



Puerto de Ferrol



Autoridad Portuaria de Ferrol - San Cibrao

**PLIEGO DE BASES PARA LA
EJECUCIÓN DE LAS OBRAS
ACONDICIONAMIENTO DE LA
CARRETERA DE ACCESO A CABO
PRIORIÑO**

P-1268

Departamento de Inversiones y
Planificación

ENERO, 2010

DOCUMENTO NÚMERO UNO

**PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS
PARTICULARES**

PLIEGO DE BASES PARA LA CONTRATACIÓN DE LAS OBRAS “ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA DE ACCESO A CABO PRIORIÑO”.

1. ANTECEDENTES

Con fecha Diciembre de 1999 la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao elabora el proyecto de Ampliación del Puerto de Ferrol (Puerto Exterior), en el que se planifica una actuación a abrigo de Cabo Prioriño con la que se crea una superficie portuaria de cerca de 90 Ha, abrigada por un dique de aproximadamente 1.100 metros y con un muelle de costa de 1.515 metros de longitud.

Con fecha Octubre 2000 la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao elabora el proyecto de Ampliación del Puerto de Ferrol (Puerto Exterior) - 1ª fase en el cual se ejecutan los primeros 858 metros del muelle de costa planteado en el Proyecto Completo de fecha Diciembre de 1999. En esta primera fase se ejecuta la totalidad de las excavaciones y del dique de abrigo previsto, dejando el material excedente en forma de precarga dentro de las explanadas que conformarán la segunda fase de las obras.

Las Obras de Ampliación del Puerto de Ferrol (Puerto Exterior) 1ª fase se iniciaron el 11 de Septiembre del año 2001 y concluyeron el 15 de Junio de 2005.

Desde el inicio de las obras y hasta la puesta en explotación del Acceso Terrestre por Carretera al Puerto Exterior (agosto de 2008 para el tramo de llegada al Puerto Exterior), el vial de Cabo Prioriño ha sido la vía a través de la cual accedieron a las explanadas del Puerto Exterior todos los suministros y maquinaria necesarios para la ejecución de dicha obra y las posteriores tanto de la Autoridad Portuaria, Confederación Hidrográfica y de las empresas concesionarias en el Puerto Exterior.

Este importante volumen de tráfico, sobre todo pesado, ha venido provocando numerosos daños en el vial, que la Autoridad Portuaria fue reparando provisionalmente. Una vez puesto en uso el Acceso Terrestre, el vial de Cabo Prioriño ha recuperado su tráfico normal, tanto en intensidad como en carga, por lo que desde la Autoridad Portuaria se entiende el momento actual, como el más adecuado para proceder al acondicionamiento definitivo de esta carretera adaptándolo a sus nuevas necesidades y usos.

Por otro lado, y dentro de la ejecución de las obras de Ampliación del Puerto de Ferrol (Puerto Exterior) 1ª fase, se procedió a la ejecución del cierre en malla metálica del perímetro de los terrenos propiedad de la Autoridad Portuaria, y a la ejecución de una primera red de drenaje que recogía la escorrentía proveniente aguas arriba de la cabeza del talud del puerto exterior dirigiéndolas a la cuneta a pie de talud.

La Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar (Convenio SOLAS), adoptó una serie de enmiendas, al Anexo de dicho convenio, en materia de protección marítima y redactó el Código Internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias (Código PBIP).

Dicha normativa fue aceptada el 1 de enero de 2004, tras pasar durante todo el año 2003 el proceso de ratificaciones reglamentario, teniendo su entrada en vigor en fecha de 1 de julio de 2004.

Esta reglamentación requiere realizar un conjunto de actuaciones en las instalaciones portuarias que presten servicio a buques, en tráfico internacional, de los siguientes tipos:

- Buques de pasaje.
- Buques de carga de arqueo bruto (GT) igual o superior a 500.
- Unidades móviles de perforación en mar abierto.

En tal sentido y siguiendo las instrucciones del Ente Público Puertos del Estado, las Autoridades Portuarias están llevando a cabo, una serie de medidas para adecuar sus instalaciones a los grados de protección requeridos y dotar a los puertos de la tecnología y medios materiales y humanos necesarios, para conseguir un efectivo nivel de protección.

