



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

INFORME TÉCNICO

Asunto: Valoración de los criterios evaluables mediante juicio de valor del Expediente 11035/2018 “Contrato mixto de obras: Redacción de proyecto y ejecución de las obras Nuevo Vial de Conexión de los Barrios de San Diego y Apolonia en la ciudad de Lorca (Ronda Sur Central Tramo 1)”

1. CRITERIOS EVALUABLES MEDIANTE JUCIO DE VALOR

Según el apartado K.2. del Anexo I del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) los Criterios evaluables mediante juicio de valor son:

- Documento técnico de licitación: 40 puntos
- Memoria constructiva y el programa de trabajos: 9 puntos

Según el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPTP) que rige el concurso del contrato mixto de obra el Documento Técnico de Licitación (DTL) deberá desarrollar, completar y perfeccionar el Proyecto de Trazado e incluir las mejoras que el licitador estime conveniente siempre que no supongan variaciones significativas sobre la ocupación prevista, no alteren la funcionalidad y permeabilidad de la Ronda y se atenga a los condicionantes generales que se señalan en el Anejo 1 del PPTP.

Según el PCAP, se valorarán los siguientes aspectos del DOCUMENTO TÉCNICO DE LICITACIÓN:

1. **Grado de desarrollo de los documentos del Documento Técnico de Licitación** (20 puntos):
 - a. **Memoria y anejos** (6 puntos): se tendrá en cuenta el grado explicativo, la justificación de los cálculos y la coherencia del documento.

En el Anejo 1 del PPTP se detalla los aspectos a tener en cuenta respecto a los Anejos a la Memoria, citándose:

MEMORIA

- a) *Anejo de cartografía y topografía*
- b) *Anejo de geología y procedencia de materiales*
- c) *Anejo de climatología e hidrología*
- d) *Anejo de trazado geométrico*





Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

- e) Anejo de tráfico
- f) Anejo de firmes
- g) Anejo de drenaje
- h) Anejo de estructuras
- i) Anejo de soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras
- j) Anejo de Señalización, Balizamiento y Defensas
- k) Anejo de movimiento de tierras
- l) Anejo de Plazo y Plan de Obra
- m) Anejo de reposición de servicios afectados
- n) Expropiaciones
- o) Anejo de justificación de precios
- p) Anejo de control de calidad
- q) Estudio de Seguridad y Salud (indicado en el Apartado 4.1 del PPTP)

- b. **Planos** (6 puntos): se atenderá a la calidad, estructura y nivel de detalle de los mismos.

Según el PPTP:

Describirán gráficamente todos y cada uno de los elementos del tramo proyectado para que queden perfectamente detalladas todas las obras y elementos propuestos a nivel de diseño para la construcción, así como sus procesos constructivos.

Respecto al paso inferior bajo la línea ferroviaria se realizarán los siguientes planos acotados con referencia al ferrocarril y utilizando coordenadas UTM: Planta general del trazado 70 m a ambos lados del FC, Planta del paso bajo el FC, Sección transversal y Sección longitudinal.

- c. **Pliego de Prescripciones Técnicas** (4 puntos): se valorará el grado de detalle de este documento y su coherencia con el documento presupuesto.

Según el PPTP:

Incluirá la descripción detallada de las actuaciones a realizar, las características de los materiales y de las unidades de obra, y la forma de ejecución, medición, abono y control de calidad de éstas, estableciendo las referencias oportunas a la normativa vigente de aplicación, que en unión con los Planos permitirá la completa definición de las obras.

- d. **Presupuesto** (4 puntos): se tendrá en cuenta el grado de desarrollo, coherencia y calidad del mismo.

Según el PPTP:

Se detallarán las mediciones, cuadros de precios y presupuesto de ejecución material y base de licitación.





Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

2. Funcionalidad, estética y calidad de las obras (20 puntos):

- a. **La funcionalidad** (10 puntos): se valorará que cada uno de los elementos proyectados se haya diseñado eficazmente adecuado a sus fines.
- b. **La estética** (4 puntos): se valorará en el diseño propuesto el equilibrio, la proporción y la correspondencia adecuada entre los diferentes elementos de la vía, así como la integridad de ésta en el entorno y el medioambiente.
- c. **La calidad de las obras** (6 puntos): se valorará la calidad de los materiales y medios utilizados, así como el resultado final de las obras proyectadas.

Respecto a la MEMORIA CONSTRUCTIVA Y PROGRAMA DE TRABAJOS, según el PCAP, la valoración se realizará según el siguiente desglose:

- Estudio y análisis pormenorizado del procedimiento constructivo de las obras: 4,50 puntos.
- Equipos y recursos a emplear en cada actividad: 0,90 puntos.
- Memoria explicativa de la programación de los trabajos: 1,80 puntos.
- Diagrama de Gantt con desarrollo de las distintas unidades de obra y con indicación de las actividades críticas que condicionan la obra: 0,90 puntos.
- Las inversiones mensuales previstas, así como su desglose en las unidades de obra: 0,90 puntos.

2. LICITADORES

Han presentado oferta al presente concurso los siguientes licitadores:

OFERTA 1: UTE: ACCIONA CONSTRUCCION, S.A.-URDINTER INFRAESTRUCTURAS. S.L

OFERTA 2: UTE: FERROVIAL AGROMAN, S.A.-CONSTRUCCIONES URDECON, S.A.

OFERTA 3: UTE: VIAS Y CONSTRUCCIONES, S.A.-GONZALEZ SOTO, S.A.

OFERTA 4: UTE: EIFFAGE INFRAESTRUCTURAS, S.A.U.-ORTHEM, SERVICIOS Y ACTUACIONES AMBIENTALES, S.A.U.- CONSTRUCCIONES Y DESARROLLOS TUDMIR, S.L.

OFERTA 5: UTE: CONSTRUCCIONES INIESTA, S.L.U.- PAVASAL EMPRESA CONSTRUCTURA, S.A.

OFERTA 6: UTE: CHM OBRAS E INFRAESTRUCTURAS, S.A. - FORUM SAN PATRICIO, S.A.





Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

OFERTA 7: UTE: TECYR, CONSTRUCCIONES Y REPARACIONES, S.A.- AUDECA, S.L.U -
ELECINOR, S.A. - AVANCE Y DESARROLLO DE OBRAS, S.L.

3. VALORACIÓN DE LAS OFERTAS

Se detalla a continuación las consideraciones más relevantes respecto a la valoración de las ofertas presentadas por los diferentes licitadores.

3.1. Valoración del Documento Técnico de Licitación

Según el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPTP) que rige el concurso del contrato mixto de obra el Documento Técnico de Licitación (DTL) incorporará las correcciones y mejoras al Proyecto de Trazado que considere oportunas, describiéndolas claramente en un apartado específico de la Memoria dedicado a ello, o bien remarcadas individualmente en cada uno de los subapartados: movimiento de tierras, firmes, estructuras, drenaje, etc. de dicha Memoria.

Respecto a la cartografía y topografía del DTL, la Dirección General de Carreteras puso a disposición de los licitadores la cartografía de base del Proyecto de Trazado, para el desarrollo de los trabajos en formato digital. Se pedía incluir la cartografía y topografía empleadas para la definición de la solución, así como la descripción de los elementos (bases) y listados necesarios para el replanteo de las obras. Se ha considerado aceptable la documentación presentada en este apartado por las diferentes ofertas.

En lo referente a la geología y procedencia de materiales, el PPTP pedía incorporar los estudios geológicos y geotécnicos adicionales realizados en su caso, así como la descripción de la campaña hidrogeológica y geotécnica que el licitador se compromete a efectuar, indicando los sondeos, toma de muestras, ensayos "in situ" y de laboratorio a realizar que el licitador considere oportuno para el perfecto conocimiento del terreno. Además debía estudiarse y justificarse la procedencia de cada uno de los materiales necesarios para la ejecución de las obras, la localización de préstamos, yacimientos y canteras, volúmenes precisos e idoneidad de materiales. En este punto todas las ofertas se comprometen a la realización de una campaña geotécnica complementaria, con la excepción de la oferta 5. Por otro lado, las ofertas 1 y 3 han incorporado el coste de esta campaña complementaria en el presupuesto del DTL.



