



Este documento se ha obtenido directamente del original que contenía la firma auténtica y, para evitar el acceso a datos personales protegidos, se ha ocultado el/los código/s que permitiría comprobar el/los original/es.

Secretaría General Técnica
CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TRANSPORTES
E INFRAESTRUCTURAS

ORDEN POR LA QUE SE APRUEBA EL MODIFICADO DEL “CONTRATO DE OBRAS DE “CONSTRUCCIÓN DEL TERCER CARRIL EN LA CARRETERA M-607, TRAMO: TRES CANTOS NORTE-VARIANTE SUR DE COLMENAR VIEJO (M-618)”. A/OBR-028670/2019.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. - Por Orden de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de fecha 31 de agosto de 2020, se adjudicó el contrato de obras de “Construcción del tercer carril en la carretera M-607, tramo: Tres Cantos Norte-Variante Sur de Colmenar Viejo (M-618)” a la empresa FERROVIAL CONSTRUCCIÓN, S.A., NIF A28019206, por un importe de 29.128.509,99 euros y un plazo de 24 meses.

SEGUNDO. - El 6 de noviembre de 2020 se levanta acta de comprobación de replanteo negativa de las obras, impidiéndose su comienzo, por no estar designado el coordinador de seguridad y salud que tendría que informar sobre el Plan de Seguridad y Salud, necesario para la apertura del centro de trabajo.

La Consejería de Transportes Movilidad e Infraestructuras ordena el inicio de las obras con fecha efectiva el 17 de febrero de 2021, una vez realizada la apertura del centro de trabajo.

Iniciadas las obras, se constata que la reposición de los servicios afectados continúa pendiente de ejecución, dejando escasas zonas disponibles para ejecutar parcialmente las obras y, de hacerlo, supondrían importantes molestias a los usuarios de la carretera además de reducir significativamente su seguridad durante el tiempo necesario para contar con la efectiva ejecución de las reposiciones de servicios afectados, periodo de tiempo que en este momento no es posible concretar y que se estima será significativo.

TERCERO. - Mediante Orden de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de fecha 9 de marzo de 2021, se dicta la Suspensión Temporal Total de las obras, siendo notificada la Empresa con esa misma fecha, teniendo efectos desde el día siguiente a la notificación, el día 10 de marzo de 2021.

Se levantó acta de suspensión de las obras con fecha de firma 15 de marzo de 2021.

CUARTO. - En fecha 15 de julio de 2021, la Consejería de Transportes e Infraestructuras dictó Orden de autorización de inicio de redacción de la modificación del proyecto del contrato.

El proyecto modificado introduce variaciones en las afecciones por expropiación, servidumbre y ocupación temporal en diversas fincas incluidas en el proyecto y añade tres fincas más en la relación de bienes afectados.

Se procede a realizar el trámite de información pública con la publicación en el B.O.C.M el 29 de diciembre de 2021. Mediante Orden de 14 de febrero de 2022, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, se concluye el trámite de información pública.

Posteriormente se procede a realizar una actualización de titularidades de las fincas del Anejo de expropiaciones y a realizar un nuevo trámite de información pública, en cumplimiento de la Instrucción de 24 de abril de 2019, relativa al contenido al que deben ajustarse los Anejos de expropiaciones, al tener una antigüedad superior a 6 meses.

QUINTO. - Por Orden de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de 7 de junio de 2024, se somete a información pública la relación actualizada de bienes y derechos afectados por expropiación forzosa al haberse procedido a realizar una actualización de titularidades del Anejo de expropiaciones.

Mediante Orden de 25 de septiembre de 2024, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, se concluye el trámite de información pública.

SEXTO. - Con fecha 29 de octubre de 2024, la Dirección General de Carreteras propone la modificación del contrato con fundamento en los apartados a) apartado c) del artículo 205.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

SÉPTIMO. - Con fecha 30 de octubre de 2024 se ha dictado orden de inicio del procedimiento de modificación del contrato de obras.

OCTAVO. - Se notifica en fecha 31 de octubre de 2024 al contratista la orden de inicio y se concede trámite de audiencia por un plazo de 5 días hábiles.

En fecha 4 de noviembre de 2024, el contratista manifiesta su conformidad a la modificación propuesta.

NOVENO. - Con fecha 31 de octubre de 2024 se notifica al autor del proyecto la orden de inicio y se le concede trámite de audiencia por un plazo de 3 días.

En fecha 4 de noviembre de 2024, el proyectista presenta escrito en el que no manifiesta su disconformidad.

DÉCIMO. - En fecha 5 de noviembre de 2024 la Dirección General de Carreteras emite Diligencia de subsanación de error material de la propuesta de modificación.

En fecha 6 de noviembre se notifica dicha Diligencia al contratista y al autor del proyecto.

En fecha 7 de noviembre de 2024, el proyectista presenta escrito dándose por notificado y no manifestando ninguna variación al respecto.

Asimismo, el contratista en fecha 8 de noviembre presenta escrito en el que se da por notificado de la subsanación y no presenta alegaciones.

DÉCIMOPRIMERO. - En fecha 13 de noviembre de 2024 el Servicio Jurídico emite informe favorable al expediente de modificación.

DÉCILOSEGUNDO. – Con fecha 4 de diciembre de 2024 la Dirección General de Carreteras ha efectuado nueva propuesta de modificación del contrato basada en la concurrencia de los supuestos previstos en los apartados a) y c) del artículo 205.2 de la Ley de Contratos del Sector Público atendiendo a las consideraciones efectuadas en el Informe del Servicio Jurídico de fecha 13 de noviembre de 2024.

DÉCIMOTERCERO. – En fecha 20 de diciembre de 2024 se fiscaliza favorablemente el expediente por la Intervención.

DÉCIMOCUARTO. - La Comisión Jurídica Asesora emite Dictamen en fecha 31 de enero de 2025.

DÉCIМОQUINTO.- El Consejo de Gobierno autoriza la modificación del contrato y aprueba el gasto en fecha 26 de febrero de 2025.

A los citados antecedentes les son de aplicación los siguientes,

FUNDAMENTOS DE DERECHO:

A) RÉGIMEN JURÍDICO DEL CONTRATO

PRIMERO. - El presente contrato tiene carácter administrativo. Las partes quedan sometidas expresamente a lo establecido en este pliego y en su correspondiente de prescripciones técnicas particulares.

Para lo no previsto en los pliegos, el contrato se regirá por la legislación básica del Estado en materia de contratos públicos: Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, 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 (LCSP), y en cuanto no se oponga a lo establecido la LCSP, rige el Real Decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, por el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre (RGLCAP), por el Pliego de Cláusulas Administrativas Generales para la Contratación de Obras del Estado, aprobado por Decreto 3854/1970, de 31 de diciembre, por las Leyes

aprobadas por la Asamblea de Madrid y por el Reglamento General de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 49/2003, de 3 de abril (RGCPM) y sus normas complementarias. Supletoriamente, se aplicarán las normas estatales sobre contratos públicos que no tengan carácter básico, las restantes normas de derecho administrativo y, en su defecto, las de derecho privado.

B) RÉGIMEN JURÍDICO DE LA MODIFICACIÓN

SEGUNDO. – El artículo 203 de la LCSP dispone que “los contratos administrativos sólo podrán ser modificados por razones de interés público en los casos y en la forma previstos en esta Subsección...”

La propuesta de la Dirección General de Carreteras de fecha 4 de diciembre de 2024, señala como razones de interés público que concurren en el expediente de modificación las siguientes:

- Permitir la ejecución efectiva del interés público que subyace en la ejecución efectiva de lo proyectado (mediante la introducción de las modificaciones: primera Reposición de servicios afectados de Canal de Isabel II, Dirección General de Tráfico y acometidas eléctricas de particulares; cuarta, Desvíos de tráfico, y séptima, Paso inferior estructura E5).
- Garantizar la ejecución del contrato como obra completa de acuerdo con el artículo 13.3 de la LCSP, consiguiendo las preceptivas autorizaciones a la ejecución de las obras proyectadas en los casos necesarios (mediante la introducción de las modificaciones: primera, Reposición de servicios afectados de Canal de Isabel II, Dirección General de Tráfico y acometidas eléctricas de particulares; cuarta, Desvíos de tráfico; quinta, Ecoducto; sexta, Muros prefabricados; séptima, Paso inferior estructura E5; octava, Pasos inferiores carril bici estructuras E2, E3 y E4; novena, Cruce línea ADIF AV estructura E1; décima, Túnel línea ADIF Cercanías, y duodécima, Señalización).
- Garantizar la integridad y el buen estado futuro de la inversión realizada (mediante la introducción de las modificaciones: quinta, Ecoducto; sexta, Muros prefabricados; séptima, Paso inferior estructura E5, y octava, Pasos inferiores carril bici estructuras E2, E3 y E4).
- Evitar el perjuicio a otros servicios públicos preexistentes cuya integridad se vería afectada o cuyo servicio se vería interrumpido de ejecutarse las obras antes de ejecutar las correspondientes reposiciones o desvíos e incluso sin las actuaciones previas la ejecución del contrato de obras sería inviable (mediante la introducción de las modificaciones: primera, Reposición de servicios afectados de Canal de Isabel II, Dirección General de Tráfico y acometidas eléctricas de particulares; tercera, Desvíos de carril bici y decimocuarta, Integración ambiental – cimentación de pantallas acústicas).

