



Informe “Análisis de la justificación de la oferta anormalmente baja presentada por la UTE CÓDEC OBRAS, SERVICIOS Y PROYECTOS S.L. & CONSTRUCCIONES RUBAU S.A. & IMATHIA CONSTRUCCIÓN, S.L.”

- **OBJETO DE LA LICITACIÓN: OBRAS DE RENOVACIÓN INTEGRAL DE LA SUPERESTRUCTURA DE VÍA EN LÍNEA 1. FASE 2 SUR, ESTACIONES DE SOL Y VALDECARROS. Lote 1**
- **Nº DE LICITACIÓN: 6012200282**
- **Nº DE SOLICITUD DE CONTRATACIÓN: 2000003674**

Elaboradores:

Javier Corrales

Gabriel Banzo

Diciembre de 2022

1 OBJETO

La proposición económica presentada por la UTE CÓDEC OBRAS, SERVICIOS Y PROYECTOS S.L. & CONSTRUCCIONES RUBAU S.A. & IMATHIA CONSTRUCCIÓN, S.L.(en adelante, UTE CODEC-RUBAU-IMATHIA), a la licitación nº 6012200282, ha resultado desproporcionada, o anormalmente baja, conforme a las previsiones recogidas al efecto en el Pliego de Condiciones Particulares que rige la licitación.

El objeto del presente informe es el análisis de la justificación presentada por la citada UTE CODEC-RUBAU-IMATHIA para garantizar el correcto cumplimiento de la oferta recibida y, por tanto, la aceptación o rechazo y consiguiente exclusión de la misma.

2 ANTECEDENTES E INFORMACIÓN DE LA PROPOSICIÓN ECONÓMICA RECIBIDA

En la licitación de referencia, han llegado a la fase de valoración económica CUATRO ofertas.

Una vez revisadas las proposiciones económicas, y realizado el correspondiente análisis de conformidad con los criterios contenidos en el Pliego de Condiciones Particulares, se ha apreciado que el importe de la oferta presentada por la **UTE CODEC-RUBAU-IMATHIA**, tiene un carácter desproporcionado o anormalmente bajo.

Siguiendo el procedimiento establecido en la normativa sobre contratación pública que resulta de aplicación a esta licitación y de conformidad con lo dispuesto en el Pliego de Condiciones Particulares, se ha procedido a dar trámite de audiencia al licitador, solicitándole informe con la valoración de su proposición económica y el detalle de las condiciones de la misma, en particular en lo que se refiere al ahorro que permita la ejecución del contrato.

Una vez recibida la documentación, se les solicitó una aclaración en relación a que indiquen expresamente que ***“la oferta económica presentada respeta las disposiciones relativas a la protección del empleo y las condiciones de trabajo vigentes de aplicación”***, recibéndose una versión actualizada de la documentación donde queda recogida dicha afirmación.

3 REVISIÓN DE LA JUSTIFICACIÓN DE LA OFERTA ECONÓMICA

Una vez han sido recibidas por el Servicio de Superestructura de Vía las alegaciones y aclaraciones remitidas por la **UTE CODEC-RUBAU-IMATHIA**, en adelante el licitador, se ponen de manifiesto los aspectos más significativos del análisis realizado:

Análisis apartado ANTECEDENTES DE ESTUDIO

El licitador expone una serie de argumentos relativos a la experiencia obtenida tras la finalización de las obras de reparación de la superestructura de vía de la línea 7 entre las estaciones de Henares y Jarama, la experiencia de las empresas que componen la UTE o del personal propio, **aspectos todos relativos a la solvencia técnica y profesional, y por lo tanto un denominador común a todos los licitadores que han concurrido a la licitación.**

