



ACTA DE LA SESIÓN DE LA 2ª REUNIÓN DEL COMITÉ DE EXPERTOS DEL CONCURSO “ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO Y ASISTENCIA TÉCNICA A LA D.O. DE LA NUEVA ESTACIÓN MARÍTIMA Y ORDENACIÓN DE SUPERFICIES Y VIALES EN LAS EXPLANADAS DEL COS NOU EN EL PUERTO DE MAÓ”

CELEBRADA EL DÍA 16 DE FEBRERO DE 2024

ASISTENTES:

- D^a SARA LOBATO RUBIO
Decana de la Demarcación de Baleares del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- D. ENRIC TALTAVULL FEMENÍAS
Presidente de la Demarcación en Menorca del Colegio Oficial de Arquitectos de las Islas Baleares.
- D. JERÓNIMO JUNQUERA GONZÁLEZ-BUENO
Arquitecto designado por el Colegio Oficial de Arquitectos de las Islas Baleares.
- D. JOAN JOSEP MORRO MARTÍ
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos designado por la Demarcación de Baleares del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- D^a ANA FERNÁNDEZ VILLAVERDE
Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos designada por el Consell Insular de Menorca
- D. XAVIER TOLÓS
Arquitecto designado por el Ajuntament de Maó
- D^a ROSA CARDONA OLIVERAS
Representante de APEAM en Menorca
- D. VÍCTOR DARDER GALLARDO
El Jefe de Departamento de Desarrollo de Infraestructuras de la APB
- D^a EVA GONZÁLEZ ALONSO
La Jefa del Departamento de Operaciones Portuarias de la APB
- D. VICENTE FULLANA SANTONJA
Delegado del puerto de Maó de la APB
- D. MANEL GONZÁLEZ AMO
Responsable de Infraestructuras del puerto de Maó
Secretario

En jornada presencial celebrada en la sede sita en el puerto de Maó de la Delegación de Menorca de la Autoritat Portuària de Balears (en adelante APB), siendo las 10:00 horas del día 16 de febrero de 2024, se reunió, previa convocatoria, el Comité de Expertos del concurso PO.12.23 en su segunda sesión.

Comprobadas la identidad de los miembros, se señala por decisión del órgano de Contratación según documento adjunto, la sustitución como experto del Comité de D. Antonio Ginard López hasta la fecha Jefe de Área de Planificación e Infraestructuras de la APB ante su reciente nombramiento como nuevo Director de la APB, por D. Manel González Amo, Responsable de Infraestructuras del puerto de Maó, que seguirá a su vez, como Secretario del Comité.

La sesión comienza recordando los criterios de adjudicación a evaluar mediante juicios de valor contemplados en el Cuadro de Características del Pliego de Condiciones junto con sus correspondientes coeficientes de ponderación.



1. Calidad de la memoria descriptiva del servicio a desarrollar:

Máximo 10%.

Evaluará entre otros aspectos, la concepción global del tipo de servicio objeto de la contratación con las precisiones o matizaciones que se estimen procedentes.

Se estudiará la metodología y descripción de los trabajos para cumplimiento del Pliego y las peticiones del Responsable del Contrato, así como las mejoras significativas que se propongan para el cumplimiento del objeto del contrato y servicios asistenciales adicionales.

Los 6 puntos posibles se repartirán entre la Fase 1 de redacción de proyecto y la Fase 2 de AT a la DO, a razón de un máximo de 3 puntos para cada fase.

2. Relación de los medios humanos y materiales propuestos:

Máximo 20%.

Se evaluará entre otros aspectos, la adecuación de los Recursos Humanos asignados a la prestación del servicio y su solvencia, así como el nivel técnico (incluyendo los premios y reconocimientos relacionados con el objeto del contrato), la experiencia y la dedicación del Director de la Asistencia Técnica y del personal especialista de apoyo.

También se valorará la composición, experiencia, titulación y adecuación a la actividad del resto del equipo propuesto, y la disponibilidad del licitador y de los miembros del equipo de trabajo para responder de manera rápida y efectiva sobre las posibles incidencias que aparezcan en las actividades necesarias del contrato.

Finalmente se tendrán en cuenta, aunque en menor medida, los medios materiales que aporte el licitador para un correcto desarrollo de los trabajos contratados.