- Garantizar que las obras a ejecutar se sujeten a las instrucciones técnicas vigentes de obligado cumplimiento conforme al artículo 233.5 de la LCSP (mediante la introducción de las modificaciones: segunda, Ajustes en el drenaje, y duodécima, Señalización).
- Mejora de la seguridad, por la reducción de riesgos al reducir interferencias tanto en espacio como en tiempo, de los usuarios de la carretera M-607, vía de servicio y carril bici y de los trabajadores de la obra durante su ejecución (mediante la introducción de las modificaciones: tercera, Desvíos de carril bici; cuarta, Desvíos de tráfico; quinta, Ecoducto; sexta, Muros prefabricados; séptima, Paso inferior estructura E5, y octava, Pasos inferiores carril bici estructuras E2, E3 y E4).
- Minimizar el impacto ocasionado por el retraso en el retranqueo de los servicios afectados (mediante la introducción de la modificación quinta, Ecoducto).
- Ejecutar una solución más sostenible, al generar un menor número de residuos procedentes de la construcción y reducir la huella de carbono, al requerirse un menor número de transportes (mediante la introducción de las modificaciones: quinta, Ecoducto; sexta, Muros prefabricados, y octava, Pasos inferiores carril bici estructuras E2, E3 y E4).
- Permitir la ejecución de lo proyectado adaptándolo a la realidad existente (mediante la introducción de las modificaciones: novena, Cruce línea ADIF AV estructura E1, y decimotercera, Obras complementarias – cerramiento y alumbrado).
- Garantizar la seguridad de otras infraestructuras existentes durante los trabajos a realizar (mediante la introducción de las modificaciones: novena, Cruce línea ADIF AV estructura E1, y décima, Túnel línea ADIF Cercanías).
- Evitar el deterioro de una parte de las obras proyectadas por la falta de capacidad portante en su sustrato de apoyo (mediante la introducción de la modificación undécima, Reconfiguración de pavimentación de firmes).
- Evitar la generación innecesaria de residuos derivados de demolición (mediante la introducción de la modificación undécima, Reconfiguración de pavimentación de firmes).
- Poner en conocimiento de la administración el coste real de las obras proyectadas, incluyendo variaciones sobre las unidades de obra del proyecto original que se han detectado necesarias y se recogen en la modificación, a fin de asegurar la disponibilidad del crédito necesario para poder ejecutarlas en su totalidad, obteniendo una obra completa conforme al artículo 13 de la LCSP (mediante la introducción de la modificación decimoquinta, Regularización de mediciones).

TERCERO. - El art. 205.1 de la LCSP. establece:

“Las modificaciones no previstas en el pliego de cláusulas administrativas particulares o que, habiendo sido previstas, no se ajusten a lo establecido en el artículo anterior, solo podrán realizarse cuando la modificación en cuestión cumpla los siguientes requisitos:

- a) Que encuentre su justificación en alguno de los supuestos que se relacionan en el apartado segundo de este artículo.*
- b) Que se limite a introducir las variaciones estrictamente indispensables para responder a la causa objetiva que la haga necesaria”.*

En el caso en cuestión, las modificaciones encuentran su justificación en la letra a), y, en concreto, se encuadrarían en el supuesto a) y c) del artículo 205.2, que se transcriben a continuación:

“a) Cuando deviniera necesario añadir obras, suministros o servicios adicionales a los inicialmente contratados, siempre y cuando se den los dos requisitos siguientes:

1.º Que el cambio de contratista no fuera posible por razones de tipo económico o técnico, por ejemplo que obligara al órgano de contratación a adquirir obras, servicios o suministros con características técnicas diferentes a los inicialmente contratados, cuando estas diferencias den lugar a incompatibilidades o a dificultades técnicas de uso o de mantenimiento que resulten desproporcionadas; y, asimismo, que el cambio de contratista generara inconvenientes significativos o un aumento sustancial de costes para el órgano de contratación.

En ningún caso se considerará un inconveniente significativo la necesidad de celebrar una nueva licitación para permitir el cambio de contratista.

2.º Que la modificación del contrato implique una alteración en su cuantía que no exceda, aislada o conjuntamente con otras modificaciones acordadas conforme a este artículo, del 50 por ciento de su precio inicial, IVA excluido”.

“c) Cuando las modificaciones no sean sustanciales. En este caso se tendrá que justificar especialmente la necesidad de las mismas, indicando las razones por las que esas prestaciones no se incluyeron en el contrato inicial.

Una modificación de un contrato se considerará sustancial cuando tenga como resultado un contrato de naturaleza materialmente diferente al celebrado en un principio. En cualquier caso, una modificación se considerará sustancial cuando se cumpla una o varias de las condiciones siguientes:

1.º Que la modificación introduzca condiciones que, de haber figurado en el procedimiento de contratación inicial, habrían permitido la selección de candidatos distintos de los seleccionados inicialmente o la aceptación de una oferta distinta a la aceptada inicialmente o habrían atraído a más participantes en el procedimiento de contratación.

En todo caso se considerará que se da el supuesto previsto en el párrafo anterior cuando la obra o el servicio resultantes del proyecto original o del pliego, respectivamente, más la modificación que se pretenda, requieran de una clasificación del contratista diferente a la que, en su caso, se exigió en el procedimiento de licitación original.

2.º Que la modificación altere el equilibrio económico del contrato en beneficio del contratista de una manera que no estaba prevista en el contrato inicial.

En todo caso se considerará que se da el supuesto previsto en el párrafo anterior cuando, como consecuencia de la modificación que se pretenda realizar, se introducirían unidades de obra nuevas cuyo importe representaría más del 50 por ciento del presupuesto inicial del contrato.

3.º Que la modificación amplíe de forma importante el ámbito del contrato.

En todo caso se considerará que se da el supuesto previsto en el párrafo anterior cuando:

(i) El valor de la modificación suponga una alteración en la cuantía del contrato que exceda, aislada o conjuntamente, del 15 por ciento del precio inicial del mismo, IVA excluido, si se trata del contrato de obras o de un 10 por ciento, IVA excluido, cuando se refiera a los demás contratos, o bien que supere el umbral que en función del tipo de contrato resulte de aplicación de entre los señalados en los artículos 20 a 23.

(ii) Las obras, servicios o suministros objeto de modificación se hallen dentro del ámbito de otro contrato, actual o futuro, siempre que se haya iniciado la tramitación del expediente de contratación”.

C) JUSTIFICACIÓN Y OBJETO DE LA MODIFICACIÓN

CUARTO. - La Propuesta de la Dirección General de Carreteras de fecha 4 de diciembre de 2024 señala que las modificaciones previstas son las siguientes:

Primera modificación. Reposición de servicios afectados del Canal de Isabel II, Dirección General de Tráfico y acometidas eléctricas de particulares.

Objeto: Esta modificación incluye la ejecución dentro del contrato del retranqueo de las líneas del Canal de Isabel II afectadas, así como la retirada de aquellos tramos donde así se necesita, la retirada de canalizaciones de la Dirección General de Tráfico existentes que interfieren con las obras, y la modificación de las acometidas eléctricas de particulares existentes.

Canal de Isabel II: Se ha incluido la ejecución de la reposición de las instalaciones del CYII, no contemplada en el proyecto original. Este sí planteaba una solución técnica, a ejecutar por parte de la compañía, en la que se reubicaban las instalaciones por fuera de la franja ocupada por las obras, por cuanto el emplazamiento previsto no era compatible con parte de

las obras del tercer carril. En concreto, la reposición de dichas canalizaciones se ubicaba con carácter general bajo la franja de terreno que separa la futura calzada principal del carril bici proyectado (conducciones de 500 y 600 mm de diámetro), o que separa este último del futuro camino de servicio de uso - vía pecuaria; y puntualmente, bajo los futuros cimientos del ecoducto. En el primer caso, las instalaciones del CYII no tendrían cabida en el espacio reservado para ello y ocuparían parte de los mencionados viales, lo que es incompatible con el uso destinado a éstos; en el segundo, dicho emplazamiento no es compatible con la estructura del ecoducto por cuestión de seguridad al tratarse de una conducción en presión.

El retranqueo del CYII cuenta con la conformidad del titular del servicio y requiere de expropiaciones adicionales a las previstas.

Se incluye también la retirada de las líneas del CYII existentes que es necesario por interferencia por las obras de la carretera.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.011 al PN.013, PN.018, PN.039 al PN.128, PN.157, PN.158 y PN.163.

Dirección General de Tráfico (DGT): Respecto a la retirada de las canalizaciones de la DGT, esta no tiene previsión de la reposición del servicio en el tramo afectado. Por tanto, se incluye en el Modificado la retirada de las mismas, contando con la conformidad del titular del servicio.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son el PN.018.

Acometidas eléctricas de particulares: Si bien el retranqueo de las líneas de distribución será acometido por la compañía distribuidora, no ocurre así con las acometidas de particulares. Se incluyen dichos trabajos en este Modificado, lo que supone realizar trabajos en media y baja tensión, así como las legalizaciones correspondientes.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.025, PN.038 y PN.164 a PN.172.

Justificación: Es la única de las propuestas que encuentra su justificación en el **205.2.a)**, por cuanto tiene por finalidad la ampliación del objeto del contrato para incorporar al mismo la ejecución subsidiaria del retranqueo de todos los servicios que no es previsible que sean ejecutados por sus compañías titulares en un plazo compatible con el de ejecución del contrato y sin su ejecución efectiva del contrato de obra es inviable.

El resto de modificaciones propuestas, que a continuación se exponen, encuentran su justificación en el **artículo 205.2.c)**, al tratarse de modificaciones no sustanciales.

Segunda modificación. Ajustes en el drenaje.

