabajo.

Valorado en **6,7 puntos**.

UTE Asfaltos de Biurrun, S.A. / API Movilidad, S.A.: El apartado de organización describe los agentes que participan en la conservación, así como una relación de medios adscritos al contrato tanto propios de la empresa como puestos a disposición del contrato por la administración, así como de las instalaciones, en las que hace especial hincapié.

Recoge los procedimientos operativos en varios aspectos: comunicaciones, resolución de incidentes, activación de recursos, comunicaciones, personal y su cometido, calidad, medio ambiente, medidas de ahorro energético, etc., pero se echa en falta abordar aspectos operativos relevantes. Propone operativas diferentes a las que se aplican en la actualidad con herramientas de gestión y aplicaciones informáticas diferentes, se valoran positivamente.

Describe la organización específica de una serie de actuaciones de conservación concretas de forma más detallada y oportuna.

Todo lo expuesto es asumible como método y procedimiento a aplicar en el contrato. En algunos aspectos coincide con el actual y en otros propone alternativas. También hay algún error como la vigilancia de carretera o de explotación que no es objeto de sus atribuciones. Deja sin abordar algunas cuestiones

organizativas relevantes: categorización de incidencias y procedimiento de resolución, metodología de programación, reuniones, informes, etc. No está mal, pero mejorable en algunos aspectos.

Se valora en **6,7 puntos**.

- **Planificación: Máximo 10 puntos**

Se especificará la planificación de los trabajos para la optimización de las anualidades disponibles. Deberá presentarse una programación anual que incluirá un diagrama de barras con los plazos en los que se llevarán a cabo las diferentes actuaciones de conservación, agrupadas por tipología, cuantificándose las actuaciones propuestas hasta agotar la anualidad correspondiente.

UTE Sacyr Conservación, S.A. / Construcciones y Excavaciones Erriberri, S.L: En su oferta se analizan las partidas de conservación más relevantes a ejecutar dentro del contrato. Las mediciones y rendimientos de estas operaciones surgen del conocimiento de necesidades obtenido del estudio del Centro de Tafalla o de las actuaciones periódicas que se realizan cada ejercicio, bien porque sea programable, como el desbroce, o por datos estadísticos como las salidas de emergencia y similares de los últimos años. Esta forma de planificar y presupuestar la conservación vincula necesidades con operaciones planteadas de forma muy realista y acertada.

Se analiza de forma detallada el peso porcentual de las diferentes operaciones planteadas en el conjunto de la anualidad.

Se hace un reparto de anualidades y un cronograma valorado económicamente y con mediciones estudiadas que se considera acertado y encajado con la realidad de la conservación. Buen estudio que plantea una programación veraz.

Se valora con **9,3 puntos**

Excavaciones Fermín Osés, S.L.: En su oferta se analizan las partidas de conservación más relevantes a ejecutar dentro del contrato. Las mediciones y rendimientos de estas operaciones surgen del conocimiento de necesidades obtenido del estudio del Centro de Tafalla (expuestas en la memoria) o de las actuaciones periódicas que se realizan cada ejercicio, bien porque sea programable, como el desbroce, o por datos estadísticos como las horas por administración y similares de los últimos años. Esta forma de planificar y presupuestar la conservación vincula necesidades con operaciones planteadas de forma acertada.

Se analiza el peso porcentual de las diferentes operaciones planteadas en el conjunto de la anualidad.

Se hace un reparto de anualidades y un cronograma valorado económicamente y con mediciones concretas que se considera correcto. El estudio plantea una planificación viable.

Se valora con **8,3 puntos**

UTE Aceinsa Movilidad, S.A. / Díez y Compañía, S.A: Se plantean las unidades de obra más importantes a ejecutar dentro del contrato con sus mediciones basándose en la periodicidad de determinadas actuaciones (talas, desbroces, etc.) y por los datos de ejercicios anteriores. Las mediciones y rendimientos de estas operaciones no se relacionan tanto con las necesidades del estudio del Centro de Tafalla, sino con las actuaciones periódicas que se realizan cada ejercicio o por datos estadísticos (con unos coeficientes de corrección en algunas actividades) e importes de años precedentes, que también son oportunos. También se identifican las actuaciones diferenciando su peso por categoría de carretera. Esta planificación, si bien surge en gran medida de datos precedentes y de la actividad desarrollada en el pasado, es acertada. Se analiza el peso porcentual de las diferentes operaciones planteadas en el conjunto de la anualidad. Presenta un plan anual tipo en el que reparte la anualidad con mediciones y plazos de ejecución valorados económicamente. Se considera viable y acertado como programación de conservación del centro. Se valora con **7,7 puntos**