**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

En cuanto a la climatología e hidrología, se pedía recoger las características climáticas e hidrológicas más significativas de la zona de estudio en cuanto puedan resultar de interés en el diseño de la actuación o de alguno de sus elementos. Se pedía revisar el cálculo hidráulico y reseñar el resultado de dicho análisis. En este punto, todas las ofertas han incluido un anejo específico referente a climatología e hidrología, a excepción de la oferta 3 que entiende suficiente el estudio realizado en el Proyecto de Trazado, por lo que en este punto la oferta 3 ha argumentado “parte común con el proyecto de trazado, no reproducida”.

En lo concerniente al trazado geométrico, se solicitaba la inclusión de los listados de las alineaciones en planta y alzado de todos los ejes de trazado, así como de los accesos y reposición de carreteras y caminos existentes, debiéndose realizar un estudio de visibilidad en planta y alzado. Para el diseño de los ejes anteriores se debían seguir las disposiciones recogidas en la normativa vigente, entendiéndose como tales la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero de 2016, por la que se aprueba la Norma 3.1- IC “Trazado” de la Instrucción de Carreteras y la Orden Circular 32/12, de 14 de diciembre, sobre guía de nudos viarios. En este punto se considera preciso que la definición del trazado incluya para todos los ejes los siguientes datos: radios en planta (máximos y mínimos), parámetros de clotoide (máximos y mínimos), pendientes y rampas (máximas y mínimas), parámetros de acuerdo vertical (máximos y mínimos), estudio de visibilidad, secciones transversales tipo, gálibos, definición de sobrehanchos y peraltes, tipología de intersecciones. Por otro lado, al tratarse de un tramo de vía urbano, se considera importante el cumplimiento de la legislación y normativa referente a la accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Resaltar que, como ya se ha citado, el DTL incorporaría correcciones al Proyecto de Trazado y, además, como se especificaba en el PPTP los cambios en el trazado debían realizarse dentro de la zona expropiada. Teniendo en cuenta todo lo anterior, se considera que las ofertas 5 y 6 presentan una solución adecuada, siendo el resto de ofertas mejorable.

En lo referente al drenaje de la vía, se pedía la justificación del diseño y tipología de las obras de drenaje transversal y de los dispositivos de drenaje longitudinal superficial y profundo en su caso, comprobando la correspondiente capacidad de drenaje, teniendo en cuenta los posibles efectos del incremento de caudal aguas abajo de las obras de drenaje, prestando especial cuidado en evitar la inundación de las fincas colindantes a las obras, tanto durante su ejecución como durante el período de explotación. En cuanto a la normativa a tener en cuenta se encuentra la Orden FOM298/2016, de 15 de febrero, por la que se aprueba la Norma 5.2-IC





Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

sobre drenaje superficial y la Orden Circular 17/2003, de 23 de diciembre, sobre Recomendaciones para el proyecto y construcción del drenaje subterráneo en obras de carretera. Especial relevancia adopta en este apartado el diseño del drenaje del paso inferior, es decir, el estudio de la evacuación de las aguas pluviales, debiendo tener en cuenta el diseño y ubicación del pozo de bombeo, diseño de las bombas, la tubería de impulsión, así como la cámara de rotura y conexión al punto de desagüe. Teniendo en cuenta todo lo anterior se considera que las soluciones de las ofertas 4, 5 y 6 son adecuadas y el resto de ofertas mejorables.