Igualmente, los 12 puntos posibles se repartirán entre la Fase 1 de redacción de proyecto y la Fase 2 de AT a la DO, a razón de un máximo de 3 puntos para cada fase.

3. Propuesta técnica de diseño:

Máximo 70%.

Seguidamente se aborda, según lo previsto en el Acta nº1, el peso relativo que debe otorgar este Comité para cada uno de los nueve subcriterios establecidos en el Pliego con el fin de obtener la puntuación de la propuesta técnica de diseño, resultando los siguientes coeficientes relativos:

Diseño	Capacidad, Funcionalidad y Operatividad	Impacto Visual e Integración con el entorno	Sostenibilidad y Tecnologías Aplicadas	Flexibilidad de Usos	Interferencia Operaciones Portuarias en todas las fases	Durabilidad y Mantenimiento	Ppto. estimado	Plazo de ejecución para la construcción
Arquitectónico	20%	10%	10%	15%	5%	10%	2,50%	2,50%
	0,200	0,100	0,100	0,150	0,050	0,100	0,025	0,025



Una vez acordada la distribución completa de pesos, se ha procedido al examen individualizado de cada una de las cuatro ofertas presentadas, analizándose detalladamente los mencionados criterios por intervención alternativa de todos los miembros del Comité, en actitud intensamente participativa y plenamente fundamentada según su especialidad y experiencia, y consensuándose el siguiente análisis resumido para cada una de ellas:

1. OFERTA: AIRIA INGENIERÍA Y SERVICIOS

1.1. La Calidad de la memoria descriptiva del servicio a desarrollar:

Escueta contextualización de antecedentes, necesidades y objetivos, e infraestructuras afectadas, con referencia a su experiencia en remodelación de puertos de difícil aplicación en nuestro caso.

La memoria descriptiva en la fase de elaboración del proyecto está bien concretada puesto que aborda las actuaciones contempladas en el pliego, pero el alcance de su exposición no transmite claridad suficiente en su propuesta.

Propone mejoras con respecto al pliego, y durante la ATDO sí define fases claras descritas detalladamente con una visión completa de los trabajos que propone realizar, aportando una descripción del control de calidad adecuada en cuanto a profundidad en el desarrollo de los mismos.

Presenta diversos aspectos aceptables de mejora para el desarrollo de los trabajos.

Se acuerda por tanto, la valoración aceptable de 5 puntos, ponderable al 10%.

1.2. Relación de los medios humanos y materiales propuestos:

Presenta un equipo superior al estipulado en el pliego para la fase de redacción del proyecto.

Además del amplio equipo de expertos en las distintas áreas para apoyo en la redacción del proyecto, cuenta con un equipo superior al mínimo exigido en el pliego para el desarrollo de los trabajos de ATDO.

La titulación, experiencia y dedicación del delegado es la adecuada a lo exigido, con una dedicación del 100% en la fase de ATDO.

Presenta también, dos perfiles de jefe de unidad para el control y un equipo de apoyo para control de las diferentes áreas, y finalmente adjunta una relación de medios materiales que empleará para el control de los trabajos (software y hardware).

Se acuerda una valoración muy buena de 10 puntos, ponderable al 20%.

1.3. Propuesta técnica de diseño:

El edificio destaca por su modernidad y sencillez, por su atractiva envolvente inspirada en las canteras del histórico material de construcción local, la piedra de marés, y por su entresuelo añadido polivalente.

Destaca muy positivamente su sostenibilidad por autoconsumo junto con el confinamiento estético de las correspondientes instalaciones sobre una



cubierta, muy visible desde la ciudad, bien resuelta en cuanto a su compatibilidad con el restaurante.

También está garantizado un bajo nivel de mantenimiento del edificio unido a una alta durabilidad de elementos, gracias al tipo de materiales de construcción empleados, especialmente resistentes al agresivo ambiente marino.

Ahora bien, a nivel de capacidad adolece de la superficie edificada operativa suficiente, sin proyección para futuros aforos superiores, desaprovechando además espacios destinados a operativas de recogida de equipaje impropias para este tipo de flujo de pasaje.

