

POLICÍA
municipal
ZAMORA

ANUNCIO

CONTRATACIÓN, MEDIANTE LA FIGURA DE CONTRATO MENOR, DE UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ZAMORA

Descripción: Elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Zamora.

Tipo de Contrato: Servicios.

Procedimiento de Adjudicación: Contrato Menor.

Presupuesto de Licitación: 21.780 € (21% de I.V.A. incluido)

Fecha de inicio de presentación de solicitudes: A partir del día siguiente a la publicación de este anuncio y de las condiciones del contrato en la página web del Ayuntamiento de Zamora.

Plazo de Presentación: HASTA EL 16 DE DICIEMBRE DE 2015.

Criterios de Adjudicación: Conforme a las condiciones técnicas y administrativas del contrato, publicadas con el presente anuncio.

Plazo de Ejecución-Entrega: CUATRO (4) MESES, a contar desde el día siguiente a la notificación del Decreto de adjudicación.

Lugar de Presentación de Ofertas: Registro General del Excmo. Ayuntamiento de Zamora.

Forma de Presentación de Ofertas: Conforme a las Condiciones Técnicas y Administrativas.



CONDICIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS PARA LA CONTRATACIÓN, MEDIANTE LA FIGURA DE CONTRATO MENOR, DE UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ZAMORA

ARTÍCULO 1. OBJETO

El objeto es establecer las condiciones de carácter técnico y administrativo que han de regir la contratación, mediante la figura de contrato menor, de un “**Plan de Movilidad Urbana Sostenible de ZAMORA**”.

Con este Plan se pretende actuar sobre la movilidad urbana para conseguir cambios importantes en el reparto modal, con mayor participación de los medios más eficientes de transporte, en detrimento del uso irracional del vehículo privado.

ARTÍCULO 2. - OBJETIVOS GENERALES

Elaborar un plan de movilidad, medioambientalmente sostenible, que reduzca el uso de combustibles fósiles, las emisiones contaminantes (como el CO₂) y los niveles de ruido, dando respuesta a las necesidades futuras de movilidad, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos devolviendo las calles a las personas.

Encontrar respuesta a los principales problemas de movilidad que presenta ZAMORA, su término municipal y su entorno metropolitano. El Plan tiende a incrementar la participación del transporte colectivo y del individual no contaminante en la satisfacción de la movilidad, tendencia básica para orientar las zonas urbanas hacia escenarios de sostenibilidad.

Los **objetivos generales** que ha de perseguir el PMUS de ZAMORA deben ser:

1. Alcanzar un transporte colectivo de calidad, competitivo e integrado frente al vehículo privado.
2. Crear itinerarios y espacios cómodos, funcionales y accesibles para la movilidad a pie.
3. Gestionar la oferta de estacionamiento como herramienta de cambio a otros modos de transporte más sostenibles.
4. Informar, formar y educar en los principios y objetivos que se formulan en el Plan.
5. Desarrollar la normativa hacia los nuevos criterios de movilidad.
6. Promover el uso racional del vehículo privado.
7. Fomentar el uso de la bicicleta como modo habitual de transporte.
8. Conseguir una distribución urbana de mercancías y productos ágil y ordenada.
9. Impulsar la intermodalidad para alcanzar un uso eficiente de los diferentes modos de transporte.
10. Establecer en las futuras actuaciones una configuración del territorio público urbano que garantice las necesidades del modelo de movilidad del plan.



ARTÍCULO 3.- DESCRIPCIÓN DE TRABAJOS A REALIZAR

En este apartado se presenta la metodología a seguir para la elaboración del Plan de movilidad, teniendo en cuenta que los límites entre cada una de las fases no son rígidas sino que sean solapadas, de modo que el proceso sea dinámico, reversible y se generen procesos de retroalimentación que sirvan para enriquecer y reforzar la elaboración del plan, sus bases de partida y sus estrategias de desarrollo.

En la realización del PMUS el adjudicatario tendrá en cuenta las directrices y previsiones contenidas en el PGOU, los Planes de desarrollo del mismo, los datos, previsiones y planes de los organismos ministeriales y autonómicos en todos los aspectos que tengan relevancia en materia de movilidad. De manera indicativa se tendrán en consideración los datos demográficos y de actividad, distribución territorial del empleo, grandes centros de atracción, redes de transporte público y estudios de movilidad, encuestas de origen y destino y aforos disponibles, las ordenanzas de tráfico, de estacionamiento regulado, carga y descarga, medioambiental, así como cualquier estudio que se realice durante la duración del contrato por parte de organismos públicos que afecten de alguna manera a la Movilidad Urbana.

