

**MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA EL INICIO DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN DE ASISTENCIA
TÉCNICA PARA ELABORAR EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA.
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. (DGM-CO 04/2019/PLAN/PTMACO).**

N.º EXPEDIENTE: 2019/ 390393



ÍNDICE

- 1. OBJETO.**
- 2. ANTECEDENTES.**
- 3. JUSTIFICACIÓN.**
- 4. CLASIFICACIÓN CPV.**
- 5. INSUFICIENCIA DE MEDIOS.**
- 6. DIRECCIÓN Y GESTIÓN DEL CONTRATO.**
- 7. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO.**
- 8. FINANCIACIÓN Y ANUALIDADES.**
- 9. FORMA DE PAGO.**
- 10. REVISIÓN DE PRECIOS.**
- 11. PLAZO DE EJECUCIÓN Y PRÓRROGAS.**
- 12. LOTES.**
- 13. SUBCONTRATACIÓN.**
- 14. PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN.**
- 15. RÉGIMEN DE GARANTÍAS.**
- 16. REQUISITOS DE SOLVENCIA.**
- 17. MEJORAS.**
- 18. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN.**
- 19. CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN.**
- 20. PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES.**
- 21. PERSONAS RESPONSABLES DE PROYECTO.**



1.- OBJETO.

La presente Memoria, pretende describir y justificar las necesidades objeto del contrato, por parte de la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, para la elaboración y redacción del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible, en adelante PTMACO.

Los trabajos para alcanzar la Versión Final del PTMACO, que permitan su aprobación en Consejo de Gobierno, incluyen la toma de datos mediante el trabajo de campo, que se detalla en el apartado 5 del PPTP, la modelización del Área de Córdoba, la realización de un análisis de coste-beneficio de las actuaciones que surgen del propio PTMACO. Así mismo, incluirá los correspondientes procedimientos para la obtención de la Declaración Ambiental Estratégica y del Informe de Evaluación del Impacto en la Salud. Se trata de evaluar las repercusiones ambientales y el impacto en la salud que supondrá la ejecución de las medidas incluidas en el PTMACO. Tanto la obtención de la Declaración Ambiental Estratégica como el Informe de Evaluación del Impacto en la Salud son objeto de este contrato y deberán ser incorporadas a la Versión Final.

Además la inclusión de la metodología de Evaluación de las Políticas Públicas en la elaboración de los Planes Estratégicos, impulsadas por el Instituto Andaluz de Administración Pública, conlleva realizar acciones de gobernanza y de participación activa de la ciudadanía y de los agentes sociales, acorde al “Manual de Elaboración de Planes Estratégicos de Políticas Públicas en la Junta de Andalucía”. Por otro lado, la perspectiva de género debe formar parte del PTMACO, además de la gobernanza y de la participación ciudadana. La integración del principio de igualdad de género en los planes es un mandato legal y un compromiso político de la Administración de la Junta de Andalucía. También deberá formar parte del PTMACO el principio Transversabilidad y la condición de Accesibilidad Universal, atendiendo a la Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y a la Atención de las Personas con Discapacidad en Andalucía.

La Versión Final del PTMACO, objeto de este contrato, debe incorporar, desde su primera fase y hasta la obtención del objeto del contrato, las actuaciones y requerimientos expuestos.

En el punto dedicado a la justificación del objeto de contrato se detalla la normativa, legislación y políticas que soportan la incorporación de estas actuaciones y requerimientos al PTMACO.

2.- ANTECEDENTES.

Según Acuerdo de 1 de julio de 2014, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible; todo ello de conformidad con el Estatuto de Autonomía y la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, en adelante LOTUMVA.