En cuanto a la interferencia con la actividad portuaria hay que señalar que su ubicación, independientemente de que genere una compartimentación de explanadas muy razonable, al coincidir plenamente con la actual EM dejará a esta última fuera de servicio durante toda su construcción, hecho injustificable desde el punto de vista la asistencia más básica al pasajero.

Se detectan otras deficiencias generales, como la disminución en la luminosidad interior provocada por la dimensión y configuración de la envolvente, a pesar del lucernario vertical, y más específicas en cada una de las diferentes plantas, como son:

En PB se observan las dependencias policiales mal ubicadas, una desconexión de los reducidos espacios de facturación en relación a las oficinas de las navieras y otra desconexión grave entre esta planta y el pre-embarque de vehículos. En PP, falla la situación del restaurante frente a la cementera y la distribución inversa de las instalaciones que dejan al pasajero de espaldas al buque, así como la desaconsejable proximidad del control de embarque a la pasarela exterior elevada, que adolece de la imprescindible cubierta para protección del pasajero.

Igualmente, cabe mencionar dos insuficiencias graves más en la propuesta, como son la de obviar el plazo para la construcción, o no desarrollar mínimamente el presupuesto estimado.

Una vez aplicado el peso relativo correspondiente, se acuerda una valoración media aceptable de 5,68 puntos, ponderable al 70%.

2. OFERTA: UTE GNGRUP-BARCELÓ BALANZÓ

2.1. La Calidad de la memoria descriptiva del servicio a desarrollar:

Aborda las todas actuaciones contempladas en el pliego en la fase de redacción del proyecto y el alcance de su exposición transmite claridad en su propuesta, proponiendo además, mejoras con respecto al pliego.

Las fases son esquemáticas, claras y desarrolladas durante la ATDO, en la que hace una adecuada descripción de estudio de documentos.

Demuestra asimismo una visión experimentada en cuanto a los trabajos que propone realizar, y como la anterior, propone mejoras en ambas fases.

Se acuerda por tanto, una valoración buena de 7,5 puntos, ponderable al 10%.



2.2. Relación de los medios humanos y materiales propuestos:

Presenta un equipo superior al estipulado en el pliego para la fase de redacción del proyecto, cuya titulación, experiencia y dedicación del Delegado es la adecuada a lo exigido y cuenta con una dedicación del 80 %. Además, presenta un amplio equipo de expertos en las distintas áreas para apoyo en la redacción del proyecto.

En cuanto a la ATDO, también presenta un amplio equipo superior al mínimo exigido en el pliego para el desarrollo de los trabajos de asistencia, siendo la titulación, experiencia y dedicación del Delegado la adecuada a lo exigido y con una dedicación 60 %, apoyado por un adjunto que estará a disposición en esta fase de ATDO. Asimismo, presenta los perfiles mínimos exigidos en el pliego y un equipo de apoyo para control de las diferentes áreas en esta fase.

Adjunta la relación de medios materiales que empleará para el control de los trabajos y la disposición de oficinas en Barcelona y Palma, junto las cartas de compromiso con la empresa del personal que intervendrá.

Se acuerda una valoración muy buena de 10 puntos, ponderable al 20%.

2.3. Propuesta técnica de diseño:

Edificio muy espacioso, luminoso, minimalista e integrado de forma óptima en el entorno tanto estructuralmente como por el desarrollo vegetal en exteriores.

Cuenta con las dimensiones y la ubicación óptimas, garantizando a presente y futuro una capacidad y funcionalidad máximas, gracias, además de a la previsión de un generoso entresuelo polivalente entre las plantas principales, a su configuración modular mediante elementos prefabricados que ofrece cuatro prestaciones exclusivas:

1. Es susceptible de ajustes en la configuración de los espacios interiores en cada una de las plantas durante el proyecto constructivo.
2. Asegura la calidad de los materiales, y por tanto la categoría y la durabilidad de la edificación, puesto que la proporción de unidades prefabricadas es muy alta.
3. Rebaja el coste general de la obra, puesto que la estandarización abarata los costes de fabricación y de mano de obra de ejecución.
4. El plazo de construcción se recorta, y por tanto, la interferencia con el servicio y las operaciones portuarias, como también se reduce su impacto ambiental local, hecho de suma importancia en una isla con escasez de recursos.