Los trabajos se realizarán en las cinco fases que se describen a continuación:

Fase 1. Trabajos previos de información y toma de datos.

Fase 2. Análisis y diagnóstico.

Fase 3. Elaboración del Plan de Movilidad. Aprobación Inicial.

Fase 4. Exposición Pública del PMUS. Sugerencias de los ciudadanos.

Fase 5. Aprobación Definitiva. Presentación del PMUS.

FASE1: TRABAJOS PREVIOS DE INFORMACIÓN Y TOMA DE DATOS

Esta primera fase tendrá por objeto la elaboración de un estudio del estado actual de la movilidad urbana del término municipal de ZAMORA.

El adjudicatario realizará una de toma de datos, que formará parte del PMUS, por cada una de las áreas que a continuación se relacionan, y donde deben definir: fuentes de información, aforos, tamaño de las muestras y procedimientos para llevar a cabo las tomas de datos.

Las principales áreas de toma de datos (no limitativas) son:

1. Aspectos Urbanísticos:

- Plan Urbanístico vigente, para analizar su política de movilidad y prever los escenarios futuros que el planeamiento considera, en cuanto a distribución de la población y actividades (usos del suelo), así como infraestructuras viarias y de transporte colectivo.
- Información sobre los usos urbanos que puedan generar o atraer desplazamientos en cualquiera de los modos, usos residenciales, industriales, terciarios, equipamientos, etc.



2. Transporte público:

- Inventario de la oferta y de la demanda de transporte público y relaciones con los municipios limítrofes.
- Itinerarios de transporte público, escolar y de empresa, en su caso.
- Accesibilidad a las paradas y vehículos del transporte público para personas con movilidad reducida.
- Carriles reservados.
- Identificación del mobiliario urbano y sistemas de información al ciudadano en materia de transporte público.
- Intermodalidad.

3. Circulación:

- Datos de funcionamiento de la red viaria principal, aforos en troncos e intersecciones de la misma y aforos de tráfico en el viario de circunvalación o vías de salida/penetración. Puntos críticos de congestión.
- Semaforización y señalización urbana (vertical y horizontal).
- Aforos de peatones.
- Información del tráfico exterior y la accesibilidad del casco urbano de ZAMORA y principales vías de relación con éste y con los barrios, núcleos de población o urbanizaciones ubicadas en el término municipal, así como entre ellos.
- Accesibilidad a Zamora Capital desde los municipios colindantes.
- Inventario de la red ciclista y peatonal del municipio. Demanda real y potencial.

4. Transporte de Mercancías:

- Inventario y análisis del flujo de mercancías y su relación con los centros logísticos y de abastecimientos.
- Análisis de la carga y descarga, inventariando la existencia de espacios reservados para ésta función, y se aforará el mal uso de estos espacios reservados.

5. Movilidad urbana:

- Datos sobre origen-destino
- Movilidad de los trabajadores en polígonos industriales.
- Reparto modal de residentes y visitantes
- Estacionalidad.
- Desplazamientos generados por grandes superficies comerciales, polígonos industriales, centros comerciales, hospitales comarcales, y/o centros de empresas.

6. Aparcamiento:

- Inventarios diurnos y nocturnos de aparcamiento, con especificación de su tipo (libre, regulado, en superficie, subterráneo), aparcamiento en áreas de carga y descarga, doble fila, etc. Aparcamientos reservados para discapacitados y otras zona de reserva.



- Oferta y demanda de aparcamiento, satisfecha y no satisfecha.

7. Viario:

- Oferta viaria de la red urbana con sus características geométricas y funcionales (sección transversal, número de carriles, aparcamiento, intersecciones, etc)
- Oferta viaria para el peatón: aceras, áreas peatonales, áreas de tráfico restringido, itinerarios, vados, espacios reservados, etc.
- Jerarquización viaria, grado de congestión viaria.

8. Aspectos energéticos y medioambientales:

- Inventario de aspectos energéticos y medioambientales. Valores límites, horarios de concentraciones de partículas contaminantes y sus indicadores.
- Valoración del mapa de contaminación acústica existente en Zamora.

9. Cualquier otra área de información que el ofertante considere necesario aportar u obtener.

Toda la información preexistente en el Ayuntamiento se pondrá a disposición del adjudicatario en los soportes en que se encuentre y con las advertencias de confidencialidad y limitación de uso que corresponda.

