



Informe de Fiscalización

Ejercicio:	Nº Expediente:	Sociedad:
2023	0060002700	CFNA
Tipo de documento:	Órgano Gestión:	C00006
A3	Centro Contable de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones	
Tema Expediente:	NUEVO VIAL CONEXIÓN BARAÑÁIN NA-30 LANDABEN	

Referencia: propuesta de Resolución del Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, por la que se aprueba el expediente de contratación de las obras contenidas en el “Proyecto de Construcción del nuevo vial de conexión de Barañáin con la carretera NA-30 en Landaben”, y se dispone la apertura del procedimiento de adjudicación.

La unidad gestora del expediente es el Servicio de Nuevas Infraestructuras (SNI en adelante).

ANTECEDENTES

I. Con fecha 23 de noviembre de 2023 el Servicio de Nuevas Infraestructuras presenta para su fiscalización el expediente de referencia. Una vez revisado, con fecha 24 de noviembre de 2023 esta Intervención Delegada devuelve el expediente a la unidad gestora mediante un escrito en el que, entre otros aspectos, señala en su apartado cuarto:

4. LUMINARIAS PHILIPS

El informe jurídico de 9 de octubre de 2023 advierte que el proyecto aportado por el Ayuntamiento de Barañáin contiene referencias a concretas marcas y recuerda la imposibilidad legal de cualquier indicación directa o indirecta de proveedores específicos en el diseño de los proyectos que pudiera generar dependencia tecnológica tanto respecto del sistema diseñado como en su explotación/gestión. Y recuerda que el artículo 62 LFCP prohíbe la limitación a libre competencia, debiendo quedar garantizada la interoperatividad del sistema de iluminación y su gestión basada en plataformas abiertas sin perjuicio de la centralización de su control. Y añade: cualquier especificación técnica innecesaria que contravenga la normativa en materia de contratación pública puede invalidarla (artículo 116 LFCP) y debe eliminarse. Esta concreta circunstancia ilegal ya ha sido denunciada anteriormente y, en el caso de que hubiese sido buscada de propósito e implicase un sobrecoste para la Administración, constituiría, además, un hecho delictivo.

En consecuencia, vista la advertencia efectuada por el TAP Rama Jurídica que informa jurídicamente el expediente, que esta Intervención Delegada ha podido comprobar que las concretas referencias a la marca Philips siguen figurando en el proyecto y que el Director del Servicio de Nuevas Infraestructuras ha hecho caso omiso de la advertencia citada, esta Intervención Delegada insta a que se modifique el proyecto eliminando todas las referencias a marcas concretas, con la advertencia de que de no ser así se formulará reparo suspensivo de la tramitación del expediente.

II. Mediante correo electrónico de fecha 1 de diciembre de 2023 dirigido al Técnico que ha informado jurídicamente el expediente y a esta Intervención Delegada, el Director del SNI indica:

El proyecto corregido, habiendo eliminado las marcas comerciales, nos ha sido enviado de nuevo por la empresa consultora, y se encuentra en el directorio: [REDACTED] para vuestra supervisión y aprobación.

III. Con fecha 5 de diciembre de 2023, el TAP jurídico elabora una adenda a su informe jurídico de 9 de octubre de 2023 en el que puntualiza algunas cuestiones al Director del SNI: por un lado, señala las consecuencias derivadas de la demora, injustificada, en la tramitación del expediente y por otro insiste en dos cuestiones relacionadas con las referencias a marcas concretas en el proyecto. Me remito a dicha adenda para evitar reiteraciones, haciendo constar que estoy completamente de acuerdo con todo lo señalado por el TAP rama jurídica en su adenda.

IV. Por último, con fecha 12 de diciembre de 2023 se aporta de nuevo el expediente a esta Intervención Delegada para su fiscalización.

CONSIDERACIONES

I. Mediante Orden Foral 18/2023, de 22 de marzo, del Consejero de Cohesión Territorial, se aprobó el texto del Convenio de colaboración entre el Departamento de Cohesión Territorial de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y los Ayuntamientos de Barañáin y de Pamplona para la realización de las obras. La cláusula Sexta "Financiación" de dicho Convenio estipula en su apartado tercero que "El Departamento se compromete a que la licitación se realice en el plazo máximo de 3 meses desde el abono del importe correspondiente al Ayuntamiento de Barañáin, siempre que se cuente con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro."