Análisis apartado JUSTIFICACIÓN DE LA OFERTA

Realiza el licitador en el presente apartado un análisis de las ofertas económicas que han presentado los diversos licitadores, incluido el lote 2, donde el licitador no ha concurrido, concluyendo que *“Como conclusión podríamos añadir que la condición de temeridad en este caso no se produce como consecuencia de un estudio temerario en sí mismo, si no como resultado del corto número de competidores con ofertas excesivamente conservadoras a nuestro entender”*. Es decir, **el licitador manifiesta que su oferta económica ha sido considerada anormalmente baja porque el resto de licitadores no han presentado bajas significativas a los dos lotes de la presente licitación y no porque su propia oferta resulte anormalmente baja respecto a las mismas, considerándose este argumento sin fundamento desde el punto de vista económico.**

Análisis apartado 1. COMPARATIVO DE BAJA OFERTADA POR CAPÍTULOS Y SUBCAPÍTULOS

En este apartado, el licitador realiza una comparativa por capítulos del importe del proyecto y del importe ofertado, en donde indican los capítulos que más repercuten en la temeridad de su oferta económica, a saber: Trabajos Auxiliares, Obra Civil y Gestión de Medioambiente, manifestando que en los mismos se acumula el 54% de su baja ofertada. Así mismo, también indican que el capítulo Proyecto de Vía se analizarán del mismo por el volumen en la oferta presentada, indicando que, al analizar los capítulos mencionados, pueden justificar el 99,57% de la baja ofertada. No obstante, **examinando los capítulos relativos a Trabajos Auxiliares, Obra Civil, Gestión de Medioambiente y Proyecto de Vía que el licitador ha justificado, realmente la justificación aportada es inferior al 50%, por lo que lo anterior es inexacto y erróneo.**

A continuación, se realiza un análisis de los subcapítulos, en donde indican que analizarán aquellos que exceden el porcentaje de baja marcado por la temeridad del 8,02%, y otros posibles capítulos en los que, a pesar de no exceder dicho porcentaje, dado el volumen o importancia de los mismos, se explicarán los precios. Es decir, **el propio licitador solo justifica aquellos aspectos que superan el 8,02%, al indicar que corresponde al “porcentaje de baja marcado por la temeridad”, por lo que dicha justificación en ningún caso garantiza el cumplimiento de la totalidad de la oferta económica en los términos presentados.**

Más si cabe, cuando el porcentaje indicado por el licitador en su justificación no es el correcto, ya que el porcentaje de baja marcado por la temeridad en su oferta asciende a un 8,80% y no a un 8,02%.

Por último, indican para cada capítulo / subcapítulo que estiman oportuno, es decir, solo aquellos que el licitador selecciona, una serie de manifestaciones que, más allá de su mera afirmación, no quedan acreditadas, como en el capítulo 3 donde indican que *“[...]Estos precios están motivados gracias a que los trabajos a realizar pueden considerarse la especialidad de las empresas formantes de la UTE gracias a la cantidad de actuaciones similares que llevan a cabo en la Red de Metro de Madrid[...]”*, **por lo que dichas afirmaciones en ningún caso garantiza el cumplimiento de la oferta en los términos presentados.**

Análisis apartado 2. INFORME DE COSTES SALARIALES

La justificación aportada por el licitador para el presente apartado sería acorde con el convenio vigente de la construcción y obras públicas para la Comunidad de Madrid.

Análisis apartado 3. ESTUDIO COSTES INDIRECTOS

Comienza el licitador el apartado definiendo que se considera como coste indirecto citando al artículo 130.3 del RD 1098/2001 de 12 de octubre por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aportando un documento denominado *“resumen de cierre elaborado para la obra”*, afirmando que *“que también nos servirán para justificar el siguiente punto”*. Analizándolo en detalle, se pone de manifiesto las siguientes carencias y/o incoherencias:

- Denomina *“gastos corrientes”* al coste del personal adscrito al proyecto, indicando que *“están incluidos el equipo técnico, en número y titulación según especifica el*

apartado 24 del Cuadro Resumen del PCP". Analizando el Convenio de la Construcción y el Convenio del sector Industria, Servicios e Instalaciones del Metal para la Comunidad de Madrid de octubre del año 2022, y a la vista de los perfiles requeridos en el citado apartado 24 del PCP, **el importe que fija el licitador está por debajo del coste real.**

Además, el licitador le **incluye a dicho importe de forma adicional otros conceptos** como *"gastos de comunicación, carburante, alquileres de casetas de oficina, vestuarios, comedor, consumibles, energía eléctrica y consumo de agua"*, **agravando aún más lo insuficiente del importe considerado por el licitador, por lo que dicha justificación no garantiza el cumplimiento de la oferta en los términos presentados.**

Agrupando para el concepto de *"anticipados e inmovilizado"*, **el costo de implantación de las casetas de obra, acometidas provisionales, mobiliario, etc., es totalmente insuficiente** como posteriormente el propio licitador pondrá de manifiesto en su documento *"resumen de cierre elaborado para la obra"*, ya que cuantifica el coste de la retirada de la obra en un importe superior, poniendo de manifiesto el propio licitador de lo insuficiente del cálculo efectuado, **no garantizando el cumplimiento de la oferta en los términos presentados.**

Por último, el licitador **no ha incluido en sus costes indirectos conceptos tan relevantes** como son los vehículos / furgonetas del personal técnico y administrativo adscrito a la obra así como el coste de sus respectivos equipos informáticos, costes de alquiler de equipos de impresión o equipos de topografía, gastos en telefonía móvil / fija con voz / datos o dietas asociadas al personal anteriormente descrito.

Análisis apartado 4. ESTUDIO DE GASTOS GENERALES Y BENEFICIO INDUSTRIAL

El Proyecto *"OBRAS DE RENOVACIÓN INTEGRAL DE LA SUPERESTRUCTURA DE VÍA LÍNEA 1. FASE 1 SUR, ESTACIONES DE SOL Y VALDECARROS"*, en el documento nº4 Presupuesto determina, por las características de las obras a ejecutar, un porcentaje del 9% y del 6% para los Gastos Generales y el Beneficio Industrial, respectivamente. No obstante, en el documento a cumplimentar por los licitadores que participen en la presente licitación, Anexo Oferta Económica, donde deben de detallar su oferta económica, los porcentajes correspondientes a los Gastos Generales como al Beneficio Industrial, son completados por los porcentajes que los licitadores consideren más conveniente. Para nuestro caso, el licitador fijó, en su Anexo Oferta Económica, los porcentajes de los Gastos Generales y el Beneficio Industrial, de forma análoga a los ya indicados en el propio Proyecto.

No obstante a lo anterior, el licitador indica ahora en su documento de justificación de temeridad que el porcentaje para los gastos generales de estructura (costes de funcionamiento de las empresas y la UTE no asociados directamente a la obra) se **fija en un porcentaje muy inferior al del Proyecto**, mediante acuerdo entre los integrantes de la UTE sin más justificación que la soporte, **no razonar los motivos que llevan a considerar un valor bastante inferior al que se suele fijar como gastos generales de estructura en este tipo de obras, que en el caso de la presente licitación se trataría del 13%.**

Además, dentro de este apartado de gastos generales, el licitador indica que se incluyen *“costes para tasas oficiales en caso de ser necesario solicitar permisos para el acceso de maquinaria a la zona de obras, un coste de seguros, un apartado para calidad del proyecto, retirada de obra, un importe de garantías y avales, teniendo en cuenta que como parte de la oferta se ha realizado un compromiso de ampliación de la garantía, y por último un importe destinado a gastos financieros y timbres para tener en cuenta posibles gastos a causa de la constitución de la UTE”.*