FASE2:ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

Con la información recogida en la Fase 1 se llevará a cabo un análisis y se elaborará un diagnóstico pormenorizado de la situación actual y tendencial de la movilidad y sistemas de transporte urbano, en su caso.

Se analizarán todas las variables cualitativas y cuantitativas necesarias para identificar todos los aspectos críticos y de importancia.

Se pretende relacionar los problemas de movilidad y accesibilidad con la distribución de la ciudad actual, la expansión urbana y la distribución de potenciales centros de atracción.

El diagnóstico deberá realizarse de modo que de los resultados obtenidos puedan diseñarse propuestas de actuación de acuerdo con los problemas detectados.

El adjudicatario incluirá el estudio de Análisis de Datos en el PMUS, definiendo, además, objetivos e indicadores. Se explicará la metodología a seguir para la diagnosis.

Las áreas de análisis serán como mínimo las que se indican a continuación:

I. PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

- Análisis sobre la política de movilidad que recoge el PGOU.
- Conformación territorial y evolución del municipio.



- Previsiones de desarrollos que presentan déficit de accesibilidad.
- Niveles de concentración de actividades.
- Crecimiento urbano.
- Complejidad de la dispersión urbanística para la accesibilidad del transporte público.
- Análisis tendencial del crecimiento poblacional y su distribución territorial, así como la pirámide de edades para caracterizar los rasgos de movilidad que se puedan asignar a grupos de edad, empleo y otras características socio-económicas y demográficas de la población.
- Diagnóstico de los efectos sobre la movilidad de cada sector de población con relación a la localización de centros comerciales, centros de actividad administrativa, grandes centros de atracción.
- Otros.

II. MOVILIDAD URBANA

- Intermodalidad del transporte público.
- Análisis de la cobertura territorial respecto al transporte público.
- Líneas de desplazamientos interno-interno, interno-externo, externo-interno.
- Accesibilidad del transporte público frente a la dispersión geográfica.
- Preferencias semafóricas
- Tendencia del reparto modal de personas (residentes y visitantes) y de mercancías.
- Demanda de transporte público actual y futura.
- Disfunciones y competencia entre los distintos modos.
- Disfuncionalidad en las rutas y conflictos producidos con otros usuarios.
- Disfuncionalidad de las paradas y áreas de estacionamiento de los autobuses.
- Posibilidad de peatonalización del casco histórico u otras zonas comerciales.
- Integración de las políticas de movilidad en las políticas urbanísticas.
- Identificación del déficit de accesibilidad a zonas concretas o nuevos desarrollos urbanos.
- Detección de los problemas de congestión del viario urbano, identificación de vías, hora punta. Problemas específicos asociados al transporte público, tránsito peatonal y uso de bicicletas.
- Detección de áreas con insuficiencia o saturación en accesos o salidas y, en su caso, necesidad de nuevas vías o de otras alternativas.
- Otros.

III. TRÁFICO Y CIRCULACIÓN, VEHÍCULO PRIVADO

- Itinerarios de accesos y salidas del municipio.
- Índice de ocupación de los vehículos
- Altas intensidades de vehículos
- Viales congestionados. Horas puntas.
- Disfuncionalidad entre el vehículo privado de paso y el residente
- Transporte de mercancías.
- Seguridad vial: Análisis de los aspectos relativos a la seguridad vial (viario, vehículos,



conductores, peatones y otros usuarios).

- Análisis de la concentración zonal de actividades y sus incidencia en las necesidades de transporte público y accesibilidad.
- Previsión de la demanda de los diferentes modos de transporte y su posible evolución con relación a los programas e iniciativas municipales.
- Detección de áreas deficitarias en transporte público, necesidades y carencias acerca de trayectos, paradas, carriles bus, etc.
- Análisis del reparto modal existente en el municipio y su tendencia previsible.
- Otros

IV. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

- Análisis de los aspectos relacionados con esta actividad y que generen impactos negativos en colapsos, horarios de carga y descarga.
- Distribución de mercancías de la ciudad, especialmente casco y centro, abordando cuestiones como horarios, flujos, estacionamientos.
- Sostenibilidad de los polígonos industriales y empresariales actuales y en planificación (ubicación, accesibilidad, política de transporte)
- Otros

