

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
(ART. 156-158) CONTRATO DE OBRAS, PLAN DE RECUPERACIÓN,
TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA – FINANCIADO POR LA
UNIÓN EUROPEA – NEXTGENERATIONEU

Referencia: P.O. 1113-G

Contrato de: “Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles del Cos Nou del puerto de Maó.” ENMARCADO EN EL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA – FINANCIADO POR LA UNIÓN EUROPEA – NEXTGENERATION EU.

Orden Ministerial, de 13 de diciembre de 2022, por la que se resuelve el procedimiento de concesión de la primera convocatoria de subvenciones del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en concurrencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia-financiado por la Unión Europea- NextGenerationEU)

Justificación del Valor Estimado del Contrato certificándose que todos los conceptos incluyen los costes laborales, ajustándose al Convenio Colectivo vigente.	
Presupuesto de Licitación sin IVA	3.359.429,93 €
Presupuesto de todas las prórrogas	0
Otros	0
Total Valor Estimado del Contrato sin IVA	3.359.429,93 €
Anualidades:	1. 2024: 3.359.429,93 €

CPV: 45310000-3 - Trabajos de instalación eléctrica

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:** Infraestructura eléctrica para la conexión eléctrica de los buques a tierra.
- **JUSTIFICACIÓN:** Con el objetivo de reducir las emisiones contaminantes de los buques atracados en el puerto de Maó, la Autoridad Portuaria de Balears (en lo sucesivo, APB) está impulsando e implantando una infraestructura de conexiones off-shore para buques y cruceros.

Por ello, la APB, como titular de la infraestructura eléctrica, procede a la licitación del expediente “Infraestructura eléctrica para la conexión de los buques a tierra en los muelles del Cos Nou del puerto de Maó”.

El contrato se va a financiar contando con la subvención del programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en competencia competitiva, aprobado por Orden Ministerial, de 13 de diciembre de 2022, por la que se resuelve el procedimiento de concesión de la primera convocatoria de subvenciones del Programa de Apoyo al Transporte Sostenible y Digital en competencia competitiva, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia-financiado por la Unión Europea-NextGenerationEU), según las bases de la orden TMA/370/2022 de 21 de abril, publicada en el Boletín Oficial de Estado número 102, de 29 de abril de 2022, modificada por la Orden TMA/513/2022, de 30 de mayo, y por la Orden TMA/758/2022, de 27 de julio. En el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia –financiado por la Unión Europea–NextGenerationEU.

La actuación está definida por la solicitud PATSYD-22-00061 para la APB: Coordinación, comunicación y gestión, OPS para ferries en el puerto de Palma, OPS para ferries en el puerto de Eivissa, OPS para ferries en el puerto de Alcúdia, OPS para ferries en el puerto de Maó. Para ello se ha concedido una subvención de 4.923.875,47 €, que supondrá, como máximo, el 40% del importe total.

El presente proyecto tiene por objetivo desplegar y validar la infraestructura necesaria para el

suministro de energía eléctrica para ferries en el puerto de Maó.

El suministro eléctrico a buques mientras están en el muelle, también llamado Cold Ironing u OPS (Onshore Power Supply), les permitirá apagar sus generadores auxiliares mientras permanezcan atracados, y consumir energía eléctrica de origen renovable para su demanda desde la red eléctrica de distribución proveniente del puerto.

La principal contribución a la mejora medioambiental del puerto es la disminución de emisiones de efecto invernadero y otros gases contaminantes perjudiciales para la salud, tales como dióxido de azufre (SO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x), dióxido de carbono (CO₂) o partículas en suspensión (PM), como resultado de evitar el uso de combustibles fósiles para la generación de energía eléctrica en los buques, generación que es necesaria actualmente para poder cubrir su demanda energética mientras están en el muelle, proveniente principalmente de generadores auxiliares alimentados por diésel o fuel-oil.

Con las actuaciones previstas en este proyecto, se podrá suministrar desde los puertos una demanda energética anual total estimada en 20.391 MWh de media en los tres primeros años, que irá incrementándose conforme se incorporen al suministro OPS más buques que estén listos para la conexión. Actualmente, todo este consumo debe ser facilitado, en muelles sin suministro eléctrico, por los generadores auxiliares del propio buque. Al poder conectarse a un suministro eléctrico desde el muelle, toda la energía demandada llegará desde la red eléctrica del puerto, pudiendo por tanto el buque apagar los generadores, evitando sus emisiones de CO₂ asociadas, y consumir directamente esta energía eléctrica para cubrir sus necesidades durante su estancia en puerto.

Si además la energía eléctrica proveniente desde el muelle es de origen renovable, como será el caso en todas las actuaciones previstas, las emisiones de CO₂ en el suministro serán prácticamente nulas.

Este proyecto contribuye de forma relevante a los

objetivos de descarbonización de la Unión Europea, definidos en los paquetes de medidas del Fit for 55 y el Green Deal. La propuesta Fit for 55, en concreto, establece en su Artículo 9 objetivos concretos para alcanzar la descarbonización en el sector marítimo, entre los que se destacan obligaciones específicas para los puertos de la red TEN-T de disponer de suministro eléctrico a buques desde el 1 de enero de 2030 para, al menos, embarcaciones de pasajeros y portacontenedores por encima de un arqueo bruto de 5.000 toneladas, cuya media de escalas anuales en los últimos tres años sea superior a 25 para el caso de buques de pasajeros.

