



Destinatario:

**SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SERVICIO DE CONTRATACIÓN**

EXPEDIENTE: 24/058/CA-OB; CONP/2022/939 (P1); CONP/2024/4730 (P2)
CONTRATO: MEJORA INTEGRAL DE LA CARRETERA MO-1, SANTA EULALIA-BUSLOÑE (MORCÍN)
ASUNTO: INFORME ADICIONAL JUSTIFICATIVO SOBRE EL PROYECTO MODIFICADO Nº1

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DEL PROYECTO MODIFICADO

El 16 de junio, tras el replanteo de la obra completa se inicia la ejecución de los trabajos de "LIMPIEZA GENERAL DE LA CARRETERA Y REPERFILADO DE MÁRGENES". Estos trabajos consisten en realizar la *"limpieza general y rep Perfilado de pasillos y márgenes de la carretera, comprendiendo desbroce y poda de árboles, limpieza de aterramientos de bordes de plataforma, cunetas y obras de fábrica, incluso carga y transporte a vertedero autorizado, totalmente terminado"*.

Una vez realizada esta labor de limpieza se ha realizado un chequeo de todos los terraplenes y desmontes de la obra, así como de todas las obras de fábrica y estructuras.

En el P.K. 2+730 se han detectado grietas de gran entidad en el terraplén de la carretera que evidencian problemas de estabilidad en dicho tramo de la plataforma. Como consecuencia de ello, resulta necesaria la ejecución de un muro de contención de aproximadamente 13,50 metros de longitud, con el fin de garantizar la estabilidad del terraplén y evitar un posible colapso parcial de la carretera en ese punto.

La afección detectada no pudo apreciarse con precisión durante la fase de redacción del proyecto original, debido a la presencia de vegetación, aterramientos y acumulaciones de material en los márgenes del terraplén, que ocultaban parcialmente el estado real de la ladera y de las deformaciones existentes. No fue hasta el inicio de las obras y la ejecución de los trabajos de limpieza y rep Perfilado de márgenes cuando pudo comprobarse la magnitud real de las grietas y el alcance de los problemas de estabilidad presentes en la zona.

Una vez detectadas dichas patologías y realizados los análisis técnicos correspondientes, se concluyó la necesidad de ejecutar una estructura de contención específica, imprescindible para garantizar la seguridad de la infraestructura y de los usuarios de la carretera.

En el P.K. 3+800 existe una obra de fábrica sobre un arroyo que presenta grietas estructurales a lo largo de toda su longitud. Se trata de una estructura de aproximadamente 11 metros de longitud, resultando necesario actuar sobre la misma para evitar el progresivo deterioro de sus elementos resistentes y garantizar la seguridad de la infraestructura. A tal



efecto, es preciso ejecutar un nuevo tablero y reforzar estructuralmente el conjunto de la obra de fábrica.

Si bien la existencia física de dicha estructura era conocida e identificable dentro del trazado de la carretera, el estado real de deterioro estructural que presentaba no pudo ser razonablemente detectado durante la fase de redacción del proyecto original.

Las inspecciones ordinarias efectuadas durante la elaboración del proyecto se realizaron desde la propia plataforma de la carretera y mediante reconocimiento visual compatible con los medios habitualmente empleados en este tipo de actuaciones de mejora y conservación de carreteras existentes, sin que se apreciaran indicios externos que permitieran prever la existencia de patologías estructurales graves ni la necesidad de actuaciones de sustitución o refuerzo estructural de la entidad finalmente definida.

La inspección detallada de los elementos inferiores de la estructura requería el acceso directo bajo la obra de fábrica, discurriendo por dicha zona un arroyo y existiendo, además, una importante acumulación de vegetación, aterramientos y obstáculos naturales que impedían una comprobación completa y segura de los paramentos y elementos resistentes. La realización, en fase de redacción del proyecto, de una inspección estructural exhaustiva habría requerido la utilización de medios auxiliares específicos y actuaciones desproporcionadas respecto al alcance y naturaleza de las obras inicialmente previstas, no existiendo además ningún indicio previo que justificase técnicamente la necesidad de una intervención de dicha intensidad.

No fue hasta el inicio de las obras y la ejecución de los trabajos de limpieza, desbroce y acondicionamiento de márgenes y cauces cuando pudo realizarse una inspección cercana y completa de la estructura, detectándose entonces grietas y patologías estructurales de entidad incompatible con las actuaciones de conservación superficial contempladas en el proyecto original.

Posteriormente, los estudios específicos y cálculos estructurales realizados confirmaron la necesidad de ejecutar actuaciones de refuerzo y sustitución estructural imprescindibles para garantizar la estabilidad de la obra de fábrica y la seguridad de los usuarios de la carretera.