V. ITINERARIOS PEATONALES

- Inseguridad y peligrosidad vial. Tipos y puntos de conflictos con los vehículos.
- Líneas de permeabilidad transversal para peatones, barreras físicas y viarias.
- Calidad de los itinerarios peatonales. Diseño de red básica. Accesibilidad de los principales itinerarios.
- Génesis de las calles peatonales y semi-peatonales.
- Problemas derivados del conflicto con vehículos-peatones y peatones-ciclista.
- Planificación futura.
- Aparcamientos disuasorios.
- Problemas de calidad que afecten a la red peatonal, con la ocupación de aceras, incidencias con el mobiliario urbano, cruces, circulación u estacionamiento en calles peatonales, invasión de vados peatonales, problemas de accesibilidad de discapacitados -Decreto 293/2009-, personas mayores, etc.
- Otros

VI. ITINEARIOS CICLISTAS

- Determinación de necesidades a partir de la demanda actual y potencial.
- Calidad de los itinerarios ciclistas. Diseño de red básica.
- Problemas derivados del conflicto con vehículos-ciclistas y peatones-ciclistas.
- Planificación futura.
- Otros



VII. INFORMACIÓN DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD

- Información relevante y útil sobre movilidad y transporte en el municipio a disposición de los ciudadanos.
- Estudio sobre la incidencia del transporte público en los nuevos desarrollos y viceversa, criterios para la reserva y cesiones de suelo, potenciación de densidades e, incluso, incentivos a las políticas e iniciativas de movilidad sostenible.

VIII. POLÍTICAS DE APARCAMIENTOS

- Aparcamientos diurnos y nocturnos en los distintos barrios.
- Utilización, uso y problemas de los aparcamientos subterráneos y en superficie públicos y privados.
- Problemas de estacionamiento temporal diurno, dobles filas y aparcamiento ilegal.
- Carga y descarga de vehículos pesados y furgonetas.
- Problemas de saturación en el aparcamiento para residentes y delimitación de las zonas congestionadas. Cuantificación del déficit.
- Congestión y aparcamiento ilegal diurno, asociando estos problemas a los usos que los generan y cuantificando el déficit subyacente.
- Posibilidades de ubicación y capacidad de aparcamientos para residentes y en rotación. Análisis de las políticas de aparcamiento en superficie y de su gestión.
- Otros

IX. BALANCE ENERGÉTICO Y MEDIOAMBIENTAL

- Para trazar el diagnóstico de la situación actual es indispensable calcular el consumo energético y las emisiones del sistema de transporte actual.
- Realización de un balance energético sobre la base de los aforos, índices de ocupación de los distintos modos, velocidades medias y características del parque de automóviles.
- Diagnóstico ambiental de los principales contaminantes y su tendencia previsible.
- Otros.

X. OTROS

- Los análisis sectoriales anteriores han de ser asegurados y correlacionados para obtener un diagnóstico global de la situación actual y tendencial, identificando la problemática y los indicadores de seguimiento más efectivos necesarios para cuantificar el grado de la sostenibilidad. El diagnóstico no puede quedar limitado a un acercamiento descriptivo de la problemática: debe de poner en evidencia las disfunciones del sistema de transporte, contribuir a explicarlas, evaluar su gravedad e identificar su origen.



FASE3. ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD. APROBACIÓN INICIAL

Definición del marco estratégico que recoja los objetivos principales

Del documento de diagnóstico concretado en la fase anterior, se definirá un Plan de Actuaciones de acuerdo con las necesidades y los problemas detectados, que incluyan todas aquellas medidas necesarias para mejorar energéticamente y medioambientalmente la movilidad urbana. Lograr un uso coordinado y eficiente de los diferentes medios de transporte, fomentando el uso de los transportes colectivos y medios limpios a través de actuaciones que los hagan más eficientes, en detrimento de la utilización del vehículo privado.

Del análisis de los datos recopilados y analizados en la Fase de Diagnóstico, se extraerán las conclusiones precisas para establecer una visión global del conjunto de la movilidad en el término de ZAMORA en diferentes escenarios temporales.

Los ejes vertebradores del PMUS serán, como mínimo, los siguientes:

1. Fomento y mejora de los desplazamientos no motorizados

El adjudicatario tendrá que proponer y desarrollar medidas tendentes a mejorar la movilidad de los peatones y proponer actuaciones encaminadas a la permeabilidad peatonal en el casco histórico.

Mejora de mobiliario urbano para la bicicleta pública.

Integración de la bicicleta en los barrios y facilitación de accesibilidad ciclista en los focos generadores y atractores de viaje con las vías ciclistas.

2. Fomento del transporte público, colectivo y reparto intermodal

Situación de la población, empleo y servicios, desarrollos futuros y valoración de la red actual de autobuses y su futura reordenación.