Por otra parte, al evitar encender los generadores del buque, también contribuye significativamente a limitar la contaminación acústica en el muelle y su entorno. Este proyecto contribuye favorablemente, por tanto, al bienestar de la ciudadanía, sobre todo para los residentes en núcleos poblacionales en las cercanías de los distintos muelles y terminales.

La infraestructura eléctrica será acorde a los requerimientos del estándar IEC 80005 de suministro eléctrico a buques, tanto para media tensión (parte 1 del estándar) como para el suministro en baja tensión (parte 3). Esto permitirá la conexión de buques que cumplan con este estándar internacional, principal referente en cuanto a Cold Ironing. Por otra parte, los buques que se adapten para ser conectados a esta infraestructura de suministro podrán conectarse en cualquier otro puerto cuya instalación de suministro eléctrico sea acorde con este mismo estándar, fomentando de esta manera la estandarización e interoperabilidad.

Todo ello en el marco de la competencia de “planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto”, que otorga a la APB la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Artículo 25, letra c) y las funciones de “proyectar y construir obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados” y “aprobar proyectos de inversión que están incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar

	su ejecución” previstas en el Artículo 26, letras f) y h) de la Ley de Puertos.
Certificado existencia de crédito (Art. 116.3)	Se certifica por el Jefe del Departamento Económico Financiero la existencia de crédito.
Justificación lotes (Art. 116.4.g):	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.
Designación del Director Facultativo que asume las funciones del Responsable del Contrato (art.62 LCSP)	Se designa a D. Borja Zamácola Feijoó, Responsable de Infraestructuras, Director Facultativo ejerciendo asimismo las funciones de Responsable del Contrato establecidas en el art.62 de la LCSP.
Aprobación del expediente (Art. 117):	Motivada la necesidad arriba indicada, este Órgano de Contratación resuelve, en la fecha, aprobar el expediente de Contratación, aprobar el gasto asociado, así como aprobar los Pliegos de Condiciones, ordenando la apertura del procedimiento de adjudicación de la Contratación.
Comisión Técnica: en caso de Ponderación de criterios de juicios de valor inferior que criterios evaluables de forma automática o apoyo a la Mesa de Contratación.	Se designa a: D. Víctor Darder Gallardo, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Jefe del Departamento de Desarrollo de Infraestructuras. D. Borja Zamácola Feijoó, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Responsable de Infraestructuras.
Designación de responsable de comunicación art.9.8 Orden HFP/1030/2021. (a fin de asegurar el cumplimiento de los requerimientos de comunicación)	Se designa a: D. Borja Zamácola Feijoó, Responsable de Infraestructuras.
Designación de Facultativo para la recepción de la Obra (Art. 243.1)	Se designa a: D. Víctor Darder Gallardo, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Jefe de Departamento de Desarrollo de

	Infraestructuras.
Supervisión de proyectos por Puertos del Estado (en obras financiadas con Fondos Europeos).	Se ha realizado Informe Favorable por Puertos del Estado, al tratarse de un proyecto financiado con Fondos Europeos, con fecha 23/05/2023, firmado por D. Gonzalo Gómez Barquín, adaptándose el proyecto a la TRLPEMM (Ley de Puertos). Se elabora Informe por parte del Departamento de Desarrollo de Infraestructuras de la APB recogiendo el modo en que las prescripciones, recomendaciones y observaciones realizadas por Puertos del Estado han sido integradas en el Proyecto.
Visto bueno del Director de la Autoridad Portuaria.	Visto el informe del Departamento de Desarrollo de Infraestructuras de la APB en el que se subsanan las prescripciones, recomendaciones y observaciones realizadas por Puertos del Estado, se informa favorablemente por el Director.
Aprobación del proyecto (Artículo 231 en obras).	Motivado en las supervisiones realizadas del Proyecto este Órgano de Contratación Resuelve la aprobación del Proyecto.
Certificación	Expediente incluido en la Programación suscrita en fecha 14/12/2022.

Informe Justificativo de la necesidad de la contratación
Víctor Darder Gallardo.

Responsable Unidad de Gasto,
Víctor Darder Gallardo.

Jefe de Departamento de Desarrollo de Infraestructuras,
Víctor Darder Gallardo

Existencia de crédito. Expediente incluido en la Programación de Inversión suscrita en fecha 14/12/2022

Jefe del Departamento Económico Financiero,
Miguel Rigo Salvá

Informe favorable del Proyecto:
El Director de la Autoridad Portuaria de Baleares,
Antonio Ginard López

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, aprobación del Proyecto y designación del Director Facultativo del Contrato.

Órgano de Contratación



**El Presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares,
José Javier Sanz Fernández**

*La fecha válida será la de la firma electrónica de la Aprobación del Órgano de Contratación.