A este respecto, señalar que:

- El Ayuntamiento de Barañáin abonó los 2.780.930,75 euros correspondientes a la parte que financia con fecha 26 de mayo de 2023.
- Las obras fueron autorizadas por la Confederación Hidrográfica del Ebro al Ayuntamiento de Barañáin con fecha 4 de junio de 2020 y el 15 de marzo de 2023 se otorgó una prórroga de 18 meses para ejecutar las actuaciones, también a petición de ese mismo Ayuntamiento. Los 18 meses, contados a partir de la fecha de la notificación, finalizan el 15 de septiembre de 2024.

El Departamento ha incumplido, por tanto, el compromiso fijado en el Convenio ya que el plazo máximo de 3 meses previsto en el Convenio vencía el 26 de agosto de 2023 y dadas las fechas no se va a poder cumplir el plazo de 18 meses de prórroga otorgado por la Confederación.

Como señala el TAP jurídico en su adenda, la ausencia de explicación alguna por parte del Director del SNI que pudiera justificar la palmaria demora en la tramitación del expediente genera graves dudas acerca de la debida gestión eficaz y eficiente, todavía más cuando se trata de una actuación conjunta de naturaleza interadministrativa, lo que evidenciaría un puro desprecio de los principios básicos y elementales propios de una buena administración. Señala además que "el sustituir documentos, alterar fechas u otros contenidos, la falta de impulso del expediente o su paralización sin motivo, además de no respetar todo lo anterior y conducir al caos, llegado el caso, pudiera dar lugar

incluso a responsabilidades, pero, desde luego, evidencia desconsideración hacia los responsables de los demás órganos que intervienen en la tramitación.”

II. Esta Intervención Delegada ha venido advirtiendo reiteradamente mediante sucesivos informes de fiscalización de la ilegalidad que supone contravenir el artículo 62 de la Ley Foral 2/2018, de 13 de abril, de Contratos Públicos “Prohibición de barreras técnicas a la libre competencia” mediante la incorporación de marcas concretas en los proyectos aprobados previamente a la licitación de las obras. Así, cabe citar que en las fechas que se señalan se presentaron a fiscalización los siguientes expedientes:

21.01.2022 Modificación del contrato de obras Tramo II de la carretera N-121-A (Pamplona-Behobia) en el que la modificación se estructuraba en 11 epígrafes, entre ellos la sustitución de la definición del sistema de alumbrado que contenía el proyecto. En el Anexo IV del informe propuesta para la modificación denominado “Proyecto de alumbrado con acometidas eléctricas a la red de las intersecciones de Endériz, Etuláin y Lantz”, se señalaba (página 69) que *“la elección de las luminarias ha venido condicionada por el requerimiento de la Propiedad de utilizar el mismo modelo de luminaria que el proyectado para el tramo I de la N-121-A”, es decir, a instancias de la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras*. Esta modificación fue objeto de reparo suspensivo por parte de la Intervención General.

17.08.2022 Propuesta del Servicio de Conservación de creación de una partida presupuestaria denominada “Renovación y digitalización alumbrado de la red viaria” para adaptar las luminarias de los nudos de Murchante y Cárcar al software de control del Gobierno de Navarra. Se adjuntan al efecto dos presupuestos cuyo detalle incluye el nodo de comunicación Philips y la conectividad con el sistema Interact de Philips durante un periodo de 10 años. Esta Intervención Delegada fiscaliza favorablemente la creación de la partida, pero advierte a la unidad gestora de que se podría estar incurriendo en un fraccionamiento del objeto del contrato y se estaría además haciendo referencia a una marca concreta.

18.01.2023 Resolución del Director General de Obras Públicas e Infraestructuras por la que se aprueba el expediente para la realización del “Acuerdo Marco de selección de las empresas o profesionales para la prestación de servicios vinculados a actuaciones para mejorar la eficiencia energética del alumbrado en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra” y se dispone la apertura de la fase de selección. Consta en el expediente un estudio de eficiencia energética, transformación digital y transición verde en la gestión del alumbrado en las carreteras y túneles de Navarra en el que se hacen numerosas referencias a la marca Philips y que según el Servicio de Estudios y Proyectos, unidad gestora del expediente, ha sido aportado por el Director General de Obras Públicas e Infraestructuras. Con fecha 7 de febrero de 2023 esta Intervención Delegada formuló reparo suspensivo de la tramitación por varios motivos, entre los cuales se señalaba que en las prescripciones técnicas se estaría haciendo referencia a marcas determinadas.