En el ámbito del vehículo privado, potenciar el transporte colectivo estableciendo medidas de carsharing y carpooling, implantación de vehículos de tecnologías sostenibles.

3. Desarrollo viario futuro

Analizar de modo conjunto y con visión de futuro la incidencia en el viario de desarrollos futuros previstos. El objeto es realizar las propuestas necesarias para adecuar la vialidad prevista con la movilidad futura.

4. Déficit y gestión de aparcamiento

El adjudicatario debe elaborar las líneas estratégicas y definir propuestas para gestionar las plazas de aparcamiento en vía pública a corto y medio plazo.



5. Medidas de descongestión viaria

Relativas a las capacidades de las vías y también relativas a la creación de alternativas a las vías congestionadas, trasladando tráfico a vías secundarias.

Proyecto de configuración de red de transporte pesado y su organización de tránsito y circulación.

6. Medidas de seguridad vial

Recopilar datos y elaborar las propuestas con relación a los factores de accidentalidad (vía, vehículo, peatones).

7. Movilidad en el Centro Histórico de Zamora

Que incluya una red de itinerarios peatonales, el desarrollo de un proyecto de adaptación de la oferta de estacionamiento en rotación dentro de los edificios públicos de estacionamiento, convirtiéndose paulatinamente en oferta de estacionamiento de residentes, desarrollo normativo relacionado con la movilidad sostenible, programas de concienciación y mejora de la accesibilidad a minusválidos.

8. Plan de Educación y Movilidad en Centros Educativos y Universitarios de Zamora

Elaboración y proceso de divulgación de la información sobre la movilidad y modos de eficiente desplazamiento con campañas de comunicación, edición de guías y folletos para la promoción de las ideas incluidas en el Plan.

9. Participación Ciudadana

La elaboración de las propuestas deberá ir acompañada de un proceso de Participación Ciudadana y la propuesta de Campaña de Sensibilización a los ciudadanos una vez aprobado definitivamente el Plan, con el fin de multiplicar el efecto de dichas acciones y contar con la complicidad de los ciudadanos en la ejecución de las mismas, además de concienciarlos en la utilización de modos de transporte sostenible.

Para el conjunto de las fases del PMUS se desarrollará el Plan de Participación Social reflejado en la propuesta del licitador, según las directrices que se exponen a continuación, y que habrán de conseguir el mayor consenso social posible respecto a:

- Las valoraciones del diagnóstico
- Los objetivos a fijar para cada modo de transporte
- La propia definición y gestión del Plan.

El licitador propondrá un modelo de participación social acorde con los precedentes y dinámicas existentes actualmente en el municipio, que permita la interacción de los colectivos que



consideren de interés.

El licitador deberá realizar en su oferta una descripción de cómo se desarrollará y aplicará el modelo para la reproducción de la situación de referencia y la confección y evaluación de los distintos escenarios de futuro.

El licitador deberá describir la metodología a aplicar, en el desarrollo del PMUS, para definir estos escenarios de futuro con un horizonte temporal entre 6 y 10 años.

El Plan de Acción propuesto procurará una optimización del sistema de transporte y de las condiciones de movilidad y accesibilidad, favoreciendo la utilización de medios de transporte de menor consumo de energía.

Las propuestas tendrán una estructura similar, conteniendo los siguientes aspectos:

- Definición de la acción
- Viabilidad operativa. Actuaciones y decisiones técnicas y administrativas necesarias.
- Agentes involucrados en su desarrollo.
- Cuantificación económica de las medidas aplicadas: costes e ingresos.
- Cuantificación de ahorro de energía.
- Cuantificación medio ambiental: emisiones, ocupación de espacio, degradación del espacio circundante.
- Valoración del impacto respecto a la congestión en hora punta.
- Plazos de implantación
- Presupuesto de ejecución y mantenimiento de la acción.

La empresa adjudicataria elaborará las propuestas definitivas para su aplicación, clasificando las medidas en función del tiempo necesario para su implantación.

10. Seguimiento de la movilidad sostenible

Para todas las medidas y acciones que constituyan el PMUS, se propondrán indicadores (de actividad, relación, eficiencia, eficacia, etc) que faciliten el seguimiento y la evaluación del Plan.