UTE Becsa, S.A. / Terraplenes y Escolleras de la Rioja, S.L. / Vallas Castiñeiras, S.L: En su oferta se analizan las partidas de conservación más relevantes a ejecutar dentro del contrato. Las mediciones y rendimientos de estas operaciones surgen del conocimiento de necesidades obtenido del estudio del Centro de Tafalla, haciendo una serie de propuestas concretas que se cuantifican, o de las actuaciones periódicas programables que se realizan cada ejercicio. Algunas de las mediciones propuestas se han estimado de forma general, sin identificar donde llevarlas a cabo. Su planificación y valoración vincula las necesidades con operaciones planteadas correctamente analizando el peso porcentual en la anualidad media. Se hace un reparto de anualidades valorado económicamente y con mediciones estudiadas en plazo y medición que se considera correcto y ejecutable. Se valora con **7,7 puntos**

UTE Asfaltos de Biurrun, S.A. / API Movilidad, S.A.: En su oferta se programan las actuaciones más frecuentes diferenciándolas por categoría de carretera y basándose en aspectos estadísticos y actuaciones periódicas. No queda claramente vinculada su planificación a las necesidades detectadas en la red de carreteras del Centro de Tafalla. Con su planificación se programan las mensualidades de una anualidad media y se cuantifican los importes. Resulta una planificación generalista y los repartos económicos de la anualidad por grupo de actividades, aunque se base en ejercicios anteriores, es teórica ya que no apunta a actuaciones identificadas en carretera. Se considera poco específica y con posibilidades de mejora, aunque los datos presentados se asemejan a una posible programación viable. Se valora con **7,3 puntos**

Las puntuaciones definitivas obtenidas son las que figuran en el cuadro siguiente:

	CRITERIOS CUALITATIVOS				
	MEMORIA (15 PUNTOS)	VIALIDAD INVERNAL (15 PUNTOS)	ORGANIZACIÓN (10 PUNTOS)	PLANIFICACIÓN (10 PUNTOS)	SUMA OFERTA TECNICA
UTE Sacyr Conservación, S.A. / Co	12,70	11,90	8,90	9,30	42,80
Excavaciones Fermín Osés, S.L.	11,70	10,70	7,90	8,30	38,60
UTE Aceinsa Movilidad, S.A. / Diez	8,30	7,70	7,00	7,70	30,70
UTE Becsa, S.A. / Terraplenes y Es	8,90	9,30	6,70	7,70	32,60
UTE Asfaltos de Biurrun, S.A. / AP	9,80	9,00	6,70	7,30	32,80

Pamplona, 14 de mayo de 2024

Director del Servicio
de Conservación



Fecha:
2024.05.1
6 09:57:53
+02'00'

Pablo González Sánchez

Jefe de Sección
de Estructuras y Obras

SOTO
VALCARCE
PEDRO LUIS
- 10088171A

Firmado digitalmente por
SOTO VALCARCE
PEDRO LUIS -
10088171A
Fecha: 2024.05.16
09:41:41 +02'00'

Pedro L. Soto Valcarce

Jefe del Negociado
de Conservación y Vialidad
Navarra Centro Norte

MARTIN
GOMEZ LUIS
MIGUEL - DNI
51922935K

Firmado digitalmente
por MARTIN GOMEZ
LUIS MIGUEL - DNI
51922935K
Fecha: 2024.05.16
09:53:31 +02'00'

Luis Miguel Martín Gómez

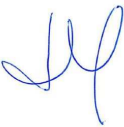
Director del Servicio
de Nuevas Infraestructuras

POLO
SORIANO
JESUS -
72871808B

Firmado digitalmente por
POLO SORIANO
JESUS - 72871808B
Fecha: 2024.05.16
10:06:22 +02'00'

Jesús Polo Soriano

Director del Servicio
de Estudios y Proyectos



Josetxo López García