Objeto: La inclusión de nuevos desvíos provisionales de tráfico, las modificaciones en la tipología de las estructuras, los ajustes de trazado en su sección transversal como

consecuencia de la optimización efectuada en el fresado y reposición / refuerzo del firme, la inclusión del retranqueo del servicio afectado del CYII y la consideración de nuevos tramos de drenaje longitudinal en bordes de la vía pecuaria y caminos de servicio, hace necesario un nuevo cálculo hidráulico e hidrológico de la red de drenaje, así como un nuevo diseño en planta para la inclusión de elementos nuevos, compatibles con lo anterior y con el espacio disponible.

Así, se ha considerado realizar:

- Cálculo de la hidrología de acuerdo con la norma 5.2 IC, definiendo de nuevo los tiempos de concentración y las cuencas transversales.
- Cálculo hidráulico de los elementos de drenaje tanto longitudinal como transversal.
- Obtención más precisa de los datos en campo de los elementos de drenaje existente, para comprobar la viabilidad de la solución original.
- Diseño del drenaje en planta con los cálculos y comprobaciones en campo realizadas.
- Comprobación de la capacidad de las obras existentes. La ampliación de zonas impermeables aumenta caudales de escorrentía; estos caudales deben ser chequeados en la red existente comprobando su capacidad.
- Inclusión de nuevos detalles para la resolución de problemas de drenaje del pavimento, muchos de ellos derivados de todo lo anterior, pero también de la falta de espacio.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.136 al PN.141, PN.143 al PN.149 y PN.159 al PN.162.

Justificación: Se trata de una modificación necesaria para garantizar, en ciertas secciones de la red de drenaje, la capacidad de evacuación del caudal de cálculo que la normativa exige como necesario. Dichas actuaciones no se incluyeron en el contrato inicial al no detectarse su necesidad durante la redacción del proyecto.

Tercera modificación. Desvíos provisionales del carril bici.

Objeto: Se considera mantener en servicio el carril bici existente durante la ejecución de las obras, lo que ha hecho necesario incluir la ejecución de varios desvíos provisionales debido a que la ejecución de las obras, conforme a proyecto, supondría el corte en varios tramos del carril bici que actualmente discurre a lo largo de todo el tramo de carretera por su margen izquierda, obligando a interrumpir su servicio. Esta circunstancia no puede ser salvada salvo considerando la definición y ejecución de distintos desvíos provisionales de uso ciclista.

El carril bici existente se verá interrumpido durante la ejecución de las obras en tres tramos por la coincidencia en planta y a distinta cota de los carriles bici existente y proyectado, y/o por la existencia de servicios afectados. Es necesario, por tanto, proyectar y ejecutar tres

tramos de desvío provisional ciclista. Estos tramos provisionales ocuparán terrenos adicionales a los expropiados, requiriéndose, además, ampliar mediante expropiación las ocupaciones temporales previstas inicialmente.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.001, PN.003 y PN.004

Justificación: Se trata de una modificación necesaria ya que de otra forma se interrumpiría el servicio de unos 7 kms de vía ciclista durante un tiempo indeterminado. Estas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue considerada durante la redacción del proyecto.

Cuarta modificación. Desvíos de tráfico.

Objeto: Esta modificación incluye los desvíos de tráfico adicionales necesarios y el reemplazo de las barreras provisionales de PEAD de 60 cm por otras similares de 80 cm con carácter general y por barreras de hormigón en los tramos de desvío peligrosos. Asimismo, comprende la reconfiguración de todos los desvíos para garantizar su compatibilidad entre ellos y con las nuevas unidades de obra a ejecutar.

En la calzada izquierda de la M-607, al final del tramo, concretamente entre los PPKK 0+120 y 0+360 del denominado eje 2 y en el ramal de incorporación a ésta desde Colmenar Viejo, el proyecto define un cambio de la rasante y del peralte de la calzada actual cuya ejecución obliga a demolerla para su reconstrucción, impidiendo su utilización durante las obras para el tránsito provisional de vehículos y obligando a realizar desvíos provisionales al tráfico.

Por otra parte, el proyecto consideraba en todos los desvíos el empleo de barrera de polietileno de alta densidad (PEAD) de tan solo 60 cm de altura, la cual se considera insuficiente para una carretera con más de 60.000 vehículos diarios desde el punto de vista de la seguridad, tanto para los usuarios de la vía como para los propios trabajadores. Se reemplaza por otra barrera del mismo material (PEAD) pero de 80 cm de altura y, en los tramos más peligrosos, barrera de hormigón.

Además, la inclusión de nuevas unidades de obra y los cambios de tipología de otras dan lugar a modificaciones en la planificación y la compatibilidad temporal de trabajos, de lo que se derivan modificaciones en la configuración de los desvíos desde un punto de vista global.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.015, PN.016 y PN.

Justificación: Se trata de una modificación necesaria sin la cual no sería posible la circulación de vehículos por la calzada sentido Madrid, entre los PK 0+120 y PK 0+360, durante los trabajos de reconstrucción de dicho tramo. Su desvío por la otra calzada, compartiéndola con el otro sentido de circulación entraña mayor riesgo y provocaría problemas de fluidez en una carretera, ya de por sí, con una alta intensidad de tráfico. Por otro lado, se aumenta la altura de las barreras, así como se sustituye el material PEAD por hormigón donde se ha detectado mayor riesgo y resulta necesario incrementar la seguridad de usuarios de la vía y

trabajadores. Dichas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue detectada durante la redacción del proyecto.

Quinta modificación. Ecoducto.

Objeto: Esta modificación considera el cambio de una estructura ejecutada “in situ” por otra con prefabricados.

El proyecto consideraba cuatro falsos túneles de hormigón armado fabricado “in situ” sobre cimbra, apoyados sobre zapatas corridas en toda la longitud de éste, cubriendo posteriormente la estructura con tierras con un espesor mínimo de 60 centímetros sobre la clave de los túneles. La ejecución de esta infraestructura requiere el desvío de todo el tráfico por una de las calzadas, conviviendo el paso de vehículos de sentidos contrarios en una misma calzada mientras se ejecutan los túneles en uno de los sentidos y, a continuación, la operación inversa, siendo la duración de estos desvíos no menor a 12 meses, lo que supone un nivel de seguridad menor en la vía por un largo periodo de tiempo. Para compatibilizar la ejecución efectiva del ecoducto con la máxima seguridad posible de usuarios y trabajadores, y reducir el impacto al plazo de su ejecución que supone la reposición del servicio del CYII, se proyecta el ecoducto con bóvedas prefabricadas. Se incluye además en esta modificación una revisión de la impermeabilización de los paramentos y del drenaje longitudinal proyectados, haciéndolos más adecuados a la nueva tipología.

Además, existe una serie de ventajas añadidas al cambio de construcción in situ a prefabricados, desde un punto de vista de seguridad y medioambiente. La consideración de prefabricados en lugar de elementos in situ requiere de un menor número de movimientos en obra (puesta en obra del hormigón, transporte de armaduras, de encofrados y cimbras). Ello supone una mejora en la seguridad, tanto para los propios trabajadores, como para los usuarios de la vía. Desde un punto de vista medioambiental las obras que se realizan con prefabricados generan menos polvo, menos ruido y menos movimientos.

Todo esto se traduce en menos molestias a los trabajadores, como aspecto muy valorable desde una perspectiva social, entendiendo que las molestias son menores y menos duraderas en el tiempo para todas las personas. Se produce una menor generación de residuos (no se sobreproduce), y se exige además un menor consumo de agua.

Todo ello, y muy en particular el menor número de movimientos en el transporte de los materiales en obra, reduce los atascos, y contribuye enormemente a la reducción de la huella de carbono, sin duda mucho mayor en el caso de estructuras ejecutadas in situ que con prefabricados.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.026 al PN.032

Justificación: Se trata de una modificación necesaria por cuanto la ejecución de los falsos túneles mediante bóvedas prefabricadas de hormigón resulta ser más segura y más rápida que su ejecución mediante hormigonado in situ y, por tanto, con una duración menor de los

desvíos de tráfico y una repercusión menor sobre el plazo en una fase de la obra que resulta ser camino crítico de la planificación. Dichas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad y/o idoneidad no fue detectada y/o contemplada durante la redacción del proyecto.

Sexta modificación. Muros prefabricados.

Objeto: Esta modificación considera la sustitución de los muros, originalmente proyectados como ejecutados “in situ”, por otros de tipo prefabricado.

A lo largo del trazado se hace necesario disponer elementos de contención para sostener los nuevos niveles de tierras en los laterales de los carriles ampliados. Para ello el proyecto original considera muros en ménsula de hormigón armado “in situ”, que se adaptan en geometría y armado a la altura de tierras y la sobrecarga de tráfico a contener.

Esta solución precisa numerosos estrechamientos de calzada y/o desvíos de tráfico, además de un plazo considerable para su ejecución durante la cual las interferencias con el tráfico son muy importantes.

Una solución con elementos prefabricados, en cambio, precisa de anchos de trabajo menores, y duración menor de los trabajos en altura. Con todo, menor interferencia con el tráfico de la vía, y mejora significativa en la seguridad tanto de los usuarios de la vía como de los trabajadores de la obra.

En el caso de los muros prefabricados, además de las ventajas citadas en el ecoducto desde un punto de vista de seguridad y medio ambiente, se produce el hecho de que el prefabricado es más ligero que la solución original, con lo que además exige el consumo de menos materiales, hormigón y acero, reduciendo aún más así la huella de carbono.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.020 al PN.024 y PN.032.