Elaborado el documento, será entregado al Excmo. Ayuntamiento de Zamora para su revisión e informe por los técnicos municipales que se designen. De contar con su visto bueno, se someterá a dictamen de la Comisión Informativa de Protección Ciudadana y Movilidad y, si procede, con posterioridad al Pleno Municipal para la adopción de acuerdo de aprobación inicial. Si, en base a los informes, hubiera que realizar modificaciones, se remitirá al adjudicatario para que las efectúe en el plazo de 15 días, volviendo a comenzar el trámite para su aprobación inicial.



FASE 4: EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL PMUS. SUGERENCIAS DE LOS CIUDADANOS

Tras su aprobación inicial, el Plan se someterá a un periodo de información pública de 15 DÍAS, con publicación de anuncios en el B.O.P., en los medios de comunicación y en la página web del Excmo. Ayuntamiento de Zamora, para que los ciudadanos puedan realizar las sugerencias que consideren oportunas.

El Ayuntamiento habilitará el lugar donde se expondrá y el licitador designará de su personal el necesario para facilitar al ciudadano el acceso al documento y las explicaciones y aclaraciones que fueran necesarias. El horario establecido para ello será de 9 a 14 horas y 17 a 20 horas, de lunes a viernes, y de 9 a 14 horas los sábados.

Las alegaciones y sugerencias de los ciudadanos se presentarán en el Registro General del Ayuntamiento, en los horarios y días establecidos para el resto de solicitudes y escritos.

FASE 5. APROBACIÓN DEFINITIVA. PRESENTACIÓN DEL PMUS.

Finalizado el plazo de sugerencias el licitador elaborará un estudio de las mismas, que formará parte del PMUS, teniéndose en cuenta las que se consideren adecuadas a los efectos de la posible modificación del documento que se presentará para la aprobación definitiva.

Entregado el documento final al Ayuntamiento, se llevarán a cabo los mismos trámites que en los de su aprobación inicial, salvo la exposición pública, para su aprobación definitiva.

Aprobado definitivamente, se realizará una Presentación Pública destinada a conocer los resultados alcanzados en el Estudio y el Plan de Actuaciones propuesto para mejorar la movilidad urbana en el municipio de ZAMORA.

Para ello, el adjudicatario celebrará un evento de ámbito local una vez finalizado el Estudio y dirigido a los representantes políticos, técnicos municipales, agentes socioeconómicos y ciudadanos del municipio. La presentación habrá de contar con el visto bueno de la Corporación Municipal.

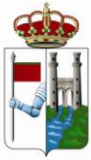
ARTÍCULO 4. - ORGANIZACIÓN Y CONTROL DE LOS TRABAJOS

4.1. DIRECCIÓN TÉCNICA

El Ayuntamiento de ZAMORA será el encargado de la dirección técnica del PMUS, a través de los técnicos que se designarán al efecto, que asumirán la representación de la misma como interlocutores con la empresa adjudicataria.

La dirección técnica asumirá, entre otras, las siguientes funciones:

- Establecer los criterios técnicos y líneas generales de los trabajos a desarrollar.
- Dirigir y supervisar la realización y el desarrollo de los trabajos de la empresa



adjudicataria.

- Velar por el cumplimiento de las Presentes Condiciones Técnicas.
- Decidir, en su caso, la aceptación de las modificaciones en el desarrollo de los trabajos a realizar.
- La aceptación y recepción de los trabajos y, en su caso, el inicio de la tramitación que corresponda.
- Obtener la información de base disponible en los diferentes servicios municipales respetando, y haciendo respetar, la confidencialidad necesaria para su utilización.

4.2. EQUIPO DE TRABAJO

La empresa adjudicataria designará dos **Responsables Técnicos** con experiencia acreditada en el campo de la movilidad urbana que serán los interlocutores entre el adjudicatario y los representantes de la Dirección Técnica descrita anteriormente. Serán también responsables directos de la ejecución de los trabajos y su presencia podrá ser requerida en todas las reuniones a celebrar, sin perjuicio de ser asistido en cada ocasión por el personal técnico a su cargo que estime necesario. Los Responsables Técnicos llevarán a cabo, entre otras, las siguientes funciones:

- Organizar la ejecución de los trabajos y poner en práctica las instrucciones de la Dirección Técnica municipal para el cumplimiento de los objetivos marcados y en los plazos estipulados.
- Representar a la adjudicataria en sus relaciones con otras Instituciones o Administraciones en lo referente a la ejecución de los trabajos.
- Observar y hacer cumplir las normas de procedimiento y los requisitos exigibles para garantizar la calidad de los trabajos.
- Proponer las modificaciones necesarias para el desarrollo de los trabajos, tanto de contenido como de plazo de realización, tomando como referente la oferta técnica propuesta.
- Elaborar y remitir a la Dirección Técnica Municipal el acta de las reuniones de trabajo que se realicen y que formarán parte del procedimiento de seguimiento de los trabajos.