17.03.2023 Certificación nº 14 del contrato de las obras del tramo IV de la carretera N-121-A (Pamplona-Behobia). El precio contradictorio nº 16 es de 477,09 euros por luminaria y se denomina “Ud. Conexión de luminaria a la plataforma interact para 10 años.” y para el total de las 279 luminarias, supone un importe de 149.469,29 euros. El sistema de iluminación que se viene instalando en la Red de Carreteras de Navarra comprende dos elementos: luminaria y plataforma. La plataforma permite la conexión de las luminarias con el Centro de Control de Conservación de Carreteras de forma que puedan ser telegestionadas por este.

Tras dos peticiones de informe técnico a la Dirección de las Obras, esta Intervención Delegada formuló reparo no suspensivo de la tramitación, por los siguientes motivos:

- Ausencia de un procedimiento de adjudicación de la plataforma Interact, que es la plataforma que telegestiona todo el sistema de luminarias de la Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra, conforme a la normativa de contratación pública, en base a criterios técnicos y objetivos y conformados sobre la mejor relación calidad-precio de la mejor oferta existente en el mercado para cubrir las necesidades de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, por lo que se habría contravenido la Ley Foral 2/2018, de 13 de abril, de Contratos Públicos y se habría producido, en su caso, una adjudicación ilegal.

- La decisión de utilizar una determinada plataforma (en este caso Interact de Philips) para el tramo I de las obras de conversión de la N-121-A en vía 2+1 ha conducido a que en todas las siguientes actuaciones (para garantizar la compatibilidad y operatividad del sistema de iluminación), siempre se utilice la misma marca, generando una dependencia tecnológica que afectará a todo el sistema de iluminación telegestionado desde el Centro de Control de Conservación de Carreteras de todas las carreteras de Navarra, desde el momento en que se ha tomado la decisión de renunciar a una plataforma abierta en la que es posible la utilización e intercambio de luminarias de distintas marcas. Por tanto, se ha conculcado el principio de neutralidad tecnológica, mediante el cual las administraciones públicas no deben favorecer unas tecnologías sobre otras, sino establecer los estándares que todas deben cumplir de forma que las ganadoras de la carrera tecnológica se determinen en un contexto de libre competencia. Muy al contrario, en el presente caso se estaría abocando a una situación de dependencia tecnológica con una marca concreta, en este caso la marca Philips, con la negativa repercusión presupuestaria de futuro que supone para la Administración de la Comunidad Foral de Navarra en cuanto a la cautividad de la marca.

- El alcance económico de la decisión de utilizar la plataforma Interact, adoptada al margen de los procedimientos públicos de contratación, no se limita únicamente a los tramos de la N-121-A, sino que hay que extrapolarlo a toda la Red de Carreteras de Navarra. Esta Intervención Delegada desconoce el alcance total del quebranto que puede suponer tal decisión, pero al sobrecoste señalado para el tramo IV habrá que sumar los que se puedan producir en el futuro por la sucesiva incorporación del sistema de iluminación a la totalidad de la Red de Carreteras. Estos posibles sobrecostes provocarían en cualquier caso un perjuicio para la Hacienda Pública de Navarra.

En definitiva, de todo lo que antecede se revela que toda el sistema de luminarias que deban ser instaladas o renovadas en el conjunto de las carreteras de la Comunidad Foral de Navarra deben ser necesariamente de la marca Philips conforme a las razones técnicas de compatibilidad y de dependencia tecnológica con el sistema de control de la plataforma, Interact, de telegestión del Centro de Conservación de Carreteras del Gobierno de Navarra, adscrito a la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras, que no ha sido adjudicado conforme a la normativa de contratación pública ni de modo aislado como plataforma ni tampoco integrando unidad funcional que conforma con todo el sistema de luminarias de las carreteras de Navarra. En consecuencia, toda la instalación del sistema de luminarias de las carreteras de la Comunidad Foral obedecería a una adjudicación ilegal.

Así, con fecha 12 de mayo de 2023 este Interventor Delegado interpuso reparo no suspensivo de la tramitación del expediente de Resolución del Director General de Obras Públicas e Infraestructuras por la que se aprueba la 14ª certificación de las obras recogidas en el proyecto de

“Conversión de la carretera N-121-A en vía 2+1 entre el p.k. 40+900 y el p.k. 52+340 (boca sur del túnel de Arrigatzelu)” y se dispone su abono.

Dicho reparo concluía:

Conforme a todo lo señalado, las objeciones expuestas en el control de legalidad del expediente impedirían su fiscalización favorable si bien, teniendo en cuenta que el acto de control debe quedar limitado al acto administrativo concreto a fiscalizar, en este caso, la 14ª certificación de obras, y siendo cierto el hecho de que la empresa contratista ha ejecutado las prestaciones que figuran en la referida certificación, el reparo no puede ser formulado sino con la condición de no suspensivo.