Justificación: Se trata de una modificación necesaria para reducir el riesgo de usuarios y trabajadores derivado de la interferencia entre ellos y, de ambos, con las obras en ejecución en amplias zonas y durante periodos de tiempo más largos de lo necesario al haberse adoptado en proyecto la ejecución de los muros in situ. Dichas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue detectada durante la redacción del proyecto

Séptima modificación. Paso inferior estructura E-5

Objeto: Esta modificación considera el cambio del diseño constructivo del paso inferior proyectado bajo la M-607 (estructura E5), así como su desplazamiento ligeramente al Norte de la ubicación considerada originalmente, para minimizar el impacto a los servicios existentes.

El proyecto original define la construcción de una nueva estructura de paso bajo la M-607 (E-5) con el objeto de mejorar el paso existente, de escasa anchura y altura libres, para dar cabida a una vía secundaria de características convencionales bajo la carretera. El nuevo paso inferior (in situ) se proyecta en el mismo emplazamiento del actual, obligando a su demolición por fases y al retranqueo de los servicios que actualmente salvan la M-607 por el paso actual o bajo éste.

La ejecución de la solución in situ proyectada presenta un impacto al tráfico importante, ya que dejaría sin servicio el paso inferior existente durante todas sus obras y obligaría a retranquear con antelación los servicios que discurren por su trazado, lo cual es inviable por cuanto las hincas bajo la M-607 necesarias para ello atravesarían una pantalla de pilotes temporal que es necesario ejecutar en mediana para la ejecución por fases de la propia estructura, resultando inviable.

Para dar respuesta a estos aspectos, esta modificación propone la ejecución de un paso inferior en tipología de losa sobre pilotes, en construcción “top-down cut-and-cover” y la reubicación del paso inferior unos metros al Norte del existente para minimizar el conflicto con los servicios existentes, lo cual permite, además, mantener en servicio el paso existente por más tiempo durante las obras.

Las ventajas adicionales citadas en el ecoducto son de aplicación también en el caso del empleo de marcos prefabricados. Como ventaja extra, habría que mencionar que al no precisarse de la demolición del paso existente, se generan menos residuos y movimientos en obra, incidiendo favorablemente, como ya se ha mencionado anteriormente, en la seguridad y medioambiente.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.020 al PN.021, PN.032 al PN.037 y PN.129.

Justificación: Se trata de una modificación necesaria para reducir el riesgo de usuarios y trabajadores derivado de la interferencia entre ellos y de ambos con las obras en ejecución durante periodos de tiempo más largos de lo necesario al haberse adoptado en proyecto el método de construcción con ayuda de pantalla intermedia de pilotes y por fases del paso inferior. Dichas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue detectada durante la redacción del proyecto.

Octava modificación. Pasos inferiores carril bici estructuras E-2, E-3 y E-4.

Objeto: Esta modificación considera el cambio de tipología constructiva de los tres pasos inferiores ubicados a lo largo del mismo, para permitir el acceso entre la M-607 y otras vías secundarias por encima del carril bici, proyectados inicialmente “in situ”, siendo ahora ejecutados mediante elementos prefabricados.

A lo largo del trazado del carril bici el proyecto considera la construcción “in situ” de tres pasos inferiores ubicados a lo largo del mismo para permitir el acceso entre la M-607 y otras

vías secundarias por encima del carril bici.

La ejecución de estas estructuras, de ser ejecutadas "in situ", supondría una mayor afección, por ser más prolongada en el tiempo, al tráfico, tanto de vehículos como de ciclistas.

Por tanto, las estructuras de ejecución "in situ" se reemplazan por otras, con las mismas dimensiones, constituidas por marcos prefabricados de hormigón. Las ventajas adicionales citadas en el ecoducto son de aplicación también en el caso del empleo de marcos prefabricados.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.019 y PN.032.

Justificación: Se trata de una modificación necesaria para aumentar seguridad de los usuarios de la vía y de los trabajadores y una obra completa conforme lo previsto en el artículo 13 de la LCSP. Dichas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue detectada durante la redacción del proyecto

Novena modificación. Cruce línea ADIF AV estructura E1.

Objeto: Esta modificación considera las obras y trabajos necesarios en el ámbito de la estructura E1, relacionados, por un lado, con el sistema de detección de caída de objetos (DCO) existente de ADIF y, por otro, con adaptar el diseño existente de la estructura en la zona de ampliación de calzadas, a las condiciones de contorno reales tras haber podido tener acceso a información más precisa de lo ejecutado ya que no fue tenido en cuenta en el proyecto original por falta de información detallada.

La estructura E-1 tiene por objeto dar soporte a la ampliación de las calzadas de la M-607 por la mediana existente entre ellas, consistiendo en la ampliación del tablero de las dos estructuras gemelas existentes sobre la LAV Madrid-Valladolid, y de sus correspondientes estribos y aletas, que formarán parte de los muros-pantalla de hormigón armado arriostrados con los estampidores existentes. Los tableros se proyectaban originalmente formados por vigas prefabricadas pretensadas de 1,3 m de canto sobre las que se ejecuta una losa de hormigón "in situ" de 0,25 m.

El proyecto de construcción establecía la necesidad de comprobar la realidad geométrica de la pérgola sobre la LAV Madrid – Valladolid y en su caso adaptar la estructura E-1 proyectada sobre ella, pues su definición se basaba en datos que reconoce como defectuosos, facilitados por su titular y que no pudieron ser comprobados en campo al no ser posible el acceso a la zona de ampliación, retrasándose este trabajo hasta que se realizara la comprobación del replanteo.

Adicionalmente, se ha comprobado la existencia en la estructura actual de un sistema de detección de caída de objetos sobre la vía del tren (sistema DCO) que debe ser desmontado y vuelto a montar para ejecutar la estructura E-1 proyectada. En fase de proyecto no se consideró esta afección

Realizadas las tomas de datos y comprobaciones necesarias, se propone modificar la solución estimada en proyecto ejecutando la ampliación de los tableros en ambos sentidos mediante vigas de hormigón pretensadas de un canto menor (1,20 m frente a 1,30 m), pero con una cuantía de armadura activa y pasiva mayor), evitando así la interferencia en cota con los estampidores existentes. También se obliga a la modificación del tablero y a la unión de este con el existente.

Además, para posibilitar el desmontaje del sistema DCO existente se propone la instalación de una plataforma definitiva tipo “tramex” que por un lado evitará la caída de objetos a la vía (condición impuesta por ADIF), y por otro se empleará como plataforma para la ejecución de las obras.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.010, PN.014, PN.135 y PN.152 al PN.154.

Justificación: Se trata de una modificación necesaria para poder ejecutar la ampliación de la estructura proyectada adaptándola a requisitos geométricos ahora ya sí conocidos al tener la posibilidad de acceso al lugar, y a condicionantes impuestos por ADIF. Dichas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue detectada durante la redacción del proyecto al no tener posibilidad de acceso al lugar.

Décima modificación. Túnel línea ADIF de cercanías.

Objeto: Esta modificación consiste, a solicitud de ADIF, en realizar el análisis de cargas sobre el túnel de cercanías existente, así como la auscultación a lo largo de la obra.

ADIF advirtió en escrito fechado el 29 de mayo de 2020 de la necesidad de contemplar las posibles afecciones de las obras al túnel de cercanías existentes, recomendando la realización de un análisis tenso-deformacional, e instrúan la realización de auscultación del túnel durante las obras.

Para dar respuesta a este requisito exigido por ADIF, esta modificación incluye la realización de un análisis tenso-deformacional en varias fases que identifique las posibles afecciones de las obras a dicho túnel, así como la auscultación de éste durante las obras. Dicho planteamiento ha obtenido la conformidad de ADIF.

Los precios nuevos considerados en esta modificación son PN.005 a PN.009 y PN.014.

Justificación: Se trata de una modificación necesaria para poder cumplir con los requisitos exigidos por ADIF para autorizar los trabajos sobre el túnel. Dichas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue detectada durante la redacción del proyecto.

Undécima modificación. Reconfiguración de la pavimentación de firmes.

Objeto: Esta modificación considera la optimización del fresado y reposición / refuerzo del

pavimento del firme y los ajustes derivados del trazado debido al estado actual del pavimento del firme, con importantes áreas ya agotadas estructuralmente o con necesidad de reparaciones.

Realizados una inspección visual detallada, un estudio de deflexiones, y una campaña de extracción de testigos en calzada y arcén, se concluye que resulta necesario reforzar el firme existente en varios tramos conforme a la normativa técnica vigente y la no necesidad de demoler los arcenes exteriores en los tramos en que el ensanche de calzada se realiza por el exterior.

La reconfiguración de firme resultante se recoge en esta modificación, que además optimiza la solución global propuesta en cuanto al fresado y la demolición de firmes existentes a ejecutar y en cuanto a los espesores de las distintas capas de aglomerado asfáltico a extender.

Asimismo, al precisarse de refuerzos del pavimento del firme, para evitar cuñas de asfalto excesivas, es preciso el estudio de su optimización en todo el recorrido. También se han tenido en cuenta puntos conflictivos en los que una mejora de trazado evita actuaciones de mayor alcance.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son el PN.142.

Justificación: Se trata de una modificación necesaria, pues, su no consideración supondría el deterioro prematuro de una parte significativa de lo proyectado, haciendo injustificable la inversión en firmes realizada, así como un exceso en el coste de las obras (excesos de demolición y fresado de los firmes existentes). Dichas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue detectada durante la redacción del proyecto y el firme ha evolucionado negativamente desde entonces.