El mencionado código obliga a las instalaciones portuarias a mantener al menos y entre otros, los siguientes niveles de control:

- Control de acceso de vehículos, camiones y peatones al recinto portuario.
- Vigilancia de la instalación portuaria, incluidas las zonas de atraque y fondeo.
- Vigilancia de las zonas restringidas, a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas.

En dicho código se establece que, aún en los momentos de más bajo nivel de protección, deberá disponerse de, entre otros, los siguientes sistemas:

- Alumbrado.
- Cerramiento adecuado de las instalaciones.
- Equipos de vigilancia para la supervisión de zonas.
- Utilización de equipos automáticos de detección de intrusos.

La mayor parte de estos requerimientos ya han sido atendidos por la Autoridad Portuaria en diversos proyectos. Sin embargo, y por lo que al cerramiento se refiere, se considera conveniente colocar un cierre de mejores prestaciones, en cuanto a seguridad se refiere, que el actualmente instalado, que fue pensado como cierre provisional de obra.

Buscando dar respuesta a las necesidades tanto de acondicionar de forma definitiva la antigua carretera a Prioriño, como de definir el nuevo cierre de la parcela del Puerto Exterior, finalmente en septiembre de 2009, la empresa APPLUS redactó, a petición de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, el "PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA DE ACCESO A CABO PRIORIÑO", firmado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Oscar Catoira Daquinta y dirigido por Jesús Busto Míguez, Jefe de División de Infraestructuras de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao.

2. OBJETO DE ESTE PLIEGO Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD

Las obras del presente expediente tienen por objeto:

- dotar al vial de acceso a Cabo Prioriño de una mayor sección transversal y mejorar el estado actual del firme, a fin de conseguir mayor seguridad global en el tramo de estudio.
- dotar al Puerto Exterior de un cierre perimetral de acuerdo con el nivel de protección exigido.
- completar la red de drenaje en la cabeza de talud.

2.1.-ACONDICIONAMIENTO DEL VIAL DE ACCESO A CABO PRIORIÑO

El vial objeto de la actuación es un tramo de la carretera de 3.315 metros de longitud, por el cual se accede a las instalaciones de esta Autoridad Portuaria existentes en Cabo Prioriño, así como a las de otras administraciones (EDAR de Prioriño, Estación de Radar de Sasemar) y al núcleo poblacional de O Pieiro.

Actualmente, la carretera dispone de una sección tipo formada por dos carriles de ancho variable entre 2,4 y 3,0 metros, sin arcenes y con un firme que se encuentra en un estado bastante deteriorado, debido al tráfico elevado, sobre todo de vehículos pesados, que circularon por la carretera durante la ejecución del Puerto.

A nivel de proyecto el vial se ha dividido en dos tramos a los que se da diferente tratamiento en base a los condicionantes topográficos de los mismos:

TRAMO 1: Se proyecta una mejora del firme en el tramo comprendido entre los PP.KK. 0+000 y 1+740, mediante el fresado/escarificado de la capa superficial (3 cms) y el posterior reafirmado de la carretera con 5 cm de M.B.C. AC 22 SURF 60/70 D (antigua D-20) como capa de rodadura.

TRAMO 2: Se proyecta una mejora del firme y ensanche de la sección transversal de la carretera en el tramo comprendido entre los PP.KK. 1+740 y 3+315, mediante el fresado/escarificado de la capa superficial (3 cms) y el posterior reafirmado de la carretera, así como el ensanche de la misma para dotarla de una mayor sección transversal, con carriles de hasta 3,00 metros y acera en el margen izquierdo de la plataforma (sólo hasta el PK 2+840). Este aumento de la sección transversal se hará siempre hacia el margen izquierdo del vial. La sección será de 5 cm de M.B.C. AC 22 SURF 60/70 D (antigua D-20) como capa de rodadura en la zona del tronco, y de 25 cm (variable) de zahorra artificial ZA-25 como capa de base y 5 cm de M.B.C. AC 22 SURF 60/70 D (antigua D-20) como capa de rodadura. Las aceras serán de hormigón de 10 cm de espesor acabadas en baldosas hidráulicas monocapa.