En relación a lo anterior, y conforme al apartado 1a del artículo 131 Presupuesto de ejecución material y presupuesto base de licitación del Real Decreto 1098/2001, los gastos generales se fijarán conforme *“[...]a los gastos generales de la empresa, gastos financieros, cargas fiscales, Impuesto sobre el Valor Añadido excluido, tasas de la Administración legalmente establecidas, que inciden sobre el costo de las obras y demás derivados de las obligaciones del contrato [...]”.* Por lo tanto, **incluir como Gastos Generales los conceptos de “Retirada de Obra” y “Calidad”**, actuaciones ambas derivadas de la propia ejecución del contrato y necesarias para la correcta ejecución de las diferentes unidades de obra implicadas, **es erróneo puesto que se no tratan realmente de costes que se deban de imputar en los Gastos Generales.**

Por lo anterior, realmente **los gastos generales del licitador no se corresponderían al porcentaje fijado en su oferta económica, sino que arrojaría un porcentaje superior al calculado, por lo que dicha disparidad no garantiza la viabilidad de la ejecución de la oferta en los términos presentados.**

Por último, respecto al Beneficio Industrial, el licitador manifiesta que *“se ha ajustado al máximo el porcentaje de beneficio”*, para concluir que *“con el porcentaje de beneficio incluido, obtenemos un coeficiente de paso entre la venta y el coste directo del 19%, de modo que no excedamos los conceptos de Gastos Generales y Beneficio Industrial del proyecto y, por tanto, incluyendo todos los costes necesarios solicitados para llevar a cabo los trabajos sin realizar baja en estos conceptos”.* Analizando en detalle su documento denominado *“resumen de cierre elaborado para la obra”*, se pone de manifiesto lo incorrecto de la afirmación anterior ya que indican para los conceptos de

“Coste Directo” y “Total € Presupuesto Venta a riesgo cero” importes que representan un porcentaje inferior en lugar del citado “coeficiente de paso” que mencionan, por lo que se pone nuevamente de manifiesto las incoherencias y errores del documento presentado por el licitador.

Por último, se hace necesario realizar una comparativa entre la documentación económica aportada por el licitador en la carpeta nº3 y la que ha aportado con la presente documentación ya que se pone de manifiesto relevantes incoherencias entre ambas documentaciones:

- Presupuesto Ejecución Material (Coste Directo más coste indirecto): **indicó el licitador en su Anexo Oferta Económica** importes inferiores a los que cita ahora, **por lo que estaría aportando cifras contradictorias y muy superiores a las indicadas inicialmente.**
- Gastos Generales y Beneficio Industrial: **indicó el licitador** en su Anexo Oferta Económica de la carpeta 3 que **los Gastos Generales y Beneficio Industrial correspondían a porcentajes muy superiores a los que ha indicado en la presente documentación.**

Conforme a lo anterior, se vuelve a poner de manifiesto lo incoherente en la documentación presentada por el licitador.

Por último, y **como muestra más representativa y relevante de las incoherencias / errores aportados por el licitador al presente apartado, en el citado documento “resumen de cierre elaborado para la obra”,** indicarían un importe como “Oferta Final” que no se correspondería con el presentado en la documentación inicial.

Análisis apartado 5. ESTUDIO DE COSTES DIRECTOS DE LAS UNIDADES DE OBRA QUE MÁS INFLUYEN EN LA BAJA

Tal y como se ha puesto de manifiesto en el apartado 1 del presente documento, el licitador **solo justificaría los costes asociados a aquellas partidas que influyen especialmente en la baja ofertada**, indicando que “[...]vamos a analizar los costes asociados a aquellas partidas que influyen especialmente en la baja ofertada [...]”, **por lo que dicha afirmación en ningún caso garantiza el cumplimiento de la oferta en los términos presentados.**

No obstante a lo anterior, a continuación se analizan aspectos relevantes de la documentación aportada por el licitador:



CAPÍTULO 2: PROYECTO DE VÍA

SUBCAPÍTULO 02.01: TRABAJOS PREVIOS

- Unidades de topografía

La descripción de las unidades de topografía de proyecto son las siguientes:

CÓDIGO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
VT0080	TOMA DE DATOS CON CARRO MEDIDOR. CON CIERRE	Toma de datos topográfica con carro medidor Leica o equivalente, cada metro de túnel (4 hilos) , previa a la implantación de la vía, durante el proceso de montaje y posterior a ella, incluyendo propuestas de nuevos trazados tantas veces sean requeridos hasta la aprobación por parte de la Dirección de Obra. Además dentro de esta unidad se engloba la nivelación provisional, cálculo de rasante, nivelación definitiva y datos de alturas a bóveda y contrabóveda, así como distancias a los hastiales, partiendo de la rasante definitiva de la vía. En horario nocturno. En este precio está incluido el aporte de los datos finales de geometría de implantación según indique la Dirección de Obra. Con cierre de servicio.
VT0090	TOMA DE DATOS CON CARRO MEDIDOR. JORNADA 2:30 - 5:00 A.M.	Toma de datos topográfica con carro medidor Leica o equivalente, cada metro de túnel (4 hilos) , previa a la implantación de la vía, durante el proceso de montaje y posterior a ella, incluyendo propuestas de nuevos trazados tantas veces sean requeridos hasta la aprobación por parte de la Dirección de Obra. Además dentro de esta unidad se engloba la nivelación provisional, cálculo de rasante, nivelación definitiva y datos de alturas a bóveda y contrabóveda, así como distancias a los hastiales, partiendo de la rasante definitiva de la vía. En horario nocturno. En este precio está incluido el aporte de los datos finales de geometría de implantación según indique la Dirección de Obra. En horario nocturno 2:30 a 5:00.

Por lo tanto, las unidades de toma de datos con carro medidor incluyen:

- La medición por metro corresponde a 4 hilos (2 vías).
- Se toman los datos en tres ocasiones: previa, durante y posterior a ella.
- Se realiza un encaje de trazado definitivo.
- Incluye los costes indirectos.

Analizando la documentación que aporta el licitador para la realización de los trabajos de la empresa ACRE, se pone de manifiesto que carecen de una serie de actividades que no han sido contempladas económicamente.

Añadiendo lo anterior a la oferta recibida, **se pone de manifiesto que sería necesario incrementar sustancialmente su presupuesto en las citadas partidas para una correcta ejecución de las mismas conforme a lo indicado en la descripción de la unidad de obra definida en el documento 4 Presupuesto del documento Proyecto de Renovación Integral de la Superestructura de vía en línea 1. Fase 2 Sur, estaciones de Sol y Valdecarros.**

SUBCAPÍTULO: DESMONTAJE DE LA DIAGONAL Y EL DESMONTAJE DE VÍA

- Unidades de Hormigonado

El licitador aporta una descomposición económica del precio unitario, que tras analizarlo, se pone de manifiesto lo siguiente:

- De acuerdo a la propuesta técnica facilitada por el licitador, **para el hormigonado se van a emplear más ubicaciones que las indicadas en el desglose del precio.**
- Asimismo, uno de los tramos la previsión de hormigonado planteada en la oferta técnica supera cierta distancia de hormigonado en uno de los tramos, aspecto que no está contemplado en la oferta.
- **Se cita en la oferta técnica presentada por el licitador, el posible empleo de una serie de medios, aspecto que no está contemplado en el precio unitario desglosado en el documento de justificación de oferta temeraria. En concreto, en las páginas 36 y 37 de dicha oferta técnica del licitador se indica el uso de una maquinaria tipo Autohormigonera, pero en la definición de la unidad en la página 52 de su documento de justificación de oferta económica no se incluye esta maquinaria.**
- No incluye en la justificación del precio los costes adicionales, vibrador y grupo electrógeno, que son necesarios llevar a cabo para la ejecución de la unidad conforme se ha definido en la descripción de referencia del cuadro de precios nº 2 del documento nº 4 Presupuesto del Proyecto de Renovación Integral de la Superestructura de vía en línea 1. Fase 2 Sur, estaciones de Sol y Valdecarros.
- En la justificación aportada se incluye la medición de una tipología de hormigón para ambiente agresivo XA2 y cemento sulforresistente (HORMIGÓN HA-35/B/20/XC3+XA2, CON CEMENTO SR DE CENTRAL) dentro de la medición de hormigón con fibras (HORMIGÓN HMF-35/P-1,5-1/F/20-60/XC3), justificándolo al mismo precio que el hormigón con fibras, **no siendo coherente con las prescripciones técnicas fijadas en el Proyecto** ya que debería haber presentado el precio de todas las unidades.