Respecto a la definición de las estructuras, según el PPTP, se definiría la tipología de cimentación, así como las dimensiones de los elementos más característicos para muros, pasos inferiores y resto de estructuras, aportando la definición exacta de armaduras, espesores, calidad de materiales e información precisa para el replanteo. Respecto al paso inferior bajo la línea ferroviaria se pedía, entre otros, describir las obras de ejecución con el detalle suficiente para que pudieran valorarse e interpretarse inequívocamente durante su ejecución, el estudio de la evacuación de las aguas pluviales, el cálculo de resistencia del cajón, teniendo en cuenta el material motor más pesado de Renfe Operadora, el cálculo de apeo de vía "particularizado" por una empresa homologada por ADIF, teniendo en cuenta que dicho apeo tendría que soportar la velocidad mínima de 60 km/h. En este apartado, todas las ofertas han presentado los cálculos correspondientes al paso inferior con la excepción de la oferta 2. Respecto al cálculo de los muros, todas las ofertas han realizado los cálculos correspondientes, aunque únicamente los realizados por las ofertas 3 y 6 son correctos, habiendo presentado el resto de ofertas los cálculos con la anterior instrucción de hormigón estructural (EHE-98) en lugar de la vigente EHE-08, o bien no han tenido en cuenta en los cálculos el ambiente Qc (clase química agresiva fuerte) lo que conlleva la utilización de hormigones con resistencias mínimas en función de los requisitos de durabilidad de 35 N/mm² y una máxima abertura de fisura de 0,1 mm. Respecto al cálculo del pozo de bombeo para la evacuación de las aguas en el paso inferior únicamente la oferta 5 lo calcula, pero ha utilizado la EHE-98, mientras que la cámara de rotura no ha sido calculada por ninguna de las ofertas.

En lo atinente a la solución al tráfico durante la ejecución de las obras se requería contemplar las medidas precisas para mantener en todo momento las actuales carreteras y caminos abiertos al tráfico en buenas condiciones de seguridad y comodidad, incluyendo las correspondientes a la señalización, balizamiento y defensas según la normativa vigente durante la construcción de





Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

las obras. En este apartado se ha considerado aceptable lo propuesto por cada una de las ofertas.

Respecto a la señalización, el Pliego establecía que la señalización horizontal y vertical se proyectara de acuerdo con la normativa vigente, incluyendo en planos las plantas generales de señalización, las señales y los puntos donde debían instalarse, los detalles, las dimensiones y el texto, en su caso, de cada una. La normativa en este caso a tener en cuenta es la Orden FOM 534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la Norma 8.1-IC Señalización vertical, de la Instrucción de Carreteras y la Orden, de 16 de julio de 1987, por la que se aprueba la Norma 8.2-IC sobre marcas viales. Se ha considerado aceptable las propuestas realizadas en cuanto a señalización, a excepción de la oferta 3 que no ha incorporado anejo, limitándose a indicar en este apartado "Parte común con el proyecto de trazado, no reproducida" (indicar que el Proyecto de Trazado no incorporaba Anejo de Señalización). En lo concerniente al balizamiento, solo 3 ofertas tratan este apartado: la oferta 2 y 5 han dispuesto captafaros y la oferta 4 hitos de divergencia en el paso inferior y balizas cilíndricas en las isletas. En lo referente a las barreras de seguridad, se debía estudiar su tipología y la conveniencia de su instalación según las indicaciones de la O.C. 35/2014 sobre Criterios de aplicación de Sistemas de Contención de Vehículos. En este punto todas las soluciones son mejorables en mayor o menor medida. Cabe citar en este apartado otros temas como vallados, semáforos, barandillas, etc. Destacar la instalación de barrera antivandálica y atenuadores de impacto por parte de la oferta 5 y el estudio detallado de la semaforización de la oferta 6 (única oferta que estudia en profundidad los semáforos a instalar).

En cuanto a la reposición de servicios afectados se requería incluir la relación completa de los servicios afectados por la ejecución de las obras en base al estudio de campo de la zona afectada, a la información contenida en el Proyecto de Trazado y a la obtenida mediante los contactos con los organismos y ayuntamientos afectados, compañías suministradoras de agua, gas, electricidad, teléfono, etc. Se considera aceptable la documentación presentada por las ofertas.