Duodécima modificación. Señalización.

Objeto: Esta modificación considera el diseño integral de la señalización vertical y algunos ajustes en señalización horizontal y defensas, motivados por los cambios y las nuevas unidades a ejecutar.

Analizado el proyecto original en materia de señalización horizontal y vertical y defensas, se concluye que se han de realizar una serie de modificaciones para adaptar lo proyectado tanto a la normativa vigente como a las nuevas condiciones de contorno.

Se realizan ajustes menores de señalización horizontal en las salidas para garantizar una correcta transición, debido a la diferencia de anchos entre lo existente y lo proyectado.

Los cebraos y símbolos pasan a considerarse con puesta en obra con pintura plástica en frío de dos componentes de aplicación manual o a máquina, en lugar de pintura termoplástica en caliente, por dificultad técnica de la maquinaria auxiliar a emplear.

En cuanto a la cartelería, se actualiza teniendo en cuenta las indicaciones de las vías de penetración a incluir en la misma. Todo ello supone el rediseño integral de la cartelería, con los correspondientes cambios de los planos de detalle y en las mediciones asociadas. Además, esta modificación propone colocar paneles de lamas de aluminio en pórticos y banderolas, considerados de acero en proyecto.

Como consecuencia, se revisa el replanteo de los sistemas de contención, debido a los cambios necesarios de ubicación de los pórticos y banderolas, de forma que la posición de las diferentes necesidades de contención de los sistemas se adecue a la posición final de estos.

Con relación a las defensas, se ajustan mediciones e implantación. Se añade barrera en el exterior de varios tramos en los que esta es necesaria. Además, el proyecto consideraba barrera doble en algunos tramos en los que la calzada y la vía de servicio no están en el mismo plano, con lo que la solución a disponer son sendas barreras en cada una de las vías, que duplica los metros lineales. Además, el proyecto consideraba un nivel de contención H1 en lugar de H2 en algunos puntos dado que los fabricantes en aquel momento no disponían de barrera certificada en casos singulares como curvas con o sin protección de motoristas, o en proximidad de estructuras. En la actualidad ya se disponen de este tipo de barrera, por lo que se prima el mantenimiento de un nivel de contención H2 en la calzada principal donde ello es posible.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.002, PN.017, PN.133, PN.134 y PN.151

Justificación: Se trata de una modificación necesaria para realizar una serie de modificaciones en materia de señalización horizontal y vertical y defensas que adapten lo proyectado tanto a la normativa vigente como a las nuevas condiciones de contorno. Dichas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue detectada durante la redacción del proyecto.

Decimotercera modificación. Obras complementarias.

Objeto: Para dar uniformidad al alumbrado existente se añaden algunas unidades de columnas que complementan a las proyectadas de báculos. Además, se regularizan mediciones de cerramiento de acuerdo con lo observado en terreno y se crean unidades que se corresponden con lo existente en algunos puntos localizados.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.130 al PN.131 y PN.155 al PN.156.

Justificación: Es una modificación necesaria para dar uniformidad al alumbrado y cerramiento proyectados con los existentes. Además, se regularizan mediciones de acuerdo con lo observado en terreno para que el contrato refleje la realidad de las obras a ejecutar y cuente con la dotación presupuestaria necesaria para su ejecución. Dichas actuaciones no fueron

incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue detectada durante la redacción del proyecto.

Decimocuarta modificación. Integración ambiental.

Objeto: Se elimina la pantalla acústica P3. Esta pantalla se había proyectado teniendo en cuenta una construcción propiedad del CYII y que originalmente había sido identificada como residencial. Tanto en el catastro, como confirmado por el propio CYII, indican que esto no es así, por lo que se elimina esta pantalla. Además, confirmado por la Comunidad de Madrid, no existe ningún plan de urbanismo para la zona en la que esta construcción se haya ubicada, por lo que no es esperable a corto plazo que la situación actual cambie.

Además de la eliminación de esta pantalla, para el resto (pantallas 1, 2, 4 y 5), se ha precisado el cambio de cimentación, de zapata por pilote. Debido al escaso espacio para la construcción de estas, la consideración de zapatas se hacía inviable. Se ha mantenido la solución de zapatas en un tramo menor de la pantalla P2 dado que la ejecución de pilotes podría interferir con servicios existentes profundos.

Los precios nuevos considerados dentro de esta modificación son PN.132.

Justificación: La eliminación de la pantalla acústica P3, tras comprobar que no era necesaria, se justifica en que el contrato refleje la realidad de las obras a ejecutar y cuente con la dotación presupuestaria necesaria para su ejecución. Además, para el resto de pantallas (1, 2, 4 y 5) el cambio de cimentación, de zapata por pilote, se justifica por el escaso espacio disponible para la construcción de éstas, lo que hacía su ejecución inviable sin una afección importante al tráfico. Dichas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue detectada durante la redacción del proyecto.

Decimoquinta modificación. Regularización de mediciones en capítulos sin precios nuevos.

Objeto: Se regularizan las mediciones de los capítulos que no consideran la inclusión de precios nuevos, como el capítulo 1, correspondiente a operaciones previas, y el capítulo 2, relativo al movimientos de tierras y formación de explanada.

El resto de las regularizaciones de mediciones han sido consideradas en la modificación asociada a cada capítulo correspondiente.

Justificación: Se trata de una modificación necesaria para que el contrato refleje la realidad de las obras a ejecutar y cuente con la dotación presupuestaria necesaria para su ejecución. Dichas actuaciones no fueron incluidas en el contrato inicial porque su necesidad no fue detectada durante la redacción del proyecto.

Las modificaciones anteriores no se incluyeron en el contrato por diferentes razones ya mencionadas en las justificaciones anteriores sobre la necesidad, que se amplían a continuación:

En la fase de comprobación de la realidad geométrica de la obra y del resto de condicionantes de diseño, así como en el inicio de la obra y durante la suspensión de la misma, se llevaron a cabo comprobaciones y estudios que sobre el terreno que implicaban la necesidad de alteración del proyecto. Algunos de los cambios hubiesen surgido de manera ordinaria durante la ejecución de las obras, el hecho de encontrarse suspendidas las mismas ha posibilitado realizar algunos de los ajustes antes del reinicio, mejorando de esta manera tanto su encaje técnico como la seguridad en la ejecución y el plazo de duración. Así pues, surgieron nuevos condicionantes cuya existencia no pudo tenerse en consideración durante la redacción del proyecto:

- Realización de numerosas catas: se dispone de un plano con las canalizaciones en su posición real, diferente en algunos puntos a lo mostrado en planos, y que condiciona el desarrollo del resto de unidades de obra del contrato principal.
- Ensayos de deflectometría sobre el firme: permitió evaluar el estado del firme al momento de redactar el Modificado, en el que se pudo comprobar que se había degradado sustancialmente con respecto al proyecto original (habías pasado 4 años entre ambas campañas).
- Campaña de testigos: a partir de los cortes de tráfico realizados, se pudo acceder a zona de la calzada inaccesibles con anterioridad, permitiendo realizar testigos en el firme, determinando los materiales y ampliando la solución a ejecutar. En otras circunstancias hubiese sido algo a realizar durante la ejecución de las obras, pero al estar la obra temporalmente suspendida en tanto el Modificado se redactaba, se posibilitó la realización de estos trabajos antes.
- Toma de datos de campo: de la misma manera, se pudo acceder a zonas de la obra inaccesibles con anterioridad.
- Actualización de normativa.

Todo lo anterior se traduce en las modificaciones indicadas como se expone a continuación:

- MODIFICACIÓN 11. Reconfiguración de la pavimentación de firmes. Tras la inspección visual se detectó que el estado del firme sobre el que se asentará el firme proyectado no es adecuado en algunos tramos, presentando signos de agotamiento estructural en varias zonas, fruto de la creciente intensidad de tráfico

desde la redacción del proyecto original. Esto se veía corroborado por los datos del estudio de deflectometría realizado en 2017, año posterior al de realización del proyecto que nos ocupa. Llevado a cabo un nuevo estudio de deflexiones, una inspección visual detallada y una campaña de extracción de testigos en calzada y arcén, se concluyó la necesidad de reforzar el firme existente en varios tramos conforme a la normativa técnica vigente. La propuesta resultante se recoge como parte de esta propuesta. Por lo tanto, la modificación adapta la solución de proyecto (2017) a la realidad actual.

- MODIFICACIÓN 02. Drenaje. La modificación del drenaje corresponde a los ajustes de trazado en su sección transversal como consecuencia de la optimización efectuada en el fresado y reposición / refuerzo del firme. Dado que es algo derivado de la Modificación 01, no es algo que pudiese haberse considerado en el proyecto original.
- MODIFICACIÓN 12. Señalización. Se adapta a la normativa vigente en la actualidad.
- MODIFICACIÓN 03. Desvíos provisionales de carril bici. Durante la licitación, adjudicación e inicio de la obra, así como durante el periodo de suspensión de la misma, se ha acentuado la necesidad de mantenimiento del tráfico ciclista durante la ejecución de las obras. En la redacción del proyecto original se contempló un escenario en el que se interrumpía temporalmente el servicio hasta la reposición del carril bici afectado. Sin embargo, dada la intensidad de su uso, en la situación actual ha tornado necesario proyectar y ejecutar desvíos provisionales para dar continuidad al tráfico durante el tiempo que en el que se afectan a los viales existente y se construyen los definitivos.
- MODIFICACIÓN 08. Pasos inferiores bici estructuras E-2, E-3 y E-4. De cara a acortar la duración de los desvíos provisionales del carril bici, y con ello mejorar en lo posible las condiciones de seguridad durante la construcción, se plantea la ejecución de estos pasos mediante elementos prefabricados en sustitución de la ejecución in situ.
- MODIFICACIÓN 04. Desvíos de tráfico. Se adaptan a la normativa vigente y a la intensidad de tráfico actual, para no suponer un grave perjuicio a la seguridad de las obras.
- MODIFICACIONES 05. Ecoducto. La ejecución del paso de fauna sobre la M-607 empleando prefabricados en lugar de ejecución in situ acorta la duración de los desvíos de tráfico necesarios. El tráfico en esta vía aumenta cada año, y las condiciones de seguridad han de prevalecer en este sentido. El cambio viene

motivado por el aumento de tráfico desde la redacción del proyecto original, para mantener e incluso mejorar las condiciones de seguridad que surgirían con la ejecución de la solución original.