Bajo la acera, que se ejecuta con objeto de facilitar futuros trabajos de inspección, policía y mantenimiento, se dejan ejecutados prismas de canalizaciones para el cableado futuro de las instalaciones que fuesen necesarias.

La actuación incluye también la señalización, marcas viales, elementos de balizamiento y defensa, así como la construcción de aceras y obras complementarias.

Estas acciones contribuyen a dotar a la carretera de mejores condiciones de seguridad tanto desde el punto de vista de los vehículos como peatones, y a mejorar la seguridad vial del tramo de referencia.

A continuación se resumen los parámetros más característicos, tanto en alzado como en planta, del trazado:

Tronco

El tronco de la carretera de acceso a Cabo Prioriño posee un radio mínimo de 20 metros y tiene una longitud total de 3.315,096 metros. En alzado, la pendiente máxima ha sido de 12,2021% mientras que la mínima ha sido de 0,1559%. Estas pendientes se dan como consecuencia de ajustar la rasante a la actual. No hay acuerdos verticales.

Sección Tipo

En coherencia con los condicionantes analizados se ha adoptado las siguientes secciones:

SECCION TIPO TRONCO (P.K. 0+000 – 1+740)

Consta de una calzada, formada por dos carriles de 3,00 metros. El ancho total de la sección será, por lo tanto, de 6 metros.

SECCION TIPO TRONCO (P.K. 1+740 – 2+440)

Consta de una calzada, formada por dos carriles de 2,75 metros y acera en el margen izquierdo de 1 metro. El ancho total de la sección será, por lo tanto, de 6,50 metros.

SECCION TIPO TRONCO (P.K. 2+440 – 2+840)

Consta de una calzada, formada por dos carriles de 2,75 metros, acera en el margen izquierdo de 1 metro y arcenes exteriores de 0,50 metros. El ancho total de la sección será, por lo tanto, de 7,50 metros.

SECCION TIPO TRONCO (P.K. 2+860 – 3+315)

Consta de una calzada, formada por dos carriles de 2,50 metros. El ancho total de la sección será, por lo tanto, de 5,00 metros.

2.2.-CIERRE PERIMETRAL

La altura de la valla será de 2,60 m como mínimo, debiéndose medir dicha altura a 1 m de la misma por el lado exterior al vial. Está formada por tubos de acero inoxidable de Ø43 mm separados 110 mm entre sí, y postes de acero inoxidable de Ø 84 mm montados cada 2,5 m. Longitudinalmente, se sitúan dos travesaños, uno superior y otro inferior fabricados en chapa de acero inox. que sujetan los tubos del cierre. Cuenta con cimentaciones puntuales, de dimensiones 0,5x0,3x0,5 m, en las que se anclan los postes.

En los accesos a caminos se situarán semipuertas abatibles con características similares a las del cerramiento con bisagras 150 AISI-316 en uno de sus lados y una rueda de nylon de 200 mm de diámetro en la base del otro lado, los cuales formarán el mecanismo de giro.

Se prevé la colocación de la valla de cerramiento entre los PP.KK. 1+740 y 3+315 del tramo considerado de la carretera de acceso a Cabo Prioriño, continuando hasta la puerta de entrada que el Puerto tiene en el Talud Oeste.

Respecto a su posición transversal con respecto al eje de la vía, la valla de cerramiento se colocará en el margen izquierdo en el límite exterior de la acera, separando físicamente de esta forma la carretera de acceso a Cabo Prioriño de las instalaciones portuarias.

2.3.-RED DE DRENAJE

Resulta necesario también el proceder a la correcta recogida y drenaje de las aguas que drenan a la carretera de acceso y que por escorrentía llegan a la cabeza del talud del Puerto Exterior, con objeto de conducir su cauce y evitar perjuicios en la estabilidad del talud.