El PPTP indicaba que el DTL incluiría un Anejo de justificación de precios donde se estudiase los precios de las unidades de obra y los cuadros de precios elementales de mano de obra, maquinaria y materiales, así como los precios auxiliares y su descomposición, a utilizar para la justificación de los precios incluidos en los Cuadros de Precios. Se considera adecuada la documentación presentada por las ofertas 2, 4 y 5 y mejorable el resto de ofertas.



**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

Respecto a la Seguridad y Salud se ha de tener en cuenta, entre otros, el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y de salud en las obras de construcción, debiendo desarrollar en el anejo correspondiente los apartados de Memoria, Planos, Pliego de condiciones particulares y Presupuesto. Se ha considerado aceptable los anejos de seguridad y salud de las ofertas presentadas, a excepción de la oferta 7 que se ha considerado mejorable. Cabe indicar que el presupuesto del Anejo de Seguridad y Salud de la oferta 1 asciende a 78.250,04 €, no coincidiendo con el reflejado por esta oferta en el documento Presupuesto que asciende a 85.433,35 €.

En lo concerniente a la ordenación ecológica, que el Proyecto de Trazado enfoca a la jardinería en las glorietas de la Ronda, se ha considerado aceptables las soluciones propuestas por las ofertas 4, 5 y 6, siendo el resto mejorables.

En cuanto al Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del DTL se establecía que incluiría la descripción detallada de las actuaciones a realizar, las características de los materiales y de las unidades de obra, y la forma de ejecución, medición, abono y control de calidad de éstas, estableciendo las referencias oportunas a la normativa vigente de aplicación. Por lo tanto, este documento debería incorporar la descripción concreta y específica de todas y cada una de las unidades de obra que integran el DTL de cada oferta. Por otro lado, como es sabido, no es necesario que el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares copie al PG-3, siendo suficiente la redacción de aquellos apartados que concrete solamente aquellos puntos no establecidos en el PG-3 o que seleccione las alternativas ofrecidas por éste, especificando las particularidades que se deban definir en el documento redactado con relación al PG-3. Dicho esto, cabe indicar que las ofertas 1, 3 y 7 copian un gran número de artículos del PG3, cosa no gravosa sino fuera porque el texto de los artículos copiados está en muchos de los casos derogado por la actual normativa. Por otro lado, a excepción de la oferta 6, en todas las ofertas falta un considerable número de unidades de obras por definir.

Según el PPTP, el Presupuesto del DTL debía detallar las mediciones, cuadros de precios y presupuesto de ejecución material y base de licitación. En términos generales puede considerarse aceptable el documento Presupuesto de las ofertas presentadas, recalando únicamente lo ya indicado en el apartado de Seguridad y Salud respecto a la oferta 1 referente a los importes correspondientes a la seguridad y salud (78.250,04 € en el Anejo y 85.433,35 € en el documento Presupuesto).





Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

Por último, como se ha indicado anteriormente, el PPTP que rige el concurso permitía la incorporación en el Documento Técnico de Licitación (DTL) de mejoras al Proyecto de Trazado. Son varios los cambios propuestos por las diferentes ofertas. Entre ellos cabe citar que las ofertas 2, 4, 5, 6 y 7 han proyectado la Glorieta 1 (en la N-340a) con isleta central circular en lugar de elíptica, por considerar que éstas tienen una seguridad menor que las circulares. Otra modificación ha sido con respecto a la separación física entre la calzada y el carril bici de la Ronda, donde las ofertas 4, 5 y 6 proponen soluciones distintas a la de Proyecto de Trazado. Lo mismo ocurre con las ofertas 3, 4, 5 y 6 respecto al firme propuesto en el Proyecto de Trazado y las ofertas 4, 5, 6 y 7 respecto al bordillo propuesto en las glorietas.

3.2. Valoración de la Memoria constructiva y del Programa de Trabajos

A).- Estudio y análisis pormenorizado del procedimiento constructivo de las obras

Se consideran los siguientes aspectos en el análisis del procedimiento constructivo:

Resumen razonado del proyecto, concepción general de la obra, análisis de las singularidades de la misma.
Explica el procedimiento constructivo del paso inferior a la vía del tren.
Explica el procedimiento constructivo de los muros de contención anexos a las viviendas existentes a la traza del vial.