Factura elegante y diáfana, con alturas interiores dobles, careciendo de elementos pretenciosos que habitualmente incurren en obsolescencia estética, y cuando los contempla, como en el caso de la envolvente exterior, la diseña de forma discreta, hábilmente reproducida en forma de tímpanos interiores, y evitando la fachada sur, con el fin de no limitar las vistas al exterior ni la luminosidad en el interior de la EM.

La previsión de usos por planta es especialmente acertada en cuanto a accesibilidad en general, flujo de pasajeros, áreas de facturación, control del pasaje, oficinas, dependencias policiales, restauración y comercios, si bien en



el caso de la propuesta de distribución en PB, habría que intercambiar la posición de las taquillas con la de los comercios, favoreciendo así la conexión de las primeras con las oficinas de cada naviera.

Destacan también de manera excelente, sus prestaciones sostenibles, especialmente por el aprovechamiento de agua de lluvia en consumos y de mar en procesos de climatización, así como por el autoconsumo eléctrico, cuyas instalaciones, muy visibles desde la ciudad, se disponen de forma compacta y oculta en una cubierta de forma perfectamente compatible con una amplísima terraza vinculada a un restaurante oportunamente conectado en vertical con sus homólogos en PB y PP, ambos orientados muy adecuadamente al SE, y lo que es más importante, sin conflicto con el filtrado de control de pasajeros con objeto de permitir la actividad de restauración de forma independiente a la operativa de la EM.

Observamos varios detalles especialmente acertados, como son:

1. Imprescindible conexión en PB con el pre-embarque de vehículos.
2. Espacios convertibles en PP para la gestión de simultaneidad por doble embarque.
3. Área infantil junto al restaurante.
4. La disposición de la pasarela elevada adosada al edificio, hecho que genera más superficie libre en explanadas para las operaciones portuarias.

Finalmente, se observa que la propuesta está dotada de un presupuesto desglosado y de un cronograma de 15 meses, muy razonables, que según lo previsto en la Bases, permiten ultimar la oferta con total fiabilidad.

Una vez aplicado el peso relativo correspondiente, se acuerda la excelente valoración media de 9,55 puntos, ponderable al 70%.

3. OFERTA: **UTE FRAN SILVESTRE-OCEAN INFRASTRUCTURES**

3.1. La Calidad de la memoria descriptiva del servicio a desarrollar:

Aborda igualmente las actuaciones contempladas en el pliego en la fase de redacción del proyecto desarrollándolas de manera razonable, como también lo hace en las fases de ATDO, pero presenta la oferta de las actividades de forma vaga, sin el detalle principal de los materiales que se emplearán para la realización de los trabajos, adoleciendo además de parte de los anejos exigibles.

Tiene una visión adecuada de los trabajos que propone realizar, y aporta una descripción satisfactoria de la implementación de la tecnología BIM para el control de la obra.

Se acuerda por tanto, la valoración aceptable de 5 puntos, ponderable al 10%.

3.2. Relación de los medios humanos y materiales propuestos:

Presenta un equipo superior al estipulado en el pliego para la fase de redacción del proyecto. La titulación, experiencia del delegado es adecuada a lo exigido y no indicando dedicación. Presenta un equipo de expertos en las



distintas áreas para apoyo en la redacción del proyecto. Presenta un equipo superior al mínimo exigido en el pliego para el desarrollo de los trabajos de ATDO. La titulación, experiencia del delegado es adecuada a lo exigido y no indicando dedicación. Presenta los perfiles mínimos exigidos en el pliego y un equipo de apoyo para control de las diferentes áreas en esta fase.

Aunque adjunta relación de medios materiales que empleará para el control de los trabajos,

Adjunta cartas de compromiso con la empresa del personal que intervendrá.

Se acuerda una valoración aceptable de 10 puntos, ponderable al 20%.

3.3. Propuesta técnica de diseño:

La imagen del edificio es simplemente espectacular; es escultórica, y por sus líneas sobrias, limpias y futuristas, incluso por sus tonalidades, asegura un resultado muy singular, probablemente emblemático para la isla de Menorca.