A continuación se presenta una tabla con las obras de drenaje necesarias:

Denominación	Tipología	Cuencas aportadoras	Long (m)	Pend. (%)	Dimensiones (m)
ODT 1	Tubo de hormigón	C-5	No se amplía	0,50	Ø0.60
ODT 2	Tubo de hormigón	C-5	No se amplía	3,00	Ø0.60
ODT 3	Tubo de hormigón	C-4	1,98	7,48	Ø0.20
ODT 4	Tubo de hormigón	C-3	2,94	2,93	Ø0.60
ODT 5	Tubo de hormigón	C-2	1,71	2,98	Ø0.60
ODT 6	Tubo de hormigón	C-2	4,02	6,16	Ø0.60
ODT 7	Tubo de PVC	C-1	No se amplía	2,94	Ø0.40
ODT 8	Tubo de hormigón	C-1	No se amplía	1,82	Ø0.60

En cuanto al drenaje longitudinal se ha estudiado el diseño de los elementos de drenaje a partir de las recomendaciones de la Instrucción de Drenaje Superficial 5.2 IC.

Como elementos de drenaje longitudinal, se disponen los siguientes:

- Cunetas: Las dimensiones de las cunetas empleadas se resumen en las siguientes: cuneta triangular revestida, con taludes 1:1, con una profundidad de 0,25 m. por lo que la anchura total de la cuneta es de 0,50 m.
- Se ha considerado el drenaje superficial de aceras, compuesto por un bordillo en el extremo de la calzada (B-1), que actúa como borde de cuneta.
- Salvacunetas

3. SISTEMA DE ADJUDICACIÓN

De acuerdo con la orden FOM/4003/2008, de 22 de julio por el que se aprueban las Normas y Reglas Generales de los Procedimientos de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, y a la vista del tipo de contrato y su importe el procedimiento de adjudicación elegido es el de CONCURSO ABIERTO SIN VARIANTES.

4. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN

Los presupuestos de licitación correspondientes al proyecto son:

Presupuesto de ejecución Material	1.036.356,56 €
Presupuesto de Inversión	1.233.264,31 €
Presupuesto de Ejecución por Contrata (IVA incluido)	1.430.586,59 €.

5. REVISIÓN DE PRECIOS

Teniendo en cuenta que el plazo de ejecución es inferior a UN (1) AÑO **no se incluye** en este pliego cláusula de revisión de precios.

6. CLASIFICACIÓN DEL CONTRATISTA

Según la Ley 30/2007 de 30 de octubre Contratos del Sector Público, la clasificación del contratista será la siguiente:

- **Grupo G: Viales y pistas**

Subgrupo 6: Obras viales sin cualificación específica Categoría d.

7. PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo total para la ejecución de los trabajos será de SEIS (6) MESES, contados a partir de la firma del contrato.

8. PRESCRIPCIONES MEDIOAMBIENTALES

Los licitadores entregarán con la documentación técnica del concurso una Memoria Ambiental en la que se refleje de manera clara el Sistema de Gestión Ambiental que se comprometen a aplicar en la obra, incluyendo el Programa de Vigilancia Ambiental con indicación detallada de las medidas correctoras y protectoras que aplicarán a la misma.

El ADJUDICATARIO responderá de cualquier incidente medioambiental por él causado, liberando a la AUTORIDAD PORTUARIA de cualquier responsabilidad sobre el mismo.

Para evitar tales incidentes, el ADJUDICATARIO adoptará con carácter general las medidas preventivas oportunas que dictan las buenas prácticas de gestión, en especial las relativas a evitar vertidos líquidos indeseados, emisiones contaminantes a la atmósfera y el abandono de cualquier tipo de residuos, con extrema atención en la correcta gestión de los clasificados como peligrosos.

El ADJUDICATARIO adoptará las medidas oportunas para el estricto cumplimiento de la legislación medioambiental vigente que sea de aplicación al trabajo realizado.

En casos especiales, la AUTORIDAD PORTUARIA podrá recabar del ADJUDICATARIO demostración de la formación o instrucciones específicas recibidas por el personal para el correcto desarrollo del trabajo.

