

Informe técnico para la adjudicación de las obras contenidas en el “Proyecto de Conservación Integral de las Carreteras del Centro de Conservación de Tudela, 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 Alvac, S.A. / Lacunza Hermanos, S.L.: Se describe en la memoria la problemática específica del centro relativa a inundabilidad (indicando tramos afectados), atención a incidencias y su tipología, siniestralidad, fauna, ciclistas, etc., estas cuestiones se analizan en mayor medida. Otros aspectos se recogen de forma más superficial: climatología, orografía, relieve, reparto de población, etc. Su influencia concreta sobre las carreteras del centro se estudia en menor grado y no se vincula con las operaciones de conservación.

Se analizan e identifican las actuaciones relevantes de conservación llevadas a cabo en anteriores ejercicios y el gasto inherente destinado a ellas. Se podría deducir el reparto económico por naturaleza de actividad, pero de forma estadística, no por estudio concreto de actuaciones pendientes o necesarias fruto del conocimiento de la red.

Se describen las operaciones principales de la conservación no excesivamente relacionadas con el conocimiento del centro e identificando tramos. Resulta algo genérica la descripción, el procedimiento de ejecución, la composición del equipo, los materiales, etc., y no indica rendimientos, mediciones estimadas, etc. Se presentan innovaciones tecnológicas aplicables (en algún caso) a la conservación de Tudela.

El grado de particularización a la realidad del centro es limitado, aunque se conoce la actividad de los anteriores ejercicios.

Se valora con **10,2 puntos**

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 de 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 los diferentes elementos (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 **12,9 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 Tudela.

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 **9 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 y en profundidad, 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 del centro en lo que a conservación extraordinaria se refiere.

Se analiza la red de forma particularizada identificando con precisión 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. En menor grado en la red local.

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 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 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 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 **10,8 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. Las obras de paso y estructuras más relevantes se describen también someramente (se incluye la AP-15 excluida del contrato) con indicación de algunas patologías detectadas.

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. 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 Tudela.

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 **9,1 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 Alvac, S.A. / Lacunza Hermanos, S.L.: Su oferta contiene relaciones de carreteras, estaciones meteorológicas, etc., genéricas y de menor interés. En base a los datos climatológicos históricos de las estaciones y la orografía se analizan los condicionantes que afectan a la vialidad invernal, pero resulta teórico, haciendo una división territorial norte-sur y este-oeste algo alejada de la realidad operativa. Se describen y analizan los condicionantes que afectan a la vialidad invernal en varias materias: climatología, orografía con las cotas por las que discurren las principales carreteras, rutas escolares, centros sanitarios, polígonos, etc. Este análisis describe de forma general la problemática de la red de carreteras de Tudela, destacando los tramos más sensibles de forma teórica.

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 análisis. Describe generalidades relativas a la tecnología de la vialidad invernal y sus equipos.

Se definen los 2 escenarios de actuación que el “Plan de Vialidad Invernal” recoge 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 bastante realista en lo que a distribución de equipos se refiere.

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 **10,4 puntos**.

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, predicciones meteorológicas, etc. Este análisis

es exhaustivo e identifica con precisión y de forma específica la problemática de la red de carreteras de Tudela, 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 bueno, 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, zonas de cambio de sentido, operativa en temporales con niveles de servicio, recarga de fundentes, 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 **12,7 puntos**.

UTE Aceinsa Movilidad, S.A. / Díez y Compañía, S.A: Su oferta contiene relaciones de carreteras, estaciones meteorológicas, instalaciones (algún error en lo que considera puesto a disposición en el contrato), etc., genéricas y de menor interés.

En base a los datos climatológicos históricos de las estaciones se analizan los condicionantes que afectan a la vialidad invernal, pero resulta teórico y poco específico, con carencias en el estudio de la problemática de la red de carreteras de Tudela 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 Invernal, sin mayor 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 y reparto de tramos cuestionable. Recoge el “Plan de Vialidad Invernal” sin desarrollarlo y estudiarlo particularizado a la red de Tudela.

Se valora en **8,4 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 invernal 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 Tudela, 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”. Carece de un mayor desarrollo específico del centro en algunos aspectos (activación de equipos, forma de trabajar, comunicaciones, etc.), aunque si lo contiene al describir otros medios, instalaciones, acopios de fundentes, planificación de la campaña, etc.

No se definen escenarios de actuación concretos, sino puntos críticos de los recorridos. Tampoco 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, los tramos de intervención, las carreteras y tramos afectados.