ARTICULO 5.- SOLVENCIA TÉCNICA. REQUISITOS. CONDICIONES TÉCNICAS. MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES.

5.1 REQUISITOS DE LA EMPRESA ADJUDICATARIA

Para licitar, la empresa licitadora, además de los requisitos generales para poder contratar en el ámbito público, deberá acreditar el cumplimiento de la solvencia técnica o profesional, que deberá apreciarse teniendo en cuenta sus conocimientos técnicos, eficacia, experiencia y fiabilidad, de la siguiente manera:

- Estar en posesión de los siguientes Certificados: ISO 9001, ISO 14001, OSHAS 18001.
- Software: Certificación que acredite la Experiencia en sistemas GIS.



- Certificación que acredite la experiencia en Planeamiento Urbanístico.
- Certificación que acredite la participación en proyectos Smart City y proyectos de movilidad en Ayuntamientos.

5.2 CONDICIONES TÉCNICAS

Con objeto de que los resultados de la información de campo recogida, programas de actuación y simulaciones del modelo de tráfico puedan ser sistemáticamente actualizados por los propios servicios técnicos, **el licitador deberá obligatoriamente incluir en su oferta:**

- Equipos o máquinas informáticas a instalar para el desarrollo del trabajo (ordenador, impresora, scanner, digitalizadora, etc)
- Programa de base de datos que se manejará para el tratamiento de la información de la red viaria, aforos, encuestas, inventarios de aparcamiento, etc.
- Software de gestión de la señalización urbana, que incorpore los datos recogidos en la Fase 1 y con la correspondiente licencia.

5.3 MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES

Las ofertas especificarán los medios humanos disponibles asignados al contrato, siendo preciso para el desarrollo de los trabajos objeto de estas condiciones un equipo técnico multidisciplinar que abarque las diferentes especialidades técnicas necesarias para su correcta elaboración. La composición de este equipo, la relación de las personas que lo componen, su estructuración, dedicación y distribución de responsabilidades, así como la acreditación curricular de sus capacidades deberán figurar en la oferta.

Formarán parte del equipo obligatoriamente al menos un arquitecto, un ingeniero de caminos, uno industrial y uno civil.

La empresa licitadora debe aportar la asunción de su compromiso de apertura de una oficina con domicilio en Zamora, dotada con los medios materiales necesarios para el desarrollo de los trabajos y que será descritos en la oferta.

ARTÍCULO 6.- PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

Los trabajos objeto de este Pliego se entregarán en soporte papel y electrónico, según las especificaciones exigidas por la dirección técnica. A su vez, los planos originales se dibujarán en formato UNE tipo DIN A-1 a las escalas convenientes, aportándose copias reducidas encuadernadas en tamaño DIN A-3. Estas copias reducidas se presentarán también en formato electrónico. Se entregarán 2 copias del Plan de Movilidad Sostenible del municipio.

La base cartográfica, soportes informáticos, planos, bases de datos, etc., desarrollados por la adjudicataria en el marco de este estudio, se dejarán instalados y operativos en los equipos del Ayuntamiento.



Los resultados del trabajo de campo se integrarán junto con los datos de población, redes viarias y de transporte, en el soporte informático utilizado para la modelización del transporte, debiéndose dejar instalado en los equipos informáticos del Ayuntamiento de Zamora.

Igualmente se hará entrega al Ayuntamiento de toda la documentación generada y utilizada en la elaboración del Plan que no se adjunte en el documento final (incluidos los desarrollos informáticos). Esta documentación generada se entregará debidamente ordenada y encuadernada (en un mínimo de 6 copias) y el Ayuntamiento tendrá la plena propiedad de todos los documentos y material anteriormente referenciados.

ARTÍCULO 7.- PRESUPUESTOS, PLAZOS DE EJECUCIÓN Y FORMA DE PAGO

El presupuesto máximo de contratación es de DIECIOCHO MIL EUROS (18.000 €), que con el IVA correspondiente (21%) de TRES MIL SETECIENTOS OCHENTA EUROS (3.780 €), asciende a un total de VEINTIÚN MIL SETECIENTOS OCHENTA EUROS (21.780 €).

El plazo máximo para la ejecución de los trabajos será de CUATRO (4) meses desde su adjudicación.