Sin ánimo de exclusividad, a continuación se relacionan algunas de las prácticas a las que el ADJUDICATARIO se deberá comprometer para la consecución de una buena gestión medioambiental:

- Limpieza y retirada final de envases, embalajes, basuras y todo tipo de residuos generados en la zona de trabajo, si los hubiera.
- Almacenamiento y manejo adecuado de productos químicos y mercancías o residuos peligrosos, cuando sea el caso.
- Prevención de fugas, derrames y contaminación del suelo, arquetas o cauces, con prohibición de la realización de cualquier vertido incontrolado.
- Uso de contenedores y bidones cerrados, señalizados y en buen estado, si se da el caso.
- Segregación de los residuos generados, teniendo especial atención con los peligrosos.

- Restauración del entorno ambiental alterado.
- Reparación, limpieza y mantenimiento de maquinaria en puntos debidamente habilitados y concretamente habilitación de superficies para limpieza de cubas de hormigón.

El ADJUDICATARIO se compromete a suministrar información inmediata a la AUTORIDAD PORTUARIA sobre cualquier incidente medioambiental que se produzca en el curso del trabajo que se le confía. La AUTORIDAD PORTUARIA podrá recabar con posterioridad un informe escrito referente al hecho y sus causas.

Ante un incumplimiento de estas condiciones medioambientales, la AUTORIDAD PORTUARIA podrá repercutir al ADJUDICATARIO el coste económico directo o indirecto que suponga dicho incumplimiento.

9. PERMISOS, LICENCIAS y SERVICIOS AFECTADOS

El ADJUDICATARIO deberá solicitar de los organismos, administraciones, empresas y particulares que corresponda las *autorizaciones, permisos y licencias* requeridos por la ejecución de la obra, transporte de materiales y maquinaria a obra, por la ocupación, mantenimiento o reposición de vías de comunicación, servicios afectados, fincas particulares o cualquier otra actuación derivada de la ejecución de la obra objeto de este Contrato.

El abono de las *tasas, impuestos, fianzas, etc.* que se deriven de la obtención de estas autorizaciones, permisos y licencias serán de cuenta del ADJUDICATARIO.

La demora o el coste de obtención de las citadas autorizaciones, permisos y licencias, no será en ningún caso motivo de incremento del plazo ni del precio contractualmente pactados.

Serán de cargo del ADJUDICATARIO la realización de todo tipo de gestiones, acometidas previas, redacción y visado de proyectos que haya que presentar ante organismos o compañías competentes, etc., así como los pagos que éstos comporten, necesarios para la obtención de altas, permisos o legalizaciones de cualesquiera instalaciones provisionales o definitivas relacionadas con las obras objeto de este Contrato, así como las precisas para la puesta en funcionamiento de dichas instalaciones.

El adjudicatario deberá disponer de los permisos y licencias necesarios para la ejecución de las obras, incluidas si fuese necesaria las de ocupación temporal, acopios o acceso a zona de las obras desde parcelas privadas o de titularidad de otros organismos, no pudiendo en ningún caso repercutir el coste en que incurriera por este concepto a la Autoridad Portuaria.

10. COORDINACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD Y SUBCONTRATACIÓN.

El adjudicatario queda obligado al cumplimiento de los procedimientos que en materia de seguridad y salud laboral y subcontratación tiene aprobados la Autoridad Portuaria de Ferrol – San Cibrao.

11. EJECUCIÓN DE OBRAS POR TRAMOS

La Dirección de Obras podrá ordenar la ejecución de las obras por tramos, al objeto de asegurar la coordinación de las obras con el acceso a la zona de Cabo Prioriño, E.D.A.R. de Cabo Prioriño y núcleo de O Pieiro, sin que el adjudicatario pueda reclamar cantidad alguna por este concepto.

El adjudicatario deberá proponer a la Dirección de Obra y por escrito el inicio de los trabajos en cada uno de los diferentes tramos, quien autorizará el comienzo de los mismos una vez comprobado que se cuenta con los permisos necesarios para su ejecución.

