



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 Servicios

REGULACIÓN ARMONIZADA

Referencia: GST25-0172

Contrato de Servicios de:

CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE PAVIMENTOS EN EL PUERTO DE PALMA

1. Justificación del Valor Estimado del Contrato certificándose que todos los conceptos incluyen los costes laborales, ajustándose al Convenio Colectivo vigente.		
Presupuesto base de licitación sin IVA		448.893,34 € sin IVA
Presupuesto de todas las prórrogas		1.795.573,36 € sin IVA
Otros		NO PROCEDE
Total Valor Estimado del Contrato sin IVA		2.244.466,70 € sin IVA
Anualidades	2026	187.038,89 € sin IVA
	2027	448.893,34 € sin IVA
	2028	448.893,34 € sin IVA
	2029	448.893,34 € sin IVA
	2030	448.893,34 € sin IVA
	2031	261.854,45 € sin IVA
2. CPV		
50230000-6 Servicios de reparación, mantenimiento y servicios asociados relacionados con carreteras y otros equipos		
3. 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		
El objeto del Contrato es la ejecución de trabajos de conservación y mantenimiento de pavimentos en el Puerto de Palma.		
Justificación		



A lo largo de los últimos ejercicios, la Autoridad Portuaria de Baleares (en adelante APB), en la gestión de las competencias y funciones que tiene encomendadas por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprobó el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (arts. 25 y 26), ha requerido de la planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, con objeto de garantizar el cumplimiento de las normativas legales y permitir así el normal uso de los mismos en condiciones óptimas de funcionamiento y explotación. Dentro de las superficies adscritas a la Zona de Servicios del puerto de Palma, existen áreas urbanizadas.

Entre ellas, la APB es responsable del mantenimiento de todas las áreas de circulación, vías rodadas, carriles bici y aceras situadas en la zona de dominio público del Puerto de Palma, exceptuando aquellos espacios concesionados o con un convenio vigente. Estas actuaciones se venían realizando hasta el momento mediante el expediente E24-0094, si bien resulta necesario un nuevo expediente que se adecúe a las necesidades actuales e incorpore los nuevos espacios de paseo y urbanización ejecutados recientemente.

Será preciso llevar a cabo el seguimiento y mantenimiento de dichos elementos una vez finalizado su periodo de garantía, siempre que los daños se deban al uso normal o a la aparición de diversas patologías. Las intervenciones abarcarán pavimentos asfálticos y bituminosos, hormigones, adoquinados e incluso aglomerados reciclados.

Todo ello requiere una capacidad de actuación rápida que permita garantizar en todo momento la seguridad, por lo que mediante el presente contrato de conservación y mantenimiento se pretende establecer una actuación regular que asegure el correcto estado de todos los firmes del Puerto de Palma.

Por todo ello, la APB, en calidad de titular de dichos edificios, procede a la licitación del servicio de "CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE PAVIMENTOS EN EL PUERTO DE PALMA".

4. Certificado existencia de crédito (Art. 116.3)

Se certifica por el Jefe del Departamento Económico Financiero la existencia de crédito.

5. Justificación lotes (Art. 116.4.g):

Se justifica la no división en lotes ya que se trata de un único tipo de servicio (lo que justifica que no se haga una división funcional) que se desarrolla completamente en un único lugar (lo que justifica que no se haga una división geográfica). Además:

El objeto del contrato consiste en la prestación de un servicio integral y continuo de mantenimiento de pavimentos en el ámbito del Puerto de Palma, excluyendo únicamente aquellos espacios que se encuentren concesionados o sujetos a convenios específicos en vigor. Se trata, por tanto, de un único tipo de servicio, homogéneo desde el punto de vista funcional, que no justifica una división por tipología de pavimento ni por naturaleza de las actuaciones a realizar.

Asimismo, el contrato se desarrolla en un único ámbito territorial, con una gestión centralizada y coordinada, lo que descarta la conveniencia de una división geográfica en lotes. La fragmentación territorial o funcional del servicio no aportaría mejoras en términos de eficiencia ni de concurrencia, y sí introduciría una mayor complejidad en la gestión y control del contrato.