El abono de los trabajos se efectuará en un único pago, tras la entrega del documento y su aprobación definitiva, presentándose factura electrónica que será certificada por el departamento correspondiente.

ARTÍCULO 8.- DOCUMENTACIÓN TÉCNICA DE LA OFERTA

La oferta se presentará en el Registro General del Excmo. Ayuntamiento de Zamora, en el plazo de TRES DÍAS HÁBILES, a contar desde el siguiente a la publicación del anuncio y de las presentes condiciones en la página web municipal, y contendrá:

8.1. La oferta económica, que se incluirá en un sobre bajo la leyenda “PROPOSICIÓN ECONÓMICA”, especificando:

- Oferta económica global, con impuestos y todos los gastos incluidos, de acuerdo con el límite señalado en el Pliego.
- Oferta económica diferenciada para las diferentes fases de trabajo y para las Mejoras y Trabajos Complementarios que se hayan propuesto. El total global coincidirá con el de la oferta económica global.

8.2. La oferta técnica, que se incluirá bajo la leyenda “DOCUMENTACIÓN TÉCNICA”, deberá contener como mínimo la siguiente documentación:

- **MEMORIA TÉCNICA** del trabajo que se propone desarrollar, de los estudios que formarán parte del mismo, metodología propuesta definiendo los procedimientos, modelos u otras herramientas técnicas que se propone emplear en cada parte del mismo.



Se realizará una explicación objetiva y detallada de la memoria del servicio que se pretende realizar, con los principales aspectos, como contenido de los trabajos, información básica a obtener, metodología de análisis, diagnóstico y elaboración de propuestas, enfoques analíticos e información de base a recabar y elaborar, marco estratégico del Plan de Movilidad, contenido de las propuestas operativas, indicadores y sistema de seguimiento del PMUS, herramientas tecnológicas y metodológicas a emplear, propuesta de implantación de TICs y aspectos a controlar de cara a la aplicación en materia de movilidad y cronograma del trabajo a desarrollar y plazo total de ejecución.

Contenidos complementarios. En este apartado se incluirán cuantos documentos se estimen necesarios para la aclaración o complemento de la oferta presentada por los licitadores, como por ejemplo, catálogos, fichas técnicas, descripción de funcionalidades, etc.

- EQUIPO DE TRABAJO, MEDIOS TÉCNICOS Y SISTEMAS DE GESTIÓN DE CALIDAD Y DE GESTIÓN AMBIENTAL.

- Organigrama del equipo de trabajo señalando responsable técnico y director del Plan así como los datos curriculares.
- Relación de personas asignadas al contrato, curriculum vitae y dedicación al proyecto.
- Relación de equipos y materiales asignados al proyecto.
- Se aportarán los certificados de calidad expedidos por organismos públicos o privados, nacionales e internacionales otorgados a las empresa y/o a los servicios. Se aportará también una relación de las medidas a adoptar durante los trabajos para asegurar la calidad del mismo y también las medidas medioambientales susceptibles de aplicación.

- **PLAZO DE EJECUCIÓN**, entregando documento explicativo referente a la duración total del proyecto.

La oferta técnica contendrá también la separata, memoria técnica, descripción y valoración a que se refiere el apartado 5.2 de las presentes condiciones.

ARTÍCULO 9.- CRITERIOS DE VALORACIÓN

Para la valoración de las ofertas que se presenten se valorará sobre un máximo de 65 puntos y para el establecimiento de la puntuación se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1. **Oferta económica global, hasta un máximo de 40 puntos.** La puntuación máxima la obtendrá la oferta más económica y el resto se obtendrá aplicando la siguiente fórmula:

$$40 \times (\text{importe de la oferta más baja}) / (\text{importe de la oferta estudiada})$$

2. **Plazo de Ejecución, hasta un máximo de 20 puntos.** La puntuación se obtendrá



conforme al siguiente criterio:

La **reducción** del plazo propuesto **en 15 días obtendrá 10 puntos**.

La **reducción** del plazo propuesto **en un mes obtendrá 20 puntos**.

3. Asesoramiento para la implantación del Plan durante un periodo de 6 meses. **Hasta un máximo de 5 puntos**.

Se tendrá en cuenta para la valoración de este aspecto el número de horas de asesoramiento, con arreglo a la siguiente horquilla:

- * 50 horas: 1 punto
- * 100 horas: 3 puntos
- * 150 horas: 5 puntos

Zamora, a 2 de diciembre de 2015