Por último, en el P.K. 4+555 existe una estructura que permite el paso peatonal por debajo de la carretera y que presenta grietas estructurales a lo largo de toda su longitud. Se trata de una obra de fábrica de aproximadamente 18,50 metros de longitud, resultando necesario actuar sobre la misma para garantizar la estabilidad de la estructura y la seguridad de los usuarios. A tal efecto, es preciso ejecutar un nuevo tablero y reforzar estructuralmente el conjunto de la obra de fábrica.

Si bien la existencia física de dicha estructura era conocida e identificable dentro del trazado de la carretera, el estado real de deterioro estructural que presentaba no pudo ser razonablemente detectado durante la fase de redacción del proyecto original.

Las inspecciones ordinarias efectuadas durante la elaboración del proyecto se realizaron mediante reconocimiento visual compatible con los medios habitualmente

empleados en este tipo de actuaciones de mejora y conservación de carreteras existentes, sin que se apreciaran indicios externos que permitieran prever la existencia de patologías estructurales graves ni la necesidad de actuaciones de sustitución o refuerzo estructural de la entidad finalmente definida. Desde el punto de vista superficial y visible, la estructura presentaba un aspecto aparentemente estable y compatible con su estado de servicio, no existiendo elementos que hicieran prever la existencia de daños estructurales ocultos ni que justificasen la necesidad de realizar actuaciones específicas de desbroce intensivo o inspección estructural exhaustiva durante la fase de redacción del proyecto.

Aunque la zona inferior de la estructura era accesible mediante el camino existente bajo la misma, los elementos resistentes y paramentos se encontraban cubiertos por abundante maleza, ramas, vegetación adherida y acumulaciones de suciedad y aterramientos, lo que impedía una inspección visual completa y fiable del estado real de conservación de la estructura. Estas circunstancias ocultaban las patologías existentes y dificultaban especialmente la identificación de fisuras, grietas y daños estructurales en las zonas inferiores y laterales de la obra de fábrica.

No fue hasta el inicio de las obras y la ejecución de los trabajos de limpieza, desbroce y acondicionamiento de la zona cuando pudo realizarse una inspección detallada de todos los elementos estructurales, detectándose entonces grietas y patologías de carácter estructural incompatibles con las actuaciones de conservación superficial previstas inicialmente en el proyecto original.

Posteriormente, los estudios específicos y cálculos estructurales realizados confirmaron la necesidad de ejecutar actuaciones de refuerzo y sustitución estructural imprescindibles para garantizar la estabilidad de la obra de fábrica y la seguridad de los usuarios de la carretera.

En consecuencia, las patologías estructurales descritas no pudieron ser razonablemente detectadas con el alcance y precisión necesarios durante la fase de redacción del proyecto original, puesto que su identificación efectiva requirió la ejecución previa de trabajos de limpieza, desbroce y acondicionamiento de márgenes, cauces y elementos estructurales, así como inspecciones técnicas específicas posteriores al inicio de las obras.

En base a esto, en la Resolución de la Consejería de Movilidad, Medio Ambiente y Gestión de Emergencias de fecha 21 de julio de 2025 por la que autoriza "la modificación Nº1 del proyecto de las obras de Mejora Integral de la carretera MO-1, Santa Eulalia-Busloñe (Morcín) y la redacción del proyecto modificado." se solicitaba la redacción de un proyecto modificado por razones de interés público, y en base al Artículo 205. "Modificaciones no previstas en el pliego de cláusulas administrativas particulares: prestaciones adicionales, circunstancias imprevisibles y modificaciones no sustanciales" de la 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; y en concreto, a los apartados 1 y 2. c)



Tras la detección inicial de las patologías existentes en distintos puntos del trazado, y en una primera valoración preliminar, se estimó que las actuaciones necesarias podrían tener un alcance compatible con una modificación no sustancial del contrato. No obstante, una vez analizada en profundidad la situación real, y tras la realización de los estudios geológicos y geotécnicos, así como de los cálculos estructurales necesarios, se procedió a la redacción completa del Proyecto Modificado, en la que se definieron con precisión las soluciones técnicas indispensables para garantizar la estabilidad y seguridad de la infraestructura.

Como consecuencia directa de dicha definición técnica, se ha constatado que las actuaciones necesarias presentan una entidad y complejidad significativamente superiores a las inicialmente estimadas, siendo imprescindible la ejecución de estructuras de contención y refuerzos estructurales de gran alcance, tales como muros de contención y la sustitución de tableros.

Esta definición detallada del proyecto ha puesto de manifiesto que el incremento económico finalmente necesario de las actuaciones asciende al 31,96 % del precio inicial del contrato, superando el límite del 15 % previsto para las modificaciones no sustanciales. Dicho incremento no obedece a una ampliación del objeto contractual, ni a una mejora discrecional de las prestaciones, sino que es la consecuencia inevitable de la correcta definición técnica de las soluciones necesarias para resolver patologías estructurales graves, ocultas e imprevisibles, detectadas únicamente tras el inicio de la ejecución de las obras. En ningún caso dichas actuaciones responden a mejoras discretionales o ampliaciones funcionales de la infraestructura, sino a necesidades técnicas sobrevenidas imprescindibles para garantizar la estabilidad y seguridad de la carretera, sin alterar la naturaleza global del contrato ni incorporar prestaciones ajenas al objeto inicialmente contratado.