Ahora bien, teniendo en cuenta que las irregularidades y deficiencias advertidas, que constituyen infracciones normativas, no se circunscriben al presente expediente sino que rebasan el acto administrativo fiscalizado, con un alcance imposible de determinar, según los antecedentes expuestos, y el consiguiente quebranto que deriva para la Hacienda Pública de Navarra, tanto por los sobrecostes generados a fecha de hoy, como por los incrementos presupuestarios que se podrían producir en el futuro, pero que resulta imposible de concretar a día de hoy, pudieran dar lugar a algún tipo de responsabilidad, se impone la necesidad de poner los citados hechos en conocimiento de las correspondientes autoridades para que en el ámbito de sus respectivas competencias procedan, en su caso, a realizar una investigación y a dilucidar las responsabilidades que pudieran existir, a cuyo fin se les dará traslado del presente informe de reparo.

Como señala el TAP jurídico en su adenda, no se trata tan solo ni basta con que se haya suprimido formalmente la referencia a un concreto proveedor o se abra, también formalmente, a la posibilidad de una equivalencia en las prestaciones. Lo que importa de verdad es que por quien corresponda, se verifique si tras estas propuestas no existe propósito deliberado, una indicación directa o indirecta, que pudiera generar dependencia tecnológica para la Administración y condicionar, de esta manera, la explotación/gestión del sistema de iluminación en las carreteras al impedir o dificultar, en último término, la interoperatividad del sistema de iluminación y su gestión basada en plataforma abierta sin perjuicio de la centralización de su control. Todo ello, por añadidura, al margen del correspondiente procedimiento de contratación abierto, público y con la debida transparencia. Y termina añadiendo que tampoco se trata de quedarse en evitar la posible invalidez del contrato (artículo 116 LFCP), lo que ciertamente tiene importancia; sino de despejar cualquier posible duda acerca de intereses espurios y eventuales quebrantos para la Hacienda Pública, así como depurar, en su caso, cualesquiera responsabilidades del orden que sea.

CONCLUSIÓN

Dado que el expediente, según informe el Director del SNI, ha sido finalmente corregido, esta Intervención Delegada procede a fiscalizarlo positivamente, pero formula el presente reparo no suspensivo de la tramitación, en el que desea dejar constancia de que, a pesar de las advertencias del técnico jurídico que informa el expediente, la unidad gestora, Servicio de Nuevas Infraestructuras, ha hecho caso omiso a dichas advertencias, persistiendo en su empeño de que figuren en el proyecto referencias a una marca concreta, y presentando el expediente a fiscalización sin realizar cambio alguno. Solo una vez que esta Intervención Delegada ha instado a la unidad gestora a que se modifique el proyecto eliminando todas las referencias a marcas concretas, con la advertencia de que de no ser

así se formularía reparo suspensivo de la tramitación del expediente, la unidad gestora ha realizado las oportunas modificaciones.

Además, tal y como se detalla en las consideraciones, dado que esta concreta circunstancia ilegal ya ha sido denunciada anteriormente, se impone la necesidad de poner los citados hechos una vez más en conocimiento de las correspondientes autoridades al igual que ya se hizo con ocasión del reparo no suspensivo interpuesto con motivo de la tramitación de la certificación nº 14 del contrato de las obras del tramo IV de la carretera N-121-A (Pamplona-Behobia) citado, por lo que se les dará asimismo traslado del presente informe de reparo.

Por último, y de conformidad con las instrucciones aprobadas por el Acuerdo de Gobierno de 14 de septiembre de 2022, el presente informe de reparo, en tanto que informe de fiscalización interna elaborado en ejercicio de la función interventora, deberá publicarse en el Portal de Gobierno Abierto del Gobierno de Navarra junto con el acto administrativo que ponga fin al procedimiento.

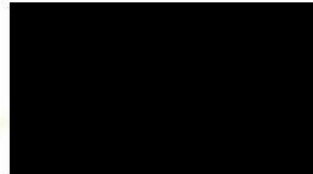
Se adjunta al presente informe de fiscalización informe jurídico de 9 de octubre de 2023, adenda al mismo de 5 diciembre de 2023 y correo electrónico del SNI en el que señala que el proyecto ha sido corregido eliminando las marcas comerciales.