A continuación se procede a analizar la repercusión en el presupuesto de algunos de estos aspectos:

- **El precio unitario ofertado por el licitador no ha considerado los desplazamientos necesarios del equipo de bombeo así como del vibrador y el grupo electrógeno, suponiendo un incremento presupuestario no previsto por el licitador.**

- Unidades de preparación de dado de mortero, formación y montaje de dado de placas

El licitador dentro de su justificación económica proporciona una serie de justificaciones para la preparación del dado de mortero en placas bottom-up.

Analizando la documentación que aporta el licitador para la realización de los trabajos, se pone de manifiesto lo siguiente:

En relación con el coste:

- Para las unidades de formación de dado y montaje de placa ADH y de Alta Atenuación de Vibraciones: es necesario que incluya el hueco del taco retirado, es por ello que en el cuadro de precio del documento nº 4 Presupuesto del Proyecto de Renovación Integral de la Superestructura de vía en línea 1. Fase 2 Sur, estaciones de Sol y Valdecarros **se consideró una cantidad de mortero de 65 kg por placa, reduciéndose sin justificación esta cantidad** en la justificación aportada:
 - a) Dentro de las opciones disponibles, el licitador propone usar la placa adherizada de un fabricante concreto, para la cual las necesidades de mortero son muy superiores a las previstas por el licitador.
 - b) Para la placa adherizada conjunta carril contracarril del mismo proveedor se estiman volúmenes inferiores de mortero a los realmente necesarios.
 - c) Para la placa de alta atenuación de vibraciones conjunta carril contracarril del mismo proveedor se estiman volúmenes inferiores de mortero a los realmente necesarios.
- En el caso de la resina, la cantidad que proponen no está justificada de acuerdo a experiencias en trabajos similares esta medición debe ser mayor, tal y como se ha definido en el cuadro de precios del documento 4 Presupuesto del Proyecto.
- En la justificación aportada se analizan los precios de las unidades de obra que implican una baja superior y que suponen a mitad del presupuesto total de unidades relativas a *“Preparación de suelo, formación de dado y montaje de placa...”*. Los comentarios expuestos anteriormente serían extrapolables a estas unidades no analizadas, y que por consiguiente, pueden verse afectadas por los errores anteriormente detallados:
 - Preparación de suelo, formación de dado y montaje de placa de alta atenuación de vibraciones. (bottom-up). Con cierre

- Preparación de suelo, formación de dado y montaje de placa exenta para cc. Con cierre
- Preparación de suelo, formación de dado y montaje de placa exenta para cc. jornada 2:30 -5:00 a.m.