En consecuencia, el aumento del porcentaje del modificado desde una estimación inicial inferior al 15 % hasta el 31,96 % definitivo deriva exclusivamente del proceso técnico de análisis, cálculo y redacción del Proyecto Modificado, resultando imprescindible para garantizar la seguridad de la infraestructura y la correcta ejecución del contrato.

Artículo 205.2.b)

- i. Existencia de circunstancias sobrevenidas e imprevisibles para una Administración diligente.

Durante la ejecución de las primeras unidades de obra y, en particular, tras la realización de los trabajos de limpieza general de la carretera, desbroce y acondicionamiento de márgenes, cauces y obras de fábrica, se ha podido realizar una inspección detallada de distintos elementos de la infraestructura cuyo estado real no podía apreciarse con precisión durante la fase de redacción del proyecto original. Esta circunstancia ha permitido identificar la existencia de patologías estructurales graves en terraplenes y obras de fábrica, consistentes en grietas de gran entidad que

comprometen la estabilidad de la plataforma y de diversas estructuras existentes.

La presencia y alcance de estas afecciones no pudo ser razonablemente detectada durante la fase de redacción del proyecto original, ya que los elementos afectados se encontraban parcialmente cubiertos por vegetación, aterramientos, suciedad acumulada y otros obstáculos que impedían una comprobación completa y fiable del estado real de conservación de los distintos elementos estructurales. Asimismo, en determinados puntos, la realización de inspecciones estructurales exhaustivas habría requerido medios auxiliares y actuaciones específicas desproporcionadas respecto al alcance y naturaleza de las obras inicialmente previstas, no existiendo además indicios previos que permitieran prever la existencia de patologías estructurales graves.

Únicamente tras la ejecución efectiva de los trabajos de limpieza, desbroce y acondicionamiento de la zona, así como mediante inspecciones técnicas específicas realizadas una vez iniciadas las obras, ha sido posible constatar la magnitud real de los daños existentes y definir adecuadamente las soluciones técnicas necesarias.

Asimismo, la definición de dichas soluciones ha requerido la realización de estudios geológicos y geotécnicos específicos, así como de los correspondientes cálculos estructurales, todos ellos posteriores al inicio de la obra. Dichos estudios han puesto de manifiesto la necesidad de ejecutar actuaciones de mayor alcance que las inicialmente estimadas, imprescindibles para garantizar la estabilidad de la infraestructura y la seguridad de los usuarios.

Por todo ello, las circunstancias que motivan el presente Proyecto Modificado tienen carácter sobrevenido e imprevisible para una Administración diligente, al no poder razonablemente anticiparse en el momento de la licitación ni durante la redacción del proyecto original, derivando directamente de patologías ocultas y no apreciables con los medios ordinarios de inspección compatibles con la naturaleza y alcance de las actuaciones inicialmente proyectadas.

ii. La modificación no altera la naturaleza global del contrato

Las actuaciones incluidas en el presente Proyecto Modificado no alteran el objeto ni la naturaleza global del contrato, que continúa siendo la ejecución de obras de mejora, reparación y adecuación de la carretera MO-1 existente. Las modificaciones propuestas no transforman la finalidad del contrato, ni su tipología, alcance funcional o configuración esencial,



manteniéndose en todo momento dentro del ámbito propio de una actuación de conservación y mejora de infraestructura viaria existente.

Las actuaciones incorporadas resultan directamente vinculadas a la necesidad de garantizar la estabilidad de la plataforma, de las obras de fábrica y de las estructuras existentes, constituyendo soluciones técnicas imprescindibles derivadas de las patologías detectadas durante la ejecución de las obras. En consecuencia, no suponen la incorporación de prestaciones ajenas al objeto inicialmente contratado ni la ejecución de una infraestructura distinta, sino la adaptación técnica necesaria para asegurar la correcta ejecución del contrato y la seguridad de los usuarios de la carretera.

iii. La alteración económica no excede el límite legal del 50%

La modificación propuesta supone un incremento económico del 31,96 % respecto al precio inicial del contrato, porcentaje que se sitúa por debajo del límite máximo del 50 % establecido en el artículo 205.2.b) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Dicho incremento económico deriva exclusivamente de la necesidad de ejecutar actuaciones imprescindibles para resolver las patologías estructurales detectadas durante la ejecución de las obras y garantizar la estabilidad y seguridad de la infraestructura, manteniéndose en todo caso dentro de los límites legales previstos para este tipo de modificaciones contractuales por circunstancias imprevisibles.

En consecuencia, se ha redactado y aprobado el proyecto modificado por razones de interés público, y en base al Artículo 205.2.b) de la 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;

Oviedo, a firma de la fecha electrónica

EL DIRECTOR DE LAS OBRAS

Fdo.: Roberto Puente Rozalén