Pamplona, 13 de diciembre de 2023



Gobierno de Navarra
Departamento de
Economía y Hacienda

Intervención Delegada



El Interventor Delegado en el Departamento de Cohesión Territorial

DIRECTOR DEL SERVICIO DE NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS



En relación con el expediente de contratación y ejecución de las obras contenidas en el “Proyecto de construcción del nuevo vial de conexión de Barañáin con la carretera NA-30 en Landaben”, y a los efectos previstos en el artículo 138.3 de la Ley Foral 2/2018, de 13 de abril, de Contratos Públicos (en adelante LFCP), el Técnico de Administración Pública (Rama Jurídica) que suscribe informa lo siguiente:

Aunque el Servicio de Nuevas Infraestructuras, unidad gestora del contrato de referencia, no lo menciona en su informe de fecha 9 de agosto de 2023 (remitido en su versión definitiva el día 19 de septiembre y completado con el documentación de valoración de las afecciones medioambientales el 9 de octubre de 2023), la actuación que se propone para la construcción de un nuevo vial es consecuencia del Convenio de colaboración suscrito el día 23 de marzo de 2023 (se ha incorporado al expediente), entre los Ayuntamientos de Pamplona y Barañáin y la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, a través del Departamento de Cohesión Territorial. Esta concreta circunstancia obliga a efectuar las siguientes consideraciones previas.

Conforme a lo convenido (cláusula segunda), el Ayuntamiento de Barañáin aporta el proyecto de construcción cuyas aprobaciones provisional y definitiva ha efectuado la Administración de la Comunidad Foral (Órdenes Forales 84/2022, de 8 de noviembre y 2/2023, de 24 de enero, respectivamente). Ello explica que, como luego se verá, la autorización inicial de la Confederación Hidrográfica del Ebro, así como su prórroga, se hayan tramitado por el citado Ayuntamiento y que éstas aparezcan a su nombre. Importa también señalar que, aunque formal y materialmente (página 4, “1. Antecedentes” del proyecto) se afirma que el *“proyecto se redacta por encargo de las Juntas de compensación UE1-UE2 Laderas de Barañáin”* y poco después se añade que *“la iniciativa responde a la voluntad para la mejora de la movilidad en el municipio de Barañain ante la ejecución de la nueva urbanización del entorno del Señorío de Eulza”*, la verdadera naturaleza de la actuación responde a lo expuesto en el anotado convenio de colaboración interadministrativo, según aparece en sus antecedentes (“Exponen”), a lo que nos remitimos. Lo mismo debe puntualizarse respecto de la constante referencia que aparece en el mismo proyecto en el sentido de que se trata de una actuación (la 215) del III Plan Director de Carreteras de Navarra) y quiera identificarse un proyecto de enero de 2021

como un precedente relacionado con dicho Plan, lo que también se menciona en el documento (página 5). La finalidad y alcance de los Planes Directores de Carreteras aparece clara y diáfana en los artículos 10 y ss. de la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra. Se trata de un instrumento técnico y jurídico de planificación, por lo que no genera derecho alguno, ni en lo que se refiere a su realización, ni menos todavía en cuanto a la financiación con que pudiera figurar en dicho documento de planificación; la realidad de unos cuantos años hacia acá evidencia lo que aquí se dice.

Para terminar con este apartado referido al proyecto aportado por el Ayuntamiento de Barañáin, dos salvedades resultan ineludibles. Por un lado, forma parte de la actuación, entre otros elementos, y así aparece definido en el proyecto, la construcción de un carril bici (también el viaducto prevé la correspondiente acera peatonal); en este sentido, la Orden Foral de aprobación provisional, al describir el contenido del proyecto, recuerda que el nuevo *“vial contará con un carril de 3.50 metros por sentido de la circulación, arcenes, carril bici de 2.00 metros de anchura y acera peatonal de 2.50 metros, que conectará con el paseo fluvial del Arga.”* Por tanto, en verdad, lo que aquí se pretende, en modo alguno debe valorarse como la implantación de un carril bici de nuevo cuño; se trata, simplemente, de dar continuidad a las vías ciclistas preexistentes y facilitar su conexión por medio del nuevo viaducto que salva el río. El hecho de que discurra sobre la nueva infraestructura (viaducto) y aparezca próximo a la calzada, no confiere al carril bici categoría de elemento integrado en el dominio público viario, tal como éste es contemplado por la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra Ley Foral (vid. artículos 2, 8, 9, 33 y ss.)