12. GASTOS INCLUIDOS EN EL CONTRATO

De manera no exhaustiva y sin perjuicio de otras disposiciones del presente pliego se entenderán incluidos en éste los siguientes gastos:

- Gastos e impuestos, arbitrios o tasas que se deriven del presente Contrato o de la ejecución de las obras en sí.
- Gastos que se originen como consecuencia del replanteo, programación, reconocimientos y ensayos, control de materiales, control de ejecución, pruebas, recepción y liquidación de la obra.
- Gastos de permisos, autorizaciones y licencias de todo tipo, tanto de carácter público como privado, que pudieran resultar necesarias o convenientes para la ejecución de las obras, incluidos los correspondientes a derechos de paso temporal o permanentes.
- Gastos correspondientes a plantas, instalaciones y medios auxiliares y equipos de maquinaria.
- Todos los gastos generados para realizar los accesos a las obras, caminos o cualquier otra actividad necesaria para permitir la llegada a tajo de los materiales y/o maquinaria.
- Gastos por acopios.
- Gastos de instalación y retirada de toda clase de construcciones auxiliares, plantas, instalaciones, maquinaria y herramientas.
- Gastos de alquiler o adquisición de terrenos para depósitos de maquinaria y materiales.
- Gastos de protección del equipamiento y de la propia obra contra todo tipo de deterioro.
- Gastos correspondientes a la instalación y mantenimiento de la oficina a pie de obra de la Dirección de las Obras.
- Gastos de montaje, conservación y retirada de instalaciones de suministro o vertido de agua, así como de energía eléctrica, necesarios para la ejecución de la obra así como derechos, tasas o importe de tomas de corriente, contadores y otros elementos auxiliares.
- Gastos e indemnizaciones que se produzcan en las ocupaciones temporales.

- Gastos de explotación y utilización de bienes, préstamos, canteras y vertederos.
- Gastos de retirada de materiales rechazables, evacuación de restos y residuos, y de limpieza general de la obra y zonas limítrofes afectadas por la misma.
- Ejecución, remoción, reposición y retirada de toda clase de construcciones auxiliares, incluyendo caminos de acceso, desvíos de agua y limpieza y arreglo de la zona de obras, comprendidas zonas de instalaciones, tomas de corriente, préstamos y vertidos después de la finalización de la obra.
- Gastos de tránsito, reparación, mantenimiento y reposición de caminos y servicios que afecten al adjudicatario y que sean necesarios para la realización de las obras, incluyendo el transporte de personal, maquinaria o suministros.
- Conservación y policía de la zona de obras durante la ejecución; suministro y colocación de señales y elementos de seguridad dentro de la obra, en las zonas de terceros y en las zonas de inicio y final de obra; la guarda de la obra y vigilancia de afecciones a terceros, con especial atención al tránsito.
- Todos los gastos que se deriven de la conservación, reparación de defectos y mantenimiento de las obras durante la construcción y explotación.
- Gastos derivados del vallado de obras y protección con relación a la peligrosidad y molestias producidas por las mismas.
- Daños producidos a cualquier tercero como consecuencia de la forma de ejecución de las obras, tanto si están asegurados como si, por la causa que fuere, estuvieran excluidos o estuviesen fuera de la cobertura del seguro.
- Gastos derivados de la protección de las obras para hacer frente a fenómenos naturales de carácter normal, tales como inundaciones, corrimientos de tierras, etc., así como la reparación de sus efectos.
- Mayores costes que pudieran derivarse de la realización de trabajos nocturnos, en horas extraordinarias o en días festivos, necesarios para cumplir el Programa de Trabajo y plazo acordado excepto en el supuesto en que la adopción de las citadas medidas se produzca a petición expresa de la AUTORIDAD PORTUARIA, y sea motivada por retrasos no imputables a la distribuidora, o para adelantar la finalización de la obra sobre el plazo inicialmente previsto, con la previa autorización de la AUTORIDAD PORTUARIA.
- Mayores costes que pudieran derivarse con motivo de la realización de trabajos nocturnos, en horas extraordinarias o en días festivos por bajo rendimiento, por la necesidad de terceros, o por imponerlo así dichos terceros o cualesquiera administraciones afectadas, especialmente por causa del tránsito.
- Gastos de elaboración y aplicación del Plan de Autocontrol de Calidad.
- Todos los gastos generales, de empresa y el beneficio industrial de la empresa suministradora