Además, los resultados de la campaña de catas llevada a cabo para la identificación de los servicios existentes, entre ellos los del Canal de Isabel II, obligan a realizar ajustes en las cimentaciones de la estructura original que ya de por sí acarrearían modificaciones en la misma.

- MODIFICACIÓN 06. Muros prefabricados. De la misma manera, la ejecución de muros prefabricados requiere de menor espacio de trabajo, maximizando las condiciones de seguridad de la vía, en concordancia con la intensidad actual de tráfico de la vía.
- MODIFICACIÓN 07. Paso inferior estructura E-5. Teniendo en cuenta la intensidad de tráfico actual, se precisa minimizar la duración de los desvíos necesarios para ejecutar estas unidades de obra. Se plantea mantener el paso actual, proyectando uno nuevo al norte de éste, de tal modo que no se requiere del desvío previo de todos los servicios que actualmente cruzan por el original.
- MODIFICACIÓN 09. Cruce línea ADIF AV estructura E1. Ya en el proyecto original se indicaba, respecto a la documentación de Adif:
 - En los planos de los tableros muchas de las longitudes acotadas son claramente erróneas, lo que hace que se dude de la información proporcionada.
 - El sistema de coordenadas en planta de replanteo es diferente del actual, por lo que no se puedan superponer y se carece de los datos necesarios para superponer la planta existente con la actual.
 - En los planos de los muros pantallas todos los textos son ilegibles.
 - Al recibir la información en PDF y no en formato editable, como DWG para los planos, es de forma general imposible reproducir la información.

Iniciadas las obras en 2021 se posibilitó la toma de datos mencionada, comprobándose la necesidad de realizar ciertos ajustes en la geometría proyectada. Adicionalmente, se ha comprobado la existencia en la estructura actual de un sistema de detección de caída de objetos sobre la vía del tren (Sistema DCO) que debe ser desmontado y vuelto a montar para ejecutar la estructura E-1 proyectada.

- MODIFICACIÓN 10. Túnel línea ADIF de cercanías. Corresponde a un requerimiento de ADIF Cercanías en su escrito de 29 de mayo de 2020, posterior a la redacción del proyecto original.

- MODIFICACIÓN 13. Obras complementarias, alumbrado. Se adecúa para homogeneizar con el alumbrado existente, que ha seguido manteniéndose y actualizándose desde la redacción del proyecto original.
- MODIFICACIÓN 14. Integración ambiental, pantallas acústicas. Una de las pantallas acústicas proyectadas se elimina al constatarse que en la actualidad la edificación próxima que obligaba originalmente a su consideración no es residencial, confirmado por el propio propietario, el Canal de Isabel II. Además, de la misma manera que se ha argumentado anteriormente, con el objetivo de minimizar las afecciones al tráfico, en los casos en que esto es viable se cambian las cimentaciones con zapatas por pilotes, hecho que reduce los tiempos de ejecución y, por tanto, de impacto al tráfico.
- MODIFICACIÓN 15. Regularización de mediciones. Derivado de lo anterior.

QUINTO. - La modificación cumple lo previsto en el artículo 205 LCSP, ya que:

1. Respecto de lo previsto en el apartado 1 del citado artículo, la modificación encuentra su justificación en alguno de los supuestos del artículo 205.2 y se limita a introducir en el contrato las variaciones estrictamente indispensables para responder a la causa objetiva que la hace necesaria:

- Sólo se reemplazan elementos proyectados que no cumplían la normativa técnica por los redimensionados conforme a ésta (en las modificaciones M2 Ajustes en el drenaje y M12 Señalización).
- Sólo se introducen unidades nuevas para cumplir con el objeto de la modificación necesaria (en las modificaciones: primera, Reposición de servicios afectados de Canal de Isabel II, Dirección General de Tráfico y acometidas eléctricas de particulares; segunda, Ajustes en el drenaje; tercera, Desvíos de carril bici; cuarta, Desvíos de tráfico; quinta, Ecoducto; sexta, Muros prefabricados; séptima, Paso inferior estructura E5; octava, Pasos inferiores carril bici estructuras E2, E3 y E4; novena, Cruce línea ADIF AV estructura E1; décima, Túnel línea ADIF Cercanías; undécima, Reconfiguración de pavimentación de firmes; duodécima, Señalización; decimotercera, Obras complementarias – cerramiento y alumbrado, y decimocuarta, Integración ambiental – cimentación de pantallas acústicas).
- Sólo se actúa en zonas locales donde ha surgido la necesidad de modificación (en las modificaciones: tercera, Desvíos de carril bici; cuarta, Desvíos de tráfico; quinta, Ecoducto; sexta, Muros prefabricados; séptima, Paso inferior estructura E5; octava; Pasos inferiores carril bici estructuras E2, E3 y E4; novena, Cruce línea ADIF AV estructura E1; décima, Túnel línea ADIF

Cercanías, y decimocuarta, Integración ambiental – cimentación de pantallas acústicas).

- Sólo se recogen las variaciones de mediciones de capítulos sin unidades nuevas donde se ha detectado su necesidad (en la modificación decimoquinta, Regularización de mediciones).

2. Respecto de lo previsto en el apartado 2 del artículo:

- La primera modificación prevista en el fundamento anterior, tiene su encuadre en el **apartado 2.a)** y cumple los requisitos previstos en el mismo, pues, existe una interferencia real entre las obras de retranqueo a incorporar y las del contrato de obras en sí, de forma que existen elementos del contrato principal sin cuya ejecución previa no puede abordarse la ejecución de otros relativos a las obras de retranqueo (la ejecución de algunos rellenos, excavaciones y desvíos del carril bici deben ser ejecutados previamente a la ejecución de las nuevas conducciones del Canal de Isabel II, entre otros), y viceversa (la retirada de las canalizaciones existentes bajo las cimentaciones del ecoducto debe ser previa a la ejecución de éstas, también las reposiciones que afectan a la implantación de la estructura E-5), siendo ambas partes inseparables a efectos de su ejecución; el cambio de contratista generaría bien inconvenientes significativos, bien un aumento sustancial de costes para el contrato, y la modificación implica, en conjunto con el resto de las modificaciones recogidas en la propuesta, una alteración en la cuantía del contrato inferior al límite del 50% fijado en dicho artículo.

Da cumplimiento a los requisitos establecidos por dicho artículo, justificando la imposibilidad del cambio de contratista en cuanto existen numerosas interferencias entre las obras de los retranqueos y las obras del contrato original. Así, son muchos los elementos del contrato principal los que han de ejecutarse previamente a algunos de los elementos necesarios para el retranqueo, como pueden ser movimientos de tierra en la zona tales como rellenos y excavaciones, desvío provisional del carril bici, desvío definitivo del carril bici, ejecución o desplazamiento de los caminos de servicio y vías pecuarias, etc. Sin haber ejecutado parte o todo de las partidas correspondientes, no sería factible comenzar las obras de retranqueo. De la misma manera, hasta no haber finalizado parte de las obras de retranqueo de la Modificación 01, tampoco sería viable abordar la ejecución de otras muchas unidades del proyecto original, tales como las cimentaciones del ecoducto y posterior ejecución de la estructura en sí, desvíos de tráfico provisionales del tronco principal de la M-607 que han de invadir las zonas que ahora mismo ocupan las canalizaciones, ejecución de la Estructura E-5 (nuevo paso inferior por debajo de la M-607), etc. El faseado de todas actividades es muy intermitente, siendo ambas partes, retranqueos y obras del proyecto original,

inseparables a efectos de su ejecución sin un grave perjuicio de tipo económico y técnico.

Por todo ello, queda justificado que el cambio de contratista generaría un aumento significativo de costes por no ser posible un aprovechamiento eficiente de los recursos materiales y humanos, y por paradas en la ejecución de obra durante tiempos de espera entre intervenciones de diferentes contratistas. Técnicamente, la definición de ambas obras separadas conlleva una muy alta dificultad, que resulta desproporcionada por cuanto, como ya se ha expuesto, la intervención en ambas actividades es intermitente en el tiempo. Adicionalmente, el cambio de contratista supondría un plazo de ejecución muy superior al plazo de la obra, ello se traduciría en un aumento muy significativo de costes económicos y en un grave perjuicio al tráfico de la M-607 durante las obras, ya que éste se verá afectado durante un periodo de tiempo sustancialmente superior.