Por otra parte, se observa que el proyecto aportado por el Ayuntamiento de Barañáin (cláusula segunda del Convenio) contiene referencias a concretas marcas (vid. anexo 11 “Alumbrado público”; plano 12 “Red de alumbrado” y Presupuesto). En este punto, se recuerda la imposibilidad legal de cualquier indicación directa o indirecta de proveedores específicos en el diseño de los proyectos que pudiera generar dependencia tecnológica tanto respecto del sistema diseñado como en su explotación/gestión. Recordamos que el artículo 62 LFCP prohíbe la limitación a la libre competencia, debiendo quedar garantizada la interoperatividad del sistema de iluminación y su gestión basada en plataformas abiertas sin perjuicio de la centralización de su control (vid. Memoria. 10. Servicios urbanos. 10.6. Alumbrado público, página 22). Cualquier especificación técnica innecesaria que contravenga la normativa en materia de contratación pública puede invalidarla (artículo 116

LFCP) y debe eliminarse. Esta concreta circunstancia ilegal ya ha sido denunciada anteriormente y, en el caso de que hubiese sido buscada de propósito e implicase un sobrecoste para la Administración, constituiría, además, un hecho delictivo.

En cuanto a la licitación propiamente dicha, por Acuerdo del Gobierno de Navarra, de 21 de junio de 2023, se autoriza al Director General de Obras Públicas e Infraestructuras la celebración del contrato de las obras del "Proyecto de construcción del nuevo vial de conexión de Barañáin con la carretera NA-30 en Landaben" y la adquisición del compromiso de gasto que precisa la contratación (disposición adicional novena LFCP). Existe constancia en el expediente (a los efectos del artículo 138.5 LFCP), del cumplimiento por parte del Ayuntamiento de Barañáin del compromiso de financiación adquirido (cláusula sexta, apartado 2).

El cálculo del valor estimado del contrato está basado en el presupuesto de licitación (2.885.212,45 euros), al que se añaden los importes correspondientes al hacer uso el Servicio de las previsiones de los artículos 144 y 171 LFCP, con lo que el valor estimado asciende a 3.462.254,94 euros.

El Servicio de Nuevas Infraestructuras, en el citado informe, describe las características de la obra proyectada cuya ejecución constituye el objeto del contrato, el presupuesto y valor estimado de las prestaciones, la adecuación del precio al mercado, la propuesta del procedimiento de adjudicación y los criterios de solvencia y adjudicación, dando cumplimiento con ello a lo exigido en el artículo 138 LFCP.

Asimismo, en el citado informe, el Servicio de Nuevas Infraestructuras ofrece una justificación de la no división en lotes del presente contrato a los efectos del artículo 41.4 b) LFCP.

El procedimiento de adjudicación propuesto por el Servicio de Nuevas Infraestructuras es el procedimiento abierto (artículo 72 LFCP), siendo el criterio de adjudicación el de mejor relación calidad-precio (artículo 64 LFCP).

En cuanto al procedimiento de adjudicación, dado que el contrato de obras presenta un valor estimado inferior al umbral europeo, es suficiente con que la licitación se anuncie

en el Portal de Contratación de Navarra según lo señalado en el artículo 93.1 LFCP, debiendo indicarse en dicho anuncio la condición especial de ejecución del contrato (artículo 106.1 LFCP).

Se han redactado las Condiciones Particulares del contrato y de su ejecución, incluyendo los criterios de adjudicación cualitativos y los criterios cuantificables mediante fórmula propuestos por el Servicio de Nuevas Infraestructuras (artículo 64.3 LFCP) y que éste considera adecuados a la naturaleza y características de la obra licitada. Se establece asimismo al menos el 50% de la puntuación (60 puntos) a otorgar mediante la aplicación de fórmulas objetivas, conforme al artículo 64.4 LFCP. En relación con estos últimos criterios cuantificables mediante fórmula debe señalarse que además de la oferta económica, se ha incorporado un criterio de adjudicación de carácter social dando cumplimiento formal a lo dispuesto en el artículo 64.6 de la LFCP.

Como ya se ha indicado, están incorporados al expediente los documentos acreditativos de la reserva de crédito; así como la correspondiente acta de replanteo (artículo 165 LFCP), en la que se da cuenta de los servicios afectados y su estudio en proyecto, considerando la dirección del Servicio que *“las obras son viables y cuenta con todas las autorizaciones para iniciar su licitación”*. En este punto se recuerda que las obras fueron autorizadas por la Confederación Hidrográfica del Ebro al Ayuntamiento de Barañáin, con fecha 4 de junio de 2020, y que el 15 de marzo de 2023 se otorgó una prórroga de dieciocho meses para ejecutar las actuaciones, también a petición de ese mismo Ayuntamiento. Por tanto, los trabajos licitados deberán ajustarse a las condiciones particulares y generales fijadas en los citados documentos. Por último, según queda dicho anteriormente, el 9 de octubre de 2023 se incorpora al expediente el escrito del Servicio de Biodiversidad (Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente) que lleva fecha de 6 de mayo de 2020, en el que *“manifiesta su opinión favorable desde el ámbito de sus competencias”* y establece un condicionado ambiental al objeto de disminuir las afecciones ambientales, que deberá respetarse al ejecutar las obras.