Además, garantiza el servicio de la actual EM durante la ejecución de la nueva gracias a su ubicación completamente compatible con la operatividad de la primera, y está dimensionada en superficie y plantas adecuadamente con el fin de poder atender al aforo previsible a corto y largo plazo.

Ahora bien, la propuesta está tan poco desarrollada que, incluso a pesar de su potencial interior, no es posible evaluarla con el grado de calidad suficiente y exigible para este concurso, y por tanto, valorarla al debido nivel comparativo respecto de las demás ofertas presentadas.

Más aún, hay aspectos planteados que tienen difícil desarrollo, o que incluso consideramos contraindicados para esta EM, como son:

1. Los materiales metálicos empleados en la construcción de la fachada en PB, la pasarela elevada y el prisma vertical central no soportaran su exposición al ambiente marino agresivo sin incurrir en inasumibles costes de mantenimiento contra la oxidación generalizada, si se quiere evitar la degradación de la imagen y asegurar la vida útil del edificio.
2. La idea de aprovechar el citado prisma como torre eólica con aerogeneradores de eje vertical instalados en su interior, independientemente de si por geometría pudiera incumplir el planeamiento vigente, no es factible en el sentido de aprovechamiento energético, ya que el propio prisma los inhabilitará con una frecuencia muy alta debido a que la orientación de las entradas de aire en la torre es fija, estrecha y precisamente, es transversal al viento predominante.
3. Los accesos principales, de entrada y salida al edificio, resultan demasiado discretos y con una capacidad de tránsito reducida.
4. Existe conflicto en el flujo de pasaje filtrado frente al bloque de ascensores, y frente al restaurante en la planta de embarque en cubierta, cuyo indispensable aprovechamiento condicionaría mucho el diseño a nivel de elementos de seguridad general y de protección del hueco de escalera.

La distribución interior está planteada como un gran espacio abierto y por tanto favorablemente flexible a futuro, pero sin especificar ideas concretas derivadas de esa condición, y más allá de que los flujos de pasajeros están definidos, apenas refleja los detalles necesarios para definir dependencias específicas e instalaciones de gestión y funcionamiento de la EM:



1. No da una definición básica de las instalaciones de aerogeneración.
2. Falta detalle de la constitución parcial metálica de la fachada.
3. Dependencias de oficinas para consignatarios inconexas e insuficientes.
4. Dependencias policiales y servicios sanitarios en PP indeterminados
5. La planta de embarque en cubierta no tiene definición alguna.
6. Indeterminación en instalaciones, captación de agua, y demás equipos.
7. Sistemas pasivos y activos para la sostenibilidad no desarrollados.
8. No concreta el proceso de construcción industrializado del edificio, ni su montaje en seco o su ejecución por tramos.
9. No cuantifica el impacto medioambiental por huella de carbono.

Finalmente, en cuanto al plazo de ejecución, en la línea del resto de la propuesta, no cumple las Bases por su indefinición, y por lo que se refiere al presupuesto, se limita a realizar una estimación por encima del precio medio del metro cuadrado construido en Menorca, sin ningún tipo de desglose.

Una vez aplicado el peso relativo correspondiente, se acuerda una baja valoración media de 3,81 puntos, ponderable al 70%.

4. OFERTA: UTE PROYECO- GOCSA-PROSOLVERS

4.1. La Calidad de la memoria descriptiva del servicio a desarrollar:

Buena memoria descriptiva en la fase de elaboración del proyecto, abordando apropiadamente las actuaciones contempladas en el pliego, con lo que el alcance de su exposición es satisfactorio y transmite claridad.

Propone mejoras con respecto al pliego e incluye fases bien secuenciadas, concretas y detalladamente descritas en la fase de ATDO.

Por tanto, demuestra una visión clara y concreta de los trabajos que propone realizar, aportando una descripción del control de calidad adecuada en cuanto a la profundidad en el desarrollo de los mismos.

También aporta ciertos aspectos de mejora para ejecución de la obra.

Se acuerda por tanto, una valoración buena de 7,5 puntos, ponderable al 10%.

4.2. Relación de los medios humanos y materiales propuestos:

Presenta un equipo superior al estipulado en el pliego para la fase de redacción del proyecto y la titulación, experiencia y dedicación del Delegado es la adecuada a lo exigido, garantizando una dedicación del 80%.