- El resto de modificaciones propuestas (de la segunda a la decimoquinta), indicadas en el fundamento anterior, encuentran su justificación en el **apartado 2.c)**, al tratarse de modificaciones no sustanciales:
 - No tienen como resultado un contrato de naturaleza materialmente distinta al celebrado al estar todas las modificaciones basadas en lo ya proyectado inicialmente.
 - No introducen condiciones que, de haber figurado en el procedimiento de contratación inicial, habrían permitido la aceptación de una oferta distinta, habrían atraído más participantes, o habrían requerido una clasificación del contratista diferente, coincidiendo la clasificación del contratista necesaria para ejecutar el contrato original con la necesaria para ejecutar el modificado dado que los capítulos que superan el 20% del presupuesto siguen siendo los de pavimentos y firmes y el de estructuras.
 - No amplían de forma importante el ámbito del contrato, por cuanto:
 - Modifican la cuantía del contrato conjuntamente en un importe de 2.650.722,58 €, un 10,00 % del precio inicial del contrato, IVA excluido, que es inferior tanto al límite del 15% de dicho valor establecido por el artículo 205.2 de la LCSP, como límite que la LCSP fija para los contratos de obras sujetos a regulación armonizada en su artículo 20.
 - Las modificaciones introducidas no se hallan dentro del ámbito de otro contrato, ni actual, ni futuro, por lo que no se amplía el ámbito del contrato en ninguno de los sentidos recogidos en el PCAP.

- No alteran el equilibrio económico del contrato en beneficio del contratista de una manera que no estuviera prevista en el contrato inicial, puesto que sólo introducen unidades nuevas por un importe, junto a las unidades nuevas incluidas en la modificación justificada en el supuesto a), de 12.595.938,05 €, que representa un 47,54 % del presupuesto inicial del contrato, IVA excluido, que es inferior al límite del 50% de este valor fijado.

D) PRECIO Y PLAZO DEL CONTRATO MODIFICADO

La modificación M01 Reposición de servicios afectados no incluidos en contrato y no ejecutados (CYII, DGT y acometidas eléctricas) es la única de las modificaciones que encuentra su justificación en el supuesto A “prestaciones adicionales” del artículo 205.2 de la LCSP.

Esta modificación se presupuesta en 5.130.351,29 €, importe de ejecución material calculado con precios de licitación (esto es, sin gastos generales, beneficio industrial ni IVA, y sin aplicación de la baja de adjudicación). Implica una alteración en la cuantía del contrato del 19,26 % que es inferior, por tanto, al límite del 50% fijado por el artículo 205.2 de la LCSP.

Los precios nuevos considerados dentro de la Modificación M01 son del PN.039 al PN.128, PN.157, PN.158 y PN.163 correspondientes a los SSAA del CYII, así como los precios nuevos PN.025, PN.038 y PN.164 a PN.172, correspondientes estos a la modificación de líneas eléctricas de particulares.

El resto de las modificaciones (todas a excepción de la Modificación 01) encuentran su justificación en el supuesto C “modificaciones no sustanciales” del artículo 205.2 de la LCSP.

En conjunto se presupuestan en 2.650.722,58 €, importe de ejecución material calculado con precios de licitación (sin gastos generales, beneficio industrial ni IVA, y sin aplicación de la baja de adjudicación). Supone pues una alteración en la cuantía del contrato del 10,00 %, que es inferior tanto al límite del 15% de dicho valor establecido por el artículo 205.2 de la LCSP, como al límite que la LCSP fija para los contratos de obras sujetos a regulación armonizada en su artículo 20.

Los precios nuevos considerados en las modificaciones M02 a M15 son PN.001 a PN.024, PN.026 a PN.037, PN.129 a PN.156, y PN.159 a PN.162.

Resumen de las modificaciones en relación con el presupuesto de adjudicación, teniendo en cuenta la baja aplicada al presupuesto de licitación

	PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN NORIGINAL	Modificaciones supuesto A (19,36 %)	Modificaciones supuesto B	Modificaciones supuesto C (10,00 %)	INCREMENTO DEL MODIFICADO	PROYECTO MODIFICADO Nº 1
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	26.496.690,00 €	5.130.351,29 €	0,00 €	2.650.722,58 €	7.781.073,87 €	34.277.763,87 €
GG (13%) Y BI (6%)	5.034.371,10 €	974.766,75 €	0 00 €	503.637,29 €	1.478.404,04 €	6.512.775,14 €
SUMA (PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA)	31.531.061,10 €	6.105.118,04 €	0,00 €	3.154.359,87 €	9.259.477,91 €	40.790.539,01 €
COEFICIENTE DE ADJUDICACIÓN	0,7634741082	0,7634741082	0,7634741082	0,7634741082		0,7634741082
PRESUPUESTO DE ADJUDICACION SIN IVA	24.073.148,75 €	4.661.099,55 €	0,00 €	2.408.272,09 €	7.069.371,64 €	31.142.520,39 €
IVA (21 %)	5.055.361,24 €	978.830,90 €	0,00 €	505.737,14 €	1.484.568,04 €	6.539.929,28 €
PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN CON IVA	29.128.509,99 €	5.639.930,45 €	0,00 €	2.914.009,23 €	8.553.939,68 €	37.682.449,67 €

Asimismo, procede la comprobación del cumplimiento de los requisitos que el artículo 205 de la LCSP establece para el conjunto de modificaciones propuestas.

El presente Modificado supone un incremento sobre el presupuesto inicial del contrato del 29,37%, y no se halla dentro del ámbito de otro contrato, actual o futuro, por lo que no se amplía el ámbito del contrato en ninguno de los sentidos recogidos en el PCAP.

El presupuesto del proyecto modificado nº 1 supone una alteración de la cuantía del contrato de 7.781.073,87 € (importe de ejecución material calculado con precios de licitación, esto es, sin gastos generales, beneficio industrial ni IVA, y sin aplicación de la baja de adjudicación), lo cual supone un incremento porcentual de 29,37 %.

La presente propuesta de modificación introduce 172 precios nuevos cuyo importe de ejecución material calculado con precios sin baja de adjudicación se eleva a 12.595.938,05 € y representa el 47,54% del presupuesto inicial del contrato, menor al 50 % que limita el artículo 205 de la LCSP en el apartado c.2 citado anteriormente.

	PROYECTO DE CONSTRUCCI ÓN ORIGINAL	IMPORTE A PRECIOS NUEVOS	IMPORTE A PRECIOS NUEVOS
PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	26.496.690,00 €	12.595.938,05 €	47,54 %

Asimismo, el incremento del modificado nº1 respecto del proyecto original, calculado con el precio de adjudicación (baja de adjudicación del 0,7634741082) incluidos los gastos generales y el beneficio industrial, asciende a la cantidad de 7.069.371,64 €, más 1.484.568,04 € de IVA, resultando una cantidad total de 8.553.939,68 €.

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL DEL PROYECTO MODIFICADO N.º 1.
Desglose por capítulos.

Capítulo	Proyecto	Proyecto Modificado Nº 1	Diferencia
1 Operaciones previas	619.558,19 €	881.091,29 €	261.533,10 €
2 Movimiento de tierras y formación de explanada	1.487.164,99 €	1.178.222,91 €	-308.942,08 €
3 Pavimentos, firmes	6.987.940,22 €	7.374.389,81 €	386.449,59 €
4 Drenaje	962.839,70 €	1.408.250,31 €	445.410,61 €
5 Estructuras	9.121.858,13 €	9.801.336,01 €	679.477,88 €
6 Soluciones propuestas al tráfico	789.696,70 €	2.245.838,30 €	1.456.141,60 €
7 Señalización	2.316.572,21 €	2.624.057,88 €	307.485,67 €
8 Obras complementarias	1.497.892,22 €	1.466.520,10 €	-31.372,12 €
9 Integración ambiental	2.416.242,64 €	1.758.442,41 €	-657.800,23 €
10 Seguridad y salud	257.925,00 €	304.169,80 €	46.244,80 €
11 Varios	39.000,00 €	39.000,00 €	0.000,00 €
12 Servicios Afectados	0,00 €	5.130.351,29 €	5.130.351,29 €
13 Requerimientos ADIF	0,00 €	66.093,76 €	66.093,76 €
Total	26.496.690,00 €	34.277.763,87 €	7.781.073,87 €

RESUMEN DEL PRESUPUESTO DEL PROYECTO MODIFICADO N.º 1

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	34.277.763,87 €
GG (13%) Y BI (6%)	6.512.775,14 €
SUMA (PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA)	40.790.539,01 €
COEFICIENTE DE ADJUDICACIÓN	0,7634741082
PRESUPUESTO DE ADJUDICACION SIN IVA	31.142.520,39 €
IVA (21 %)	6.539.929,28 €
<u>PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN CON IVA</u>	<u>37.682.449,67 €</u>

RESUMEN DEL INCREMENTO DEL PROYECTO MODIFICADO N.º 1

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	7.781.073,87 €
GG (13%) Y BI (6%)	1.478.404,04 €

SUMA (PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA)	9.259.477,91 €
COEFICIENTE DE ADJUDICACIÓN	0,7634741082
PRESUPUESTO DE ADJUDICACION SIN IVA	7.069.371,64 €
IVA (21 %)	1.484.568,04 €
<u>INCREMENTO DEL PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN CON IVA</u>	<u>8.553.939,68 €</u>

El importe adicional del gasto que supone la modificación del contrato se resume a continuación:

Presupuesto de ejecución por contrata (adicional de las modificaciones)	9.259.477,91 € (29,37%)
Coeficiente de adjudicación	0,763474108
Base imponible de adjudicación de la modificación	7.069.371,64 €
IVA (21%)	1.484.568,04
IMPORTE ADICIONAL DEL GASTO (CON IVA)	8.553.939,68 € (29,37 %)

El presupuesto total del proyecto modificado:

Presupuesto de ejecución por contrata (proyecto original sin IVA) (I)	31.531.061,10 €
Presupuesto de ejecución por contrata (adicional de las modificaciones) (II)	9.259.477,91 € (29,37%)
PRESUPUESTO EJECUCIÓN POR CONTRATA DEL CONTRATO MODIFICADO (III) = (I) + (II)	40.790.539,01 €
Coeficiente de adjudicación (IV)	0,763474108
Base imponible de adjudicación de la modificación (V) = (III) · (IV)	31.142.520,39 €
IVA (21%)	6.539.929,28 €
<u>PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN CON IVA</u>	<u>37.682.449,67 €</u>

La distribución de las anualidades, de acuerdo al Anejo nº 24 Plan de obra del proyecto modificado, es la siguiente:

2021	37.933,11 €
2022	0,00 €
2023	0,00 €
2024	0,00 €
2025	21.232.020,17 €
2026	16.138.706,41 €
2027	273.789,98 €

Imputación presupuestaria de la anualidad 2025: 21.232.020,17 €. Programa: 453 A Partida 60100

De conformidad con el artículo 144.1 del Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, una vez formalizado el contrato modificado, el contratista presentará firmado el referido Plan de obra.