En cuanto a la competencia para la celebración del contrato, la tiene atribuida el Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 de la disposición adicional octava de la LFCP y las competencias atribuidas

por el apartado 1 de la disposición adicional segunda del Decreto Foral 263/2019, por el que se establece la estructura orgánica del Departamento de Cohesión Territorial.

Para completar el expediente, deberá procederse a la fiscalización de la Intervención, pudiendo en ese momento proceder a su aprobación y a la apertura del procedimiento de adjudicación por medio de la correspondiente resolución motivada del Director General de Obras Públicas e Infraestructuras.

La adjudicación del contrato deberá publicarse en el Portal de Contratación de Navarra en el plazo de 5 días naturales desde la finalización del plazo de suspensión de la eficacia de la adjudicación del contrato (artículo 102.1 LFCP). En este sentido, la eficacia de la adjudicación del presente contrato quedará suspendida en los términos previstos en el artículo 101.2 LFCP.

Por otro lado, en cumplimiento de las obligaciones que en materia de transparencia establece la Ley Foral 5/2018, de 17 de mayo, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, la unidad gestora deberá procurar lo necesario para cumplir con la obligación de publicar a través del Portal de Contratación de Navarra la información sobre este contrato en los términos que señala el artículo 23 de dicha Ley Foral.

Es cuanto se informa en relación con el asunto de referencia, quedando sujeto, como siempre, a cualquier otro criterio mejor fundado en derecho.

Pamplona, 9 de octubre de 2023

EL TÉCNICO DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

(RAMA JURÍDICA)

11 |


SR. DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS



Addenda al informe jurídico elaborado con fecha 9 de octubre de 2023, en relación con el expediente de contratación y ejecución de las obras contenidas en el "Proyecto de construcción del nuevo vial de conexión de Barañáin con la carretera NA-30 en Landaben".

En el trámite correspondiente a la fiscalización del expediente de referencia, el Interventor Delegado en el Departamento de Cohesión Territorial, en escrito de fecha 24 de noviembre de 2023, puntualiza algunas cuestiones al titular del Servicio de Nuevas Infraestructuras. A la vista de éstas, puede entenderse que las aclaraciones solicitadas presentan un doble carácter:

1. De un lado, fundamentalmente, vienen motivadas por la demora en la tramitación del expediente. Según parece, el expediente se traslada a la Intervención Delegada el día 23 de noviembre de 2023, por lo que el expediente que se había tramitado de forma ordinaria, pasa a tener una tramitación anticipada al haberse actualizado su régimen financiero por Acuerdo de Gobierno de 22 de noviembre de 2023. Con ello, y tras haberse postdatado el informe propuesta del Servicio de 9 de agosto de 2023 (que cambia a tener fecha de 28 de noviembre de 2023), además de dar pie a la entrada en vigor tras su publicación en el Boletín Oficial de Navarra el 23 de noviembre de 2023, del Decreto Foral 249/2023, de 15 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica del Departamento de Cohesión Territorial, deja fuera de lugar, por extemporáneo, nuestro informe jurídico de 9 de octubre de 2023, y lo que es peor, obliga a rehacer el condicionado ya elaborado en su momento y retrasa el compromiso de licitación de las obras asumido por la Administración de la Comunidad Foral de Navarra frente al resto de Administraciones convinientes, aparte de la posible repercusión económica que en forma de sobrecoste pudiera derivarse de una ejecución tardía de las obras (vid. cláusula sexta financiación del Convenio de colaboración de 23 de marzo de 2023). Todo lo anterior sin ninguna explicación que pudiera intentar justificar esta palmaria demora en la tramitación, lo que genera graves dudas acerca de la debida gestión eficaz y eficiente de todo asunto público, más todavía cuando éste se enmarca en una actuación conjunta de naturaleza interadministrativa, cuando no evidencia el puro desprecio de los principios básicos y elementales propios de una buena administración, como son los de tramitación ordenada

y eficiente, con elemental respeto a los plazos señalados por la ley y, en todo caso, de los razonables, según dispone la Ley Foral 11/2019, de 11 de marzo, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y del Sector Público Institucional Foral.