Valorado en **9,7 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 Tudela 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 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 los equipos activados, los tramos de intervención, las carreteras y tramos afectados (también de forma gráfica en planos). Este análisis es correcto y contiene una operativa ajustada a la realidad.

Contienen 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 Alvac, S.A. / Lacunza Hermanos, S.L.: El apartado de organización describe los agentes que participan en la conservación y su formación específica, así como una relación de medios adscritos al

contrato tanto propios de la empresa como puestos a disposición del contrato por la administración, en particular en las instalaciones.

Recoge los procedimientos operativos en aspectos concretos: atención a incidencias (conforme al Manual de Intervención), meteorología, GOS, etc., pero no profundiza o no aborda otras variables importantes en cuanto a organización: programaciones, informes, partes diarios, relación administración-empresa y sus comunicaciones, organización específica de determinadas actuaciones, 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 el contrato, pero se echa en falta abordar varios aspectos operativos relevantes: operativa en vialidad invernal, reuniones de seguridad, planificación, relación administración-empresa, etc. El apartado es correcto, pero con posibilidades de mejora.

Se valora en **7,1 puntos**.

UTE Sacyr Conservación, S.A. / Construcciones y Excavaciones Erriberri, 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. Profundiza en la descripción de las características del personal y de los medios auxiliares.

Recoge 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 **8,7 puntos**.

UTE Aceinsa Movilidad, S.A. / Díez y Compañía, S.A: Su oferta presenta el organigrama operativo conforme a lo exigido en pliego, así como 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 compete 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 carencias relevantes y muchas posibilidades de mejora.

Se valora en **5,6 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 **6,3 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, que 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. En conjunto es mejorable en determinados aspectos relevantes y con alguna carencia.

Se valora en **5,9 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 Alvac, S.A. / Lacunza Hermanos, S.L.: En su oferta se programan las actuaciones más frecuentes diferenciándolas por categoría de carretera y basándose en aspectos estadísticos y actuaciones periódicas. Sólo se vincula parcialmente su planificación con las necesidades detectadas en la red de carreteras del Centro de Tudela. Con su planificación se programan las mensualidades de una anualidad media y se cuantifican los importes. Resulta una planificación viable, pero los repartos económicos de la anualidad por grupo de actividades, aunque se base en ejercicios anteriores, tienen cierto grado teórico ya que no apunta íntegramente a actuaciones identificadas en carretera. Se analiza en profundidad las cuantías económicas y el reparto en la anualidad de ejercicios precedentes tanto por tipología de actuaciones como en unidades concretas, pero las necesidades reales detectadas solo parcialmente se identifican y posteriormente cuantifican y programan. Se considera adecuada y viable, pero con posibilidades de mejora, aunque los datos presentados se asemejan a una posible programación veraz.

Se valora con **8,8 puntos**

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 Tudela 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 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 **9,1 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 Tudela, 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. 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, aunque podría particularizarse en intervenciones más concretas.

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, aunque carece de una vinculación unívoca con las necesidades detectadas.

Se valora con **7,2 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 Tudela, 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 si se han estimado de forma general, sin identificar dónde llevarlas a cabo o en base a la periodicidad habitual. Su planificación y valoración vincula parcialmente las necesidades con las operaciones planteadas 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, pero susceptible de profundizarse algo más.

Se valora con **8 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 Tudela. 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 Alvac, S.A. / Lacunza Hermanos	10,20	10,40	7,10	8,80	36,50
UTE Sacyr Conservación, S.A. / Compañía	12,90	12,70	8,70	9,10	43,40
UTE Aceinsa Movilidad, S.A. / Díez	9,00	8,40	5,60	7,20	30,20
UTE Becsa, S.A. / Terraplenes y Es	10,80	9,70	6,30	8,00	34,80
UTE Asfaltos de Biurrun, S.A. / AP	9,10	9,00	5,90	7,30	31,30

Pamplona, 14 de mayo de 2024

Director del Servicio
de Conservación

Jefe de Sección
de Estructuras y Obras

Jefe del Negociado
de Conservación y Vialidad
Navarra Centro Norte

Pablo González Sánchez

Pedro L. Soto Valcarce

Luis Miguel Martín Gómez

Director del Servicio
de Nuevas Infraestructuras

Director del Servicio
de Estudios y Proyectos

Jesús Polo Soriano

Josetxo López García