Se valorarán de acuerdo a la siguiente escala hasta un máximo de 4.5 puntos:

- Muy bien desarrollado (>3 – 4.5 puntos), a los licitadores que de manera integral, justificada y clara han descrito la obra prevista en el proyecto, analizando las singularidades de la misma. Describen paso a paso y con detalle el proceso constructivo del paso inferior del vial bajo las vías del ferrocarril y el procedimiento constructivo de la ejecución de los muros junto a las viviendas existentes.
- Nivel medio de desarrollo (>1.5 – 3 puntos) a los licitadores que describen los aspectos arriba mencionados correctamente pero sin profundizar en ellos con gran detalle o les falta un aspecto por explicar.





Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

- Nivel escaso de desarrollo (0 – 1.5 puntos) a los licitadores que no se puedan encuadrar en los apartados anteriores.

B) Equipos y recursos a emplear en cada actividad

Se consideran los siguientes aspectos en el análisis de los equipos y recursos a emplear:

Define por actividades, la maquinaria, recursos humanos y medios a utilizar
Describe las maquinarias y sus características
Aporta organigrama de empresa o cuadro describiendo los medios humanos a emplear.

Se valorarán de acuerdo a la siguiente escala hasta un máximo de 0.9 puntos:

- Muy bien desarrollado (>0.6 – 0.9 puntos), a los licitadores que definen con mucho detalle los recursos humanos y materiales a emplear por actividades, y al menos uno de los otros dos aspectos.
- Nivel medio de desarrollo (>0.3 - 0.6 puntos), a los licitadores que definen con un grado medio de detalle los equipos y recursos a emplear por actividades y al menos uno de los otros dos aspectos.
- Nivel escaso de desarrollo (0 - 0.3 puntos) a los licitadores que no se puedan encuadrar en los apartados anteriores.

C). Memoria explicativa de la programación de los trabajos

Se consideran los siguientes aspectos en el análisis de la memoria explicativa de la programación de los trabajos:

Relaciona condicionantes externos particulares de esta obra para elaborar el programa
Tiene en cuenta y calcula los distintos coeficientes reductores a la hora de programar las actividades
Propone alternativas en caso de desfases





Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

Se valorarán de acuerdo a la siguiente escala hasta un máximo de 1.8 puntos:

- Muy bien desarrollado (>1.2 – 1.8 puntos), a los licitadores que desarrollan con mucho detalle al menos dos de los aspectos arriba mencionados.
- Nivel medio de desarrollo (>0.6 – 1.2 puntos), a los licitadores que no desarrollan con total detalle los aspectos mencionados anteriormente o les falta alguno de ellos por desarrollar.
- Escaso nivel de desarrollo (0 – 0.6 puntos) a los licitadores que no se puedan encuadrar en los apartados anteriores.

D). Diagrama de Gantt con desarrollo de las distintas unidades de obra y con indicación de las actividades críticas que condicionan la obra

Se consideran los siguientes aspectos en el análisis del diagrama de Gantt:

Programación detallada por tajos y actividades indicando camino crítico, duraciones, holguras y vínculos.

Se valorarán de acuerdo a la siguiente escala hasta un máximo de 0.9 puntos:

- Muy bien desarrollado (>0.6 – 0.9 puntos), a los licitadores que presentan un diagrama de Gantt perfectamente detallado por tajos y actividades de la obra, y definen duraciones, holguras, vínculos entre actividades e identifican el camino crítico.
- Nivel medio de desarrollo (>0.3 - 0.6 punto), a los licitadores que desarrollan el aspecto anterior con un grado medio de detalle.
- Escasamente desarrollado (0 - 0.3 puntos) a los licitadores que desarrollan el aspecto anterior con muy poco detalle.

E) Las inversiones mensuales previstas, así como su desglose en las unidades de obra

Se consideran los siguientes aspectos en el análisis de las inversiones mensuales previstas:

Cuadro resumen de inversiones detallado por tajos, actividades y meses.

