



En cumplimiento de lo señalado en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP), por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014

## **Expediente de Contratación Procedimiento Abierto Simplificado (Art. 159)**

### **Contrato de Obras**

**Valor estimado igual o inferior a 2.000.000,00 € obras  
(no incluye I.V.A.)**

**Referencia:** P.O. 1336  
**Contrato de:** “Instalación de suministro eléctrico a ferries en el muelle de Paraires del puerto de Palma de Mallorca”

<b>Justificación del Valor Estimado del Contrato certificándose que todos los conceptos incluyen los costes laborales, ajustándose al Convenio Colectivo vigente.</b>	
<b>Presupuesto de Licitación sin IVA</b>	<b>1.741.427,80 €</b>
<b>Presupuesto de todas las prórrogas</b>	<b>0</b>
<b>Otros</b>	<b>0</b>
<b>Total Valor Estimado del Contrato sin IVA</b>	<b>1.741.427,80 €</b>
<b>Anualidades:</b>	<b>1. 2019 – 500.000 €</b>
	<b>2. 2020 – 1.241.427,80 €</b>

**CPV:** 45311000-0 - Trabajos de instalación de cableado y accesorios eléctricos

**Fecha: 05/08/2019**



**1. Informe Justificativo de la necesidad de la contratación (Art. 116.1 y 116.4.e): motivar la necesidad del contrato: objeto directo, claro y proporcional**

- **OBJETO:** Instalación eléctrica en media y baja tensión que permita el suministro de electricidad desde el puerto a los buques que atraquen en el Muelle de Paraires, propiedad de la Autoridad Portuaria de Balears.
- **JUSTIFICACIÓN:** De acuerdo a un informe elaborado por la Comisión Europea en 2010, el transporte marítimo es responsable de aproximadamente el 4% de las emisiones mundiales de CO2 de origen humano. Aún no hay ningún acto que regule las emisiones del transporte marítimo internacional, pero este asunto se está debatiendo en la Organización Marítima Internacional (OMI), dado que se estima que de aquí a 2050 dichas emisiones van a aumentar entre un 150% y un 200%. La preocupación creciente ante estas cifras ha llevado a la Unión Europea a desarrollar una estrategia para su reducción. Existen varias leyes comunitarias que obligan a la Comisión a adoptar medidas en el ámbito de las emisiones de buques, por ejemplo, la relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, o el programa “Aire puro para Europa”, que combate todas las fuentes de emisiones atmosféricas.

La finalidad última es reducir las emisiones de dióxido de azufre, óxidos nitrosos, partículas primarias, compuestos orgánicos volátiles, dióxido de carbono, y de las sustancias que agotan la capa de ozono.

Para alcanzar estos objetivos se han propuesto varias medidas, como aprobar la propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 1999/32 al efecto de limitar el contenido de azufre de los combustibles para buques, o coordinar con los miembros de la OMI la adopción de medidas estrictas dirigidas a reducir las emisiones de los buques. La entrada en vigor del anexo VI del Convenio Marpol, que fue ratificado por España en 2003, es un punto clave en dicha estrategia.

Asimismo, la Comisión recomienda a los estados miembros que instalen una conexión a la red eléctrica terrestre para su uso por los buques atracados en los puertos. Si bien es cierto



	<p>que durante esta fase la cantidad de emisiones que se producen es menor que durante la fase de tráfico marítimo en sí mismo, en este caso los contaminantes que se emiten afectan directamente a la calidad del aire de los núcleos de población cercanos al puerto, así como del puerto mismo.</p> <p>Cuando se encuentran en puerto los buques usan sus motores auxiliares para producir electricidad durante las operaciones de carga, descarga y estacionamiento.</p> <p>Uno de los medios para reducir las emisiones procedentes de dichos motores auxiliares cuando el buque se encuentra atracado es suministrar energía eléctrica al buque desde tierra, procedente de la red nacional. El uso de energía eléctrica de la red nacional supone una reducción en las emisiones producidas por el buque, dado que el factor de emisión por MWh de los generadores de la red nacional es mucho menor que el de los motores auxiliares del buque.</p> <p>Es por ello, que con estos antecedentes, y habida cuenta que las Islas Baleares, es uno de los principales destinos turísticos del mediterráneo, y que existe una alta sensibilidad y respecto hacia todo lo relacionado con la protección del medio ambiente, esta Autoridad Portuaria pretende impulsar un proyecto que acondicione los muelles del Puerto de Palma, creando la infraestructura eléctrica en tierra, necesaria para que los barcos atracados en puerto se puedan conectar a tierra.</p>
--	--

<b>2. Certificado existencia de crédito (Art. 116.3)</b>	Se certifica por el Jefe del Departamento Económico Financiero la existencia de crédito
--	---

<b>3. Justificación lotes (Art. 116.4.g):</b>	La obra correspondiente al proyecto de referencia se entiende como "obra completa" en el sentido del Art. 13.3 de la Ley 9/2017. Se justifica la no división en lotes ya que: -Desde el punto de vista técnico, la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificulta la correcta ejecución del mismo. -La separación en lotes supone un riesgo para la correcta ejecución del contrato, debido a la naturaleza del mismo
---	---



	que implica la necesidad de coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones, cuestión que podría verse imposibilitada por su división en lotes y ejecución por una pluralidad de contratistas diferentes.
<b>4. Designación del Director Facultativo que asume las funciones del Responsable del Contrato (art.62 LCSP)</b>	Se designa a D. Víctor Darder Gallardo, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Director Facultativo ejerciendo asimismo las funciones de Responsable del Contrato establecidas en el art.62 de la LCSP
<b>Comisión Técnica (Art. 159.4.e)): en caso de Ponderación de criterios de juicios de valor inferior que criterios evaluables de forma automática.</b>	Se designa a: D. Antonio Ginard López, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Jefe de Área de Infraestructuras y a,  D. Víctor Darder Gallardo, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Jefe de División de Proyectos y Obras.
<b>Supervisión de proyectos (Artículo 235 en obras superiores a 500.000 euros sin IVA).</b>	Se ha redactado Informe por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, de fecha <b>SEPTIEMBRE 2019</b> , y se ha modificado el proyecto para atender las observaciones realizadas por el informe del CICCIP
<b>Informe del Director de la Autoridad Portuaria</b>	Se informa favorablemente el Proyecto por el Director
<b>Aprobación del proyecto (Artículo 231 en obras).</b>	Motivado en las supervisiones realizadas del Proyecto este Órgano de Contratación Resuelve la aprobación del Proyecto.
<b>Aprobación del expediente (Art. 117):</b>	Motivado en lo señalado anteriormente, se resuelve por el Órgano de Contratación la aprobación del expediente de Contratación, el gasto asociado, ordenando la apertura del procedimiento de adjudicación de la Contratación, así como la aprobación del Proyecto, y en su caso los Pliegos de Condiciones, y designación del Director Facultativo del Contrato.

Informe Justificativo de la necesidad de la contratación  
**El Jefe de Área de Infraestructuras**  
**Antonio Ginard López**

Existencia de crédito,  
**Jefe del Departamento Económico Financiero**



# Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

**Gabriel Cruellas Munar**

Motivado en lo señalado anteriormente, se resuelve por el Órgano de Contratación la aprobación del expediente de Contratación, el gasto asociado, ordenando la apertura del procedimiento de adjudicación de la Contratación, y en su caso los Pliegos de Condiciones, aprobación del Proyecto y designación del Director Facultativo del Contrato.

**Órgano de Contratación**  
**El Director de la Autoridad Portuaria de Balears**  
**Juan Carlos Plaza Plaza**