A continuación, se proceden a analizar las unidades de obra de *“Preparación de suelo, formación de dado y montaje de placa...”*, y su repercusión en el presupuesto de la oferta en

- Considerando los precios ofertados por el contratista y los rendimientos considerados en proyecto en relación con el mortero y la resina, el precio de las unidades de dados de mortero quedaría muy por debajo de las necesidades económicas reales para su ejecución, conforme han quedado definidas en el cuadro de precios del documento 4 del Proyecto de renovación integral de la superestructura de vía en línea 1. Fase 2 sur, estaciones de Sol y Valdecarros.
- Otras ofertas subcontratadas
 - En relación a los trabajos en vía, el licitador presenta dos ofertas de empresas del sector, estando algunas unidades por duplicado en ambas ofertas. En cuanto a los precios ofertados por una de ellas, **la empresa licitadora aumenta y disminuye los precios ofertados por el mismo de forma unilateral en su oferta económica, sin indicar la justificación, con lo cual no queda acreditado el coste real de las citadas unidades ya que el licitador ha presentado precios inferiores a las ofertas presentadas por las citadas empresas, por lo que en ningún caso garantiza el cumplimiento de la oferta en los términos presentados.**
 - En relación al suministro de placas, el licitador modifica unilateralmente el precio ofertado por una empresa del sector, es decir, existen placas con precios unitarios superiores e inferiores, por lo que las unidades no quedan acreditadas. Además, el importe total indicado por el licitador se sitúa por debajo del precio indicado por el proveedor de las placas.

4 CONCLUSIÓN

En conclusión, teniendo en cuenta lo anteriormente referenciado, a juicio del Servicio de Superestructura de Vía, proponente de la presente licitación, se considera que con la justificación de la oferta aportada por la UTE CODEC-RUBAU-IMATHIA, **la correcta prestación objeto de esta licitación no se puede llevar a cabo** según los términos ofertados por los siguientes motivos:

COSTES DIRECTOS:

- Sostiene una estrategia justificativa de acreditar únicamente los costes asociados a aquellas partidas que influyen especialmente en la baja ofertada, siendo menor al 50% del presupuesto, no permitiendo acreditar satisfactoriamente el bajo nivel de los precios o costes propuestos, por lo que esta práctica es inadecuada desde el punto de vista técnico y económico.
- Presenta un coste directo superior al presentado en la oferta económica inicial, resultando ser incoherente y no válido.
- Se detectan errores, omisiones e incoherencias en la correcta estimación económica de las siguientes unidades de obra que han sido puestas de manifiesto a lo largo del presente documento, no garantizando el cumplimiento de la oferta en los términos presentados:
 - Unidades de topografía
 - Hormigonado de la plataforma de vía
 - Suministro de placas
 - Instalación de placas
 - Trabajos en vía

COSTES INDIRECTOS:

- El importe que destina el licitador al coste del personal adscrito al proyecto conforme al 24 del Cuadro Resumen del PCP es insuficiente, añadiéndole otros gastos a lo anterior, agravando aún más lo insuficiente del importe considerado,
- Por otra parte, indican importes destinados a otros conceptos como la implantación de las casetas de obra que son incoherentes e insuficientes en su importe, y omitiendo en su estimación económica otros aspectos como vehículos / furgonetas o gastos en telefonía móvil, entre otros.

GASTOS GENERALES Y BENEFICIO INDUSTRIAL:

- En los gastos generales se incluyen conceptos como la retirada de obra o la calidad que corresponden con costes directos e indirectos, por lo que no es válido su inclusión en este apartado, fijándolo sin justificación alguna en un



porcentaje muy inferior al del Proyecto, y comprobando que esta erróneamente calculado siendo superior al indicado, resultando incoherente e incorrecto.

- Presentan porcentajes relativos a Gastos Generales, Beneficio Industrial e importe final (“Oferta Final”) que no se corresponderían con los datos indicados en la documentación inicial, no garantizando la viabilidad de la ejecución de la oferta en los términos presentados.

Por todo lo anterior, se propone la exclusión de la UTE CODEC-RUBAU-IMATHIA.

*El presente documento, emitido a efectos de cumplimiento de obligaciones en materia de transparencia, es copia fiel del original, en el que constan las firmas auténticas y completas de las personas firmantes.
En cumplimiento de las obligaciones de protección de datos personales, no constan en esta copia datos identificativos adicionales a nombre y apellidos.*