Presenta igualmente para esta fase un amplio equipo de expertos en las distintas áreas para apoyo en la redacción del proyecto.

También cuenta con un amplio equipo superior al mínimo exigido en el pliego para el desarrollo de los trabajos de ATDO, con una titulación, experiencia y dedicación del Delegado adecuadas a lo exigido y con una dedicación del 60% en la fase.

Presenta asimismo un equipo de apoyo para control de las diferentes áreas y adjunta la relación de medios materiales que empleará para el control de los trabajos.

Se acuerda una valoración muy buena de 10 puntos, ponderable al 20%.



4.3. Propuesta técnica de diseño:

La propuesta técnica está muy bien desarrollada, destacando exteriormente el estudio de viabilidad aportado con una descripción de flujos de circulación rodada en áreas restringidas y zonas públicas que refleja perfectamente el acierto de la configuración presentada en cuanto a la compatibilidad entre escalas de buques de mercancías y de pasaje.

El edificio es muy amplio, está bien ubicado y perfectamente definido, pero su concepción estética está netamente inspirada en un centro náutico-recreativo de grandes dimensiones que no se ajusta ni a la imagen de funcionalidad propia de una terminal de pasajeros y mercancías, ni muy especialmente, se integra en un entorno eminentemente industrial-portuario como el que esta nueva EM ocupará.

Consecuentemente, el edificio incorpora una serie de elementos constructivos marcadamente marineros, pero que recargan innecesariamente su aspecto, como ojos de buey, puentes, velas, vergas... y que conllevan además, una serie de complicaciones en cuanto a funcionalidad y mantenimiento, como son:

1. La envolvente exterior a base de lamas metálicas de aluminio, que emula una serie de velas latinas solapadas sobre un mar de fondo, reducirá significativamente la luminosidad y las visuales desde el interior, ya de partida poco favorecidas por una orientación del edificio inadecuada en este sentido, a modo de un mega yate abarloado a muelle.
2. El diseño de la pasarela elevada, tan llamativa como complicada e igualmente discordante, exigirá excesivo cuidado en el mantenimiento de los diversos elementos de diferente factura y funcionalmente gratuitos.
3. La cubierta se plantea como un área de esparcimiento con islas vegetales, bancos y pérgola en la línea de dar una imagen urbana, pero sin cafetería, y lo hace en detrimento del imprescindible bloque de instalaciones, que de aparecer, sería incompatible con el aspecto y actividad recreativa que pretende, incluso con la celebración de eventos.

La PB es muy amplia y diáfana, pero porque adolece tanto de servicio de restaurante-cafetería como de dependencias administrativas para las navieras, que tan solo cuentan con las taquillas de venta de billetes frente a las que se dispone de una amplia superficie que facilita el establecimiento de bancos e inevitables serpentines para las correspondientes colas de espera. En este sentido se aprecia positivamente tanto la amplitud del vestíbulo Este de entrada como en el extremo contrario, la conexión Oeste de esta planta con el área exterior del pre-embarque de vehículos.

La PP dispone igualmente de espacio suficiente para un gran restaurante-cafetería muy bien orientado y exento de complicaciones con el filtrado de pasaje, así como de una acertada circulación del flujo de embarque frente al de desembarque de pasajeros, aunque el área destinada a la cola de espera para pasar el control de seguridad es insuficiente, incluso muy inconveniente en el caso de que alcance las escaleras de acceso a la planta.

En cuanto a sostenibilidad y tecnologías aplicadas se trata de una propuesta bien dotada, contemplando mejoras térmicas en eficiencia climática para confort por autoconsumo, prevé paneles aislados y certificación Leed, Bream del edificio, etc...



La cuestión de la interferencia con la actividad portuaria, además de verse favorecida por la adecuada ubicación de la Terminal, está claramente descrita y sectorizada para facilitar la operativa portuaria durante la construcción, y en cuanto a la descripción del tipo de materiales a emplear de cara a su durabilidad y de las acciones correctoras a tomar para su mantenimiento, se aporta igualmente una información suficientemente detallada.