Modificación del plazo:

El proyecto modificado N.º 1 no supone variación en el plazo de ejecución del contrato original, el cual se mantiene en 24 meses.

E) PROCEDIMIENTO

SEXTO. - El Dictamen 297/17 de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid establece que “La normativa aplicable al procedimiento de modificación es la vigente en el momento de su incoación (dictámenes 162/17, de 20 de abril y 280/17, de 6 de julio)”.

La orden de inicio de modificación del contrato se dictó en fecha 30 de octubre de 2024 resultando, por tanto, aplicables las disposiciones vigentes en cuanto a procedimiento de modificación en ese momento, la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

SÉPTIMO. - El artículo 203 de la Ley de Contratos del Sector Público. Ley 9/2017 de 8 de noviembre, dispone que los contratos administrativos solo podrán modificarse de acuerdo con el procedimiento regulado en el artículo 191 y con las particularidades previstas en el artículo 207.

En su apartado 3 indica este artículo 203 que las modificaciones del contrato deberán formalizarse conforme a lo dispuesto en el artículo 153 y deberán publicarse de acuerdo a lo establecido en el artículo 207 y 63.

OCTAVO. - El artículo 191 de la LCSP dispone que:

“1. En los procedimientos que se instruyan para la adopción de acuerdos relativos a las prerrogativas establecidas en el artículo anterior, (interpretación, resolución de dudas, modificación, declaración de responsabilidad imputable al contratista a raíz de la ejecución del contrato, suspensión y resolución) deberá darse audiencia al contratista.

2. En la Administración General del Estado, sus Organismos Autónomos, Entidades gestoras y Servicios Comunes de la Seguridad Social y demás Administraciones Públicas

integrantes del sector público estatal, los acuerdos a que se refiere el apartado anterior deberán ser adoptados previo informe del Servicio Jurídico correspondiente, salvo en los casos previstos en los artículos 109 y 195.

3. No obstante lo anterior, será preceptivo el dictamen del Consejo de Estado u órgano consultivo equivalente de la Comunidad Autónoma respectiva en los casos y respecto de los contratos que se indican a continuación:

- a) La interpretación, nulidad y resolución de los contratos, cuando se formule oposición por parte del contratista.*
- b) Modificaciones de los contratos, cuando no estuvieran previstas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y su cuantía, aislada o conjuntamente, sea superior a un 20 por ciento del precio inicial del contrato, IVA excluido, y su precio sea igual o superior a 6.000.000 de euros”.*

Procedería por tanto dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid.

NOVENO. - El artículo 207.2 de la LCSP indica que “antes de proceder a la modificación del contrato con arreglo a lo dispuesto en el artículo 205, deberá darse audiencia al redactor del proyecto o de las especificaciones técnicas, si éstos se hubiesen preparado por un tercero ajeno al órgano de contratación en virtud de un contrato de servicios, para que, en un plazo no inferior a tres días, formule las consideraciones que tenga por conveniente”.

En fecha 31 de octubre de 2024 tal y como consta en el antecedente de hecho noveno se ha dado audiencia a la empresa INVESTIGACIÓN Y CONTROL DE CALIDAD (INCOSA), que participó en la elaboración de la redacción del proyecto. En fecha 4 de noviembre de 2024, la citada empresa presenta escrito en el que no manifiesta su disconformidad a la modificación propuesta.

Mediante comunicación de fecha 6 de noviembre de 2024 se ha notificado Diligencia de Subsanação de error material de la propuesta de Modificación nº 1 y la apertura de un nuevo trámite de audiencia.

Dicha comunicación se recibió en fecha 6 de noviembre de 2024 y en fecha 7 de noviembre de 2024, presenta escrito dándose por notificado y no manifestando ninguna variación al respecto.

DÉCIMO. - El artículo 97 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas desarrolla el procedimiento para la modificación de los contratos estableciendo:

“Con carácter general, salvo lo establecido en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas para casos específicos, cuantas incidencias surjan entre la Administración y el contratista en la ejecución de un contrato por diferencias en la interpretación de lo convenido o por la necesidad de modificar las condiciones contractuales, se tramitarán mediante expediente contradictorio, que comprenderá preceptivamente las actuaciones siguientes:

- 1. Propuesta de la Administración o petición del contratista.*
- 2. Audiencia del contratista e informe del servicio competente a evacuar en ambos casos en un plazo de cinco días hábiles.*
- 3. Informe, en su caso, de la Asesoría Jurídica y de la Intervención, a evacuar en el mismo plazo anterior.*
- 4. Resolución motivada del órgano que haya celebrado el contrato y subsiguiente notificación al contratista”.*

El contratista ha dado su conformidad a la propuesta de modificación en el plazo de trámite de audiencia concedido tal y como consta en el antecedente de hecho octavo.

Mediante comunicación de fecha 6 de noviembre de 2024 se ha notificado Diligencia de Subsanación de error material de la propuesta de Modificación nº 1 y la apertura de un nuevo trámite de audiencia.

Dicha comunicación se recibió en fecha 6 de noviembre de 2024 y en fecha 8 de noviembre presenta escrito en el que se da por notificada de la subsanación y no presenta alegaciones.

DÉCIMOPRIMERO. - El artículo 102 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas señala que “cuando sea necesario introducir alguna modificación en el contrato, se redactará la oportuna propuesta integrada por los documentos que justifiquen, describan y valoren aquélla. La aprobación por el órgano de contratación requerirá la previa audiencia del contratista y la fiscalización del gasto correspondiente.”

F) COMPETENCIA

DÉCILOSEGUNDO.- La competencia en materia de contratación le viene atribuida a esta Consejería, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 1/1983, de 13 de diciembre, de Gobierno y Administración de la Comunidad de Madrid, en el Decreto 38/2023, de 23 de junio, de la Presidenta de la Comunidad de Madrid por el que se establece el número y denominación de las Consejerías de la Comunidad de Madrid y en el

Decreto 76/2023, de 5 de julio, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica básica de las Consejerías de la Comunidad de Madrid.

El órgano de contratación de la Consejería es el Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras que, mediante orden de 27 de diciembre de 2023, publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid en fecha 2 de enero de 2024, delegó el ejercicio de la competencia en el Viceconsejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

El artículo 5.2 del Decreto 49/2003, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento General de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid dispone que *“Cuando el Gobierno autorice la celebración del contrato deberá autorizar igualmente su modificación cuando sea causa de resolución y la resolución misma, en su caso.”*

Con base en todo lo anteriormente expuesto, previo informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid y de la Intervención, y autorización del Consejo de Gobierno.

ORDENO

Aprobar la modificación del contrato de obras de Construcción del tercer carril en la carretera M-607, tramo: Tres Cantos Norte-Variante Sur de Colmenar Viejo (M-618)”. A/OBR- 028670/2019, incrementando el precio del contrato en 8.553.939,68 euros, (Base imponible 7.069.371,64 € e IVA 1.184.568,04 €) imputándose al subconcepto 60100 del programa 453A.

El proyecto modificado no supone variación en el plazo de ejecución del contrato original.

El contratista deberá formalizar la modificación en el plazo de 15 días hábiles contados a partir del siguiente a la recepción de la notificación de la orden por la que se apruebe la modificación del contrato, a cuyos efectos se le adjuntará el contrato para su firma digital.

Dentro de este plazo, en los 15 primeros días naturales y con carácter previo a la formalización de la modificación del contrato, el contratista debería reajustar la garantía que tiene depositada, incrementándola en 353.468,58 euros euros, correspondientes al 5% del incremento del precio de adjudicación del contrato IVA excluido, de acuerdo con lo establecido en el artículo 109.3 de la LCSP.

Contra el presente acto, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse con carácter potestativo recurso especial en materia de contratación, en el plazo de quince días hábiles contados desde el día siguiente a aquél en que se haya publicado en el perfil de contratante. El escrito de interposición podrá presentarse en los lugares establecidos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en el registro del órgano de contratación o en el del órgano competente para la resolución del recurso. También podrá interponerse directamente recurso contencioso-administrativo ante la sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente a la notificación de la presente resolución, sin perjuicio de cuantos otros recursos estime oportuno interponer.

EL CONSEJERO DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS
P.D. (Orden 27.12.2023)

EL VICECONSEJERO

Firmado digitalmente por: GARCIA GOMEZ JOSE MARIA
Fecha: 2025.02.26 20:38