En anteriores ocasiones se ha recordado a los responsables del Servicio de Nuevas Infraestructuras de la importancia y significado del procedimiento administrativo (del expediente en su dimensión material, sea en versión papel o electrónica). No puede ignorarse que el procedimiento es garantía del acierto de la decisión que tome la Administración; el expediente es la expresión del camino seguido en el razonamiento lógico que lleva a tomar una decisión y no otra. La serie de actuaciones administrativas debidamente documentadas y ordenadas es lo que se llama expediente administrativo y es consecuencia de un procedimiento (reglado o no, pero siempre sujeto a la razón). Ese conjunto de elementos interdependientes que conforman el expediente de acuerdo con el procedimiento lineal concluye con el pronunciamiento de fondo (resolución), que pone fin al procedimiento y encuentra su fundamentación en los datos contenidos en el procedimiento de que ese acto es culminación (vid. STS 12 de marzo de 2002, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6ª, FD 2º). Por esa misma naturaleza, el procedimiento/expediente, ha de tramitarse en forma ordenada y rigurosa, respetuosa tanto en el orden temporal como sistemático, siguiendo el método y disposiciones legales y los principios de buena administración. El sustituir documentos, alterar fechas u otros contenidos, la falta de impulso del expediente, en suma, no garantizar la debida integridad de los documentos que forman parte del expediente o su paralización sin motivo, además de no respetar todo lo anterior y conducir al caos, llegado el caso, pudiera dar lugar incluso a responsabilidades, pero, desde luego, evidencia desconsideración hacia los responsables de los demás órganos que intervienen en la tramitación.

2. De otro lado, se advertía de la necesidad de eliminar las referencias a marcas comerciales en el proyecto licitado, según señalábamos en nuestro informe. Como recuerda la Intervención Delegada en su escrito, esa consideración no es nueva y se ha efectuado en anteriores ocasiones. Así, por ejemplo, con ocasión del expediente para la realización del "Acuerdo Marco de selección de las empresas o profesionales para la prestación de servicios vinculados a actuaciones para mejorar la eficiencia energética del alumbrado en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra" (informe jurídico de 17 de enero de 2023). Por ello, no está de más insistir en dos cuestiones:

Uno, que no se trata tan solo ni basta con que se haya suprimido formalmente la referencia a un concreto proveedor o se abra, también formalmente, a la posibilidad de una equivalencia en las prestaciones. Lo que importa de verdad es que por quien corresponda, se verifique si tras estas propuestas no existe propósito deliberado, una indicación directa o indirecta, que pudiera generar dependencia tecnológica para la Administración y condicionar, de esta manera, la explotación/gestión del sistema de iluminación en la carreteras al impedir o dificultar, en último término, la interoperatividad del sistema de iluminación y su gestión basada en plataforma abierta sin perjuicio de la centralización de su control. Todo ello, por añadidura, al margen del correspondiente procedimiento de contratación abierto, público y con la debida transparencia.

Dos, que tampoco se trata de quedarse en evitar la posible invalidez del contrato (artículo 116 LFCP), lo que ciertamente tiene importancia; sino de despejar cualquier posible duda acerca de intereses espurios y eventuales quebrantos para la Hacienda Pública, así como depurar, en ese caso, cualesquiera responsabilidades del orden que sea.

3. En cuanto al resto de cuestiones propias de la tramitación del expediente, nos remitimos a nuestro anterior informe de fecha 9 de octubre de 2023.

Es cuanto se informa en relación con el asunto de referencia, quedando sujeto, como siempre, a cualquier otro criterio mejor fundado en derecho.

Pamplona, 5 de diciembre de 2023
EL TÉCNICO DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
(RAMA JURÍDICA)



SR. DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

De: (Obras Públicas)
Enviado el: viernes, 01 de diciembre de 2023 13:19
Para: (Economía y Hacienda); (SGT Cohesión Territorial)
Puente Barañain Landaben
Asunto:

Buenos días,

El proyecto corregido, habiendo eliminado las marcas comerciales, nos ha sido enviado de nuevo por la empresa consultora, y se encuentra en el directorio: [REDACTED]
[REDACTED] para vuestra supervisión y aprobación.

Saludos,

Director del Servicio de Nuevas Infraestructuras
Azpiegitura Berrien Zerbitzuko zuzendaria

Gobierno  **Nafarroako**
de Navarra **Gobernua**

Departamento de Cohesión Territorial
Lurralde Kohesiorako Departamentua