Desde el punto de vista técnico, el mantenimiento de pavimentos de aceras y calzadas constituye una actuación interrelacionada, tanto en la planificación como en la ejecución de los trabajos. Las intervenciones sobre distintos tipos de pavimento deben coordinarse en el tiempo y en el espacio para garantizar la seguridad de los usuarios, la continuidad del servicio portuario y la correcta gestión de los accesos y viales. La ejecución independiente de estas prestaciones por distintos contratistas dificultaría la correcta ejecución del contrato, pudiendo generar solapes, interferencias, duplicidades de medios y una mayor afección a la actividad portuaria.

La separación en lotes supondría, además, un riesgo para la correcta ejecución del contrato, al requerirse una intensa coordinación entre distintos adjudicatarios para cada actuación, especialmente en situaciones de urgencia, reparaciones



imprevistas o intervenciones simultáneas en aceras y calzadas. Esta necesidad de coordinación podría verse comprometida por la existencia de múltiples contratistas, dificultando la asignación de responsabilidades y la adopción de decisiones rápidas y eficaces.

Por otra parte, la contratación unitaria permite asegurar una homogeneidad en los criterios técnicos, materiales y de calidad en todos los pavimentos del ámbito portuario, con independencia de su tipología, lo que redundaría en una mejor conservación de las infraestructuras y en una imagen coherente del entorno urbano-portuario. La división en lotes podría dar lugar a soluciones técnicas dispares y a distintos niveles de calidad en función del adjudicatario de cada lote.

Finalmente, no se aprecian motivos técnicos ni de especialización que justifiquen una división en lotes, dado que las empresas potencialmente licitadoras del sector cuentan, con carácter general, con la capacidad técnica y los medios necesarios para ejecutar de forma conjunta las prestaciones objeto del contrato. La división en lotes podría, por el contrario, afectar negativamente a la viabilidad del encargo y provocar una atomización del servicio, incrementando la carga administrativa y dificultando significativamente la gestión, el seguimiento y el control del contrato por parte del órgano de contratación.

6. Informe de insuficiencia de medios (art.116.f)

Que, debido a la carga de trabajo actual, se evidencia la falta de medios personales propios para la realización de las tareas que van a ser objeto de contratación, por lo que se hace necesaria la obtención de ayuda externa a través de la contratación de los servicios objeto del presente expediente.

Lo que se informa y certifica por el Responsable del Servicio, a efectos de dar cumplimiento a lo señalado en el art.116.4.f de la LCSP.

7. Designación del Responsable del Contrato (art.62)

Se designa a D. Antonio Martín Vidal, Responsable del Contrato, con Las funciones establecidas en el art.62 de la LCSP

8. 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

9. 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. Antonio Martín Vidal, Responsable de Mantenimiento de Obra Civil

D. Joan M. Llaneras Pascual, Jefe del Departamento de Conservación y Señales Marítimas

Informe Justificativo de la necesidad de la contratación

El jefe del Departamento de Conservación y Señales Marítimas

Firmado digitalmente por

D. Joan M. Llaneras Pascual

Responsable Unidad de Gasto



El jefe del Departamento de Conservación y Señales Marítimas Firmado digitalmente por D. Joan M. Llaneras Pascual
Jefe de Área
El jefe de Área de Infraestructuras <i>Firmado digitalmente por</i> D. Víctor Darder Gallardo
Existencia de crédito
Jefe del Departamento Económico Financiero <i>Firmado digitalmente por</i> D. Miguel Rigo Salvá
Informe favorable del PPT.
El Director de la Autoridad Portuaria de Baleares Firmado digitalmente por D. Antonio Ginard López

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.
Órgano de Contratación
El Presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares Firmado digitalmente por D. José Javier Sanz Fernández *La fecha válida será la de la firma electrónica de la Aprobación del Órgano de Contratación