Se valorarán de acuerdo a la siguiente escala hasta un máximo de 0.9 puntos:



**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Carreteras

- Muy bien desarrollado (>0.6 – 0.9 puntos), a los licitadores que presentan un esquema de inversiones mensuales con una distinción detallada por los diferentes tajos y actividades de la obra.
- Nivel medio de desarrollo (>0.3 - 0.6 punto), a los licitadores que presentan un esquema de inversiones mensuales con una distinción media de detalle de tajos y actividades de obra.
- Escasamente desarrollado (0 - 0.3 puntos) a los licitadores que presentan un cuadro de inversiones mensuales con un nivel escaso de detalle.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015.

Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) 783b062-aa03-f17c-578973889885



**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

Dirección General de Carreteras

4. RESULTADO DE LA VALORACIÓN

	PUNTOS	OFERTA 1	OFERTA 2	OFERTA 3	OFERTA 4	OFERTA 5	OFERTA 6	OFERTA 7
GRADO DE DESARROLLO DE LOS DOCUMENTOS DEL DTL	20,00	11,20	13,15	10,80	15,05	14,75	17,15	11,70
MEMORIA Y ANEJOS	6,00	3,15	3,40	2,40	3,80	4,10	4,75	3,30
PLANOS	6,00	2,65	3,35	2,70	4,35	4,05	4,50	2,90
PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS	4,00	1,90	2,90	2,00	3,00	3,00	4,00	2,00
PRESUPUESTO	4,00	3,50	3,50	3,70	3,90	3,60	3,90	3,50
FUNCIONALIDAD, ESTÉTICA Y CALIDAD DE LAS OBRAS	20	8,6	9,25	8,3	14	14	14,4	10,65
FUNCIONALIDAD	10,00	4,70	5,40	4,20	6,90	7,45	7,70	6,00
ESTÉTICA	4,00	1,30	1,30	1,40	2,40	2,20	1,90	1,35
CALIDAD DE LAS OBRAS	6,00	2,60	2,55	2,70	4,70	4,35	4,80	3,30
DOCUMENTO TÉCNICO DE LICITACIÓN (DTL)	40,00	19,80	22,40	19,10	29,05	28,75	31,55	22,35
	PUNTOS	OFERTA 1	OFERTA 2	OFERTA 3	OFERTA 4	OFERTA 5	OFERTA 6	OFERTA 7
PROCEDIMIENTO CONSTRUCTIVO	4,5	2,50	2,00	2,50	2,00	4,00	1,50	2,25
EQUIPOS Y RECURSOS	0,9	0,40	0,70	0,60	0,30	0,50	0,40	0,90
PROGRAMACIÓN DE LOS TRABAJOS	1,8	0,80	1,00	1,80	1,40	1,40	1,00	1,40
DIAGRAMA GANTT	0,9	0,30	0,90	0,60	0,30	0,90	0,60	0,90
INVERSIONES MENSUALES	0,9	0,30	0,90	0,15	0,60	0,30	0,15	0,00
MEMORIA CONSTRUCTIVA Y PROGRAMA DE TRABAJOS	9,00	4,30	5,50	5,65	4,60	7,10	3,65	5,45
	PUNTOS	OFERTA 1	OFERTA 2	OFERTA 3	OFERTA 4	OFERTA 5	OFERTA 6	OFERTA 7
DOCUMENTO TÉCNICO DE LICITACIÓN (DTL)	40,00	19,80	22,40	19,10	29,05	28,75	31,55	22,35
MEMORIA CONSTRUCTIVA Y PROGRAMA DE TRABAJOS	9,00	4,30	5,50	5,65	4,60	7,10	3,65	5,45
PUNTUACIÓN FINAL	49,00	24,10	27,90	24,75	33,65	35,85	35,20	27,80

En Murcia, fecha y firma al margen.

La Ingeniera Técnico de Obras Públicas

Dña. María Ángeles Fernández Baños

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

D. Juan Francisco García García