Finalmente, se observa que la propuesta está dotada de un presupuesto desglosado bien justificado de 12,8 mill.euros, aunque superior al precio medio del metro cuadrado en Menorca y cuenta con un plazo simplemente ajustado a los 15 meses previsto en la Bases, más 2 meses para su liquidación, que le dan a la propuesta carácter plenamente viable.

Una vez aplicado el peso relativo correspondiente, se acuerda una modesta valoración media de 4,81 puntos, ponderable al 70%.

A continuación, se ha debatido con carácter comparativo el análisis detallado reflejado anteriormente, para proceder finalmente de forma consensuada a la confirmación de la puntuación definitiva de los tres criterios principales, desglosando a su vez los nueve aspectos de diseño del tercero, siendo el resultado de la correspondiente ponderación establecida en las Bases el indicado en la siguiente tabla:

VALORACIÓN DE LAS OFERTAS P.O.12.23															
COMITÉ DE EXPERTOS PARA LA VALORACIÓN DE OFERTAS DE LA " A.T. REDACCIÓN PROYECTO EM CÓS NOU AL PORT DE MAÓ" A 16-02-24															
OFERTA	Memoria	Medios	Diseño (70%)									TOTAL	% TOTAL		
	Descriptiva	Humanos	Diseño	Capacidad,	Impacto Visual e	Sostenibilidad	Flexibilidad	Interferencia	Durabilidad y	Ppto.	Plazo de			PUNTAJÓN	JUICIOS DE
	del Servicio	y Materiales	Arquitectónico	Funcionalidad y Operatividad	Integración con el entorno	y Tecnologías	de Usos	Operaciones Portuarias en todas las fases	Mantenimiento	estimado	para la construcción				
10%	20%	20%	25%	10%	10%	15%	5%	10%	2,5%	2,5%					
AIRIA INGENIERÍA Y SERVICIOS	5	10	7,5	5	5	7,5	5	2,5	7,5	2,5	0	6,48	64,81		
UTE GNGRUP-BARCELÓ BALANZÓ	7,5	10	10	10	10	10	10	10	7,5	7,5	5	9,44	94,44		
UTE FRAN SILVESTRE-OCEAN INFRAESTRUCTURES	5	10	5	2,5	5	2,5	5	5	2,5	7,5	0	5,17	51,69		
UTE PROYECCO. GOCSA-PROSOLVERS	7,5	10	2,5	5	2,5	7,5	5	10	5	7,5	5	6,12	61,19		

Las puntuaciones corresponden a: 10 puntos = Muy Bueno / 7,5 puntos = Bueno / 5 puntos = Aceptable / 2,5 = Insuficiente / 0 puntos = Rechazable

A la vista del resultado de esta puntuación de criterios de adjudicación evaluables mediante juicios de valor, se considera que, de conformidad con el cumplimiento del art.146.3 LCSP previsto en el Cuadro de Características del Pliego por el que se calificarán de calidad técnica no aceptable aquellas que en su conjunto no superen el 60% de la valoración total de los criterios cualitativos, no pudiendo continuar el proceso selectivo, la oferta nº3 UTE FRAN SILVESTRE-OCEAN INFRAESTRUCTURES debe quedar descartada puesto que con un 51,69% no alcanza el mínimo porcentaje exigido.

El resto de las ofertas técnicas tienen una calidad técnica aceptable al haber obtenido una puntuación técnica global superior al 60% de la valoración total de los criterios cualitativos, y entre ellas destaca claramente frente a las dos ofertas alternativas, la oferta nº2 presentada por la UTE GNGRUP-BARCELÓ BALANZÓ con el 94,44%, y por lo tanto, los miembros de este Comité de Expertos consideran por unanimidad que es la mejor de las cuatro propuestas técnicas presentadas.



Siendo las catorce horas y veinte minutos, el Secretario procede a levantar la reunión del Comité de Expertos del Concurso de "ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO Y ASISTENCIA TÉCNICA A LA D.O. DE LA NUEVA ESTACIÓN MARÍTIMA Y ORDENACIÓN DE SUPERFICIES Y VIALES EN LAS EXPLANADAS DEL COS NOU EN EL PUERTO DE MAÓ", da por finalizado el procedimiento de selección y levanta la presente Acta en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

Los miembros del Comité de Expertos,
(Firmado digitalmente)

El Secretario,
(Firmado digitalmente)