- Los gastos derivados de las penalizaciones, según se contempla en cláusulas oportunas
- Rótulos informativos que sea necesario disponer conforme la legislación vigente o para informar sobre la ejecución de las obras.
- Los gastos que conlleve la suscripción de un Seguro de la modalidad “todo riesgo construcción” que incluya los trabajos objeto del contrato, y que cubra no sólo a la empresa contratista sino a sus subcontratistas, director de obra y asistencias técnicas a la dirección de obra.
- Los gastos que conlleve la suscripción de un Seguro de Responsabilidad Medioambiental que incluya los trabajos objeto del contrato, y que cubra no sólo a la empresa contratista sino a sus subcontratistas, director de obra y asistencias técnicas a la dirección de obra.
- Trabajos de topografía, de reconocimiento, ensayos y pruebas precisos para localización y recepción de materiales, clasificación y determinación de las características geomecánicas de los terrenos.
- Gastos derivados de las pruebas a realizar en las instalaciones de drenaje para asegurar el correcto funcionamiento de todas ellas.

13. OBLIGACIÓN DE VIGILANCIA Y CONTROL DE ACCESOS A LA OBRAS

El ADJUDICATARIO será responsable de los daños, reclamaciones, robos o deterioros que pueden producirse en las instalaciones portuarias y/o de sus concesionarios como consecuencia de la entrada de personal no autorizada en la zona de obra durante todo ese tiempo.

14. CONTROL DE CALIDAD, VIGILANCIA Y CONTROL DE LAS OBRAS

La Autoridad Portuaria aplicará un 4% del presupuesto de licitación en concepto de ensayos de control de calidad y Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, Vigilancia e inspección.

Los costes anteriores del 4% del presupuesto de licitación se encuentran englobados en los precios del contrato y serán realizados por el laboratorio y asistencia técnica que determine la Autoridad Portuaria, estando al margen del coste del Plan de Autocontrol de Calidad que el licitador presente en su oferta y que se recoge en la siguiente cláusula.

El laboratorio y/o asistencia técnica a la Dirección de Obra emitirá mensualmente las facturas del coste de los ensayos y tareas de inspección y vigilancia realizadas, a los precios acordados por la Autoridad Portuaria, debiendo el adjudicatario del presente contrato abonar las mismas en el mismo plazo y condiciones que la Autoridad Portuaria.

Dichas facturas deberán llevar la conformidad de la Dirección de Obra.

En el caso de que los ensayos den resultados negativos el coste de los mismos y de sus posibles repeticiones no serán computados en los porcentajes indicados líneas arriba al tener consideración de obras defectuosas o mal ejecutadas.

15. GARANTÍA DEFINITIVA

En el presente proyecto la garantía se extiende al periodo de UN (1) AÑO a contar desde el día siguiente a la recepción de las obras.

16. PROYECTO Y DOCUMENTOS DEL PLIEGO DE BASES

El Presente Pliego de Bases consta de los siguientes documentos:

- Documento Nº 1: Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares
- Documento Nº 2: Planos
- Documento Nº 3: Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares

El Presente Pliego de Bases regula las bases del concurso para la adjudicación de las obras recogidas en el proyecto "Acondicionamiento de la Carretera de Acceso a Cabo Prioriño" redactado por el Ingeniero Caminos, Canales y Puertos D. Oscar Catoira Daquinta en septiembre de 2009 y suscrito por D. Jesús Busto Míguez, Jefe de División de Infraestructuras de esta Autoridad Portuaria, y en base al cual los licitadores presentarán su oferta sin posibilidad de variantes.

Ferrol, 8 de Enero 2010

EL JEFE DE DIVISIÓN
DE INFRAESTRUCTURAS

Jesús Busto Míguez

VºBº Y APROBADO
EL DIRECTOR

Emilio F. García García

DOCUMENTO NÚMERO DOS

PLANOS

DOCUMENTO NÚMERO TRES

**PLIEGO DE CLAUSULAS ADMINISTRATIVAS
PARA LA CONTRATACIÓN DE OBRAS
CONCURSO ABIERTO**