La LOTUMVA, determina en su artículo 1 el objeto de la misma estableciendo “*la ordenación y gestión de los transportes públicos de viajeros urbanos y metropolitanos, y su coordinación con los transportes interurbanos*”. Además, en su artículo 3 establece que “*las Administraciones Públicas competentes promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos en Andalucía, en condiciones idóneas de equidad social, solidaridad territorial, seguridad y accesibilidad a las personas con movilidad reducida. A tal fin se promoverán los transportes públicos como medio preferente para los desplazamientos cotidianos y se potenciará la creación de sistemas de transportes que faciliten su acceso y disfrute por los ciudadanos, rigiéndose por los principios de planificación, participación, coordinación y cooperación, en el marco de un desarrollo sostenible. Es también fin y objetivo de la presente Ley la promoción y mejora de la calidad y seguridad del servicio de transporte*”

público de viajeros". En el Título III "*De los Instrumentos de Ordenación y Coordinación*", dedica el Capítulo I, entre otros, a definir los Planes de Transporte Metropolitano como "***el documento o conjunto de documentos a través del cuál se define el sistema de transporte en el ámbito metropolitano y se realizan las previsiones necesarias para su gestión y financiación***". En el artículo 20 indica el contenido mínimo de los Planes de Transporte Metropolitano:

- A) Delimitación y justificación de su ámbito.
- B) Análisis y diagnóstico de la demanda y oferta de transporte.
- C) Objetivos, criterios y modelo de movilidad en el ámbito metropolitano.
- D) Directrices de ordenación y coordinación de los servicios, las infraestructuras, el tráfico y las instalaciones de transporte dentro de su ámbito.
- E) Determinaciones de ordenación y coordinación de los servicios, infraestructuras, tráficos, instalaciones y red viaria de interés metropolitano.
- F) Marco tarifario de los servicios de interés metropolitano, determinándose la procedencia de los recursos destinados a cubrir los costes de su funcionamiento, los criterios para el reparto de ingresos y posibles subvenciones y las normas a seguir para la contabilización homogénea de costes por los diversos operadores.
- G) Justificación de la adecuación al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que le puedan afectar.
- H) Supuestos de revisión del Plan y determinación de modificaciones que no suponen revisión.
- I) Las determinaciones que se exijan reglamentariamente.

Y establece en su artículo 25.1 que "*la ordenación y coordinación de los transportes en cada uno de los ámbitos metropolitanos delimitados y la gestión del correspondiente Plan de Transporte Metropolitano podrá llevarse a cabo por un consorcio con las facultades necesarias para garantizar el funcionamiento eficiente del sistema de transportes*".

Por otro lado, en virtud de lo establecido en el Artículo 4. Funciones, de los Estatutos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, éste tiene competencias para participar en la redacción y modificaciones del Plan de Transporte Metropolitano.



MANUEL MARQUEZ PIGNER		13/12/2019	PÁGINA 3 / 28
VERIFICACIÓN	NJyGwYOa6T65ZJ4SI2u0AZHqa8D716	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

3. JUSTIFICACIÓN.

La evolución de la movilidad en los ámbitos urbanos y metropolitanos de Andalucía ha tendido hacia tasas unitarias de movilidad más elevadas y de mayor distancia recorrida y a una pérdida progresiva de la movilidad no motorizada, especialmente de la peatonal y con escaso uso de la bicicleta. Además, en este escenario los viajes captados por los modos públicos entre la movilidad motorizada ha tendido, cuando no a la reducción en términos absolutos de viajes captados, si en términos relativos. Los incrementos de movilidad, utilizando como medio principal el automóvil, la reducción de viajes peatonales, la falta de medidas que favorezcan el uso de la bicicleta y la baja captación de público del transporte público ha creado un modelo insostenible no solo por sus efectos ambientales y de consumo energético, si no por que al mismo tiempo esta generando incapacidad para desempeñar con garantías su función principal: garantizar la movilidad de las personas en condiciones de eficiencia y seguridad y la fluidez del transporte de mercancías, especialmente el “último kilómetro”, que es el nexo de unión del transporte de media y larga distancia con las personas y se produce siempre en las zonas urbanas y metropolitanas. La implementación de procesos más eficientes de distribución de mercancías en el ámbito urbano y metropolitano es una de las cuestiones más relevantes que deben tenerse en cuenta en la planificación.

Con el desarrollo económico de las últimas décadas las ciudades han tendido a la dispersión urbana con zonas residenciales de baja ocupación, al mismo tiempo que se han creado grandes centros atractores de población. Ambos factores han favorecido el uso de vehículo privado en detrimento del transporte público y de la peatonalización de las ciudades. En este modelo de movilidad han influido elementos culturales, promovidos por los medios de comunicación y la publicidad, en los que el automóvil se asocia a mayores cuotas de libertad y eficiencia. Esta eficiencia está en cuestión debido a una sobre-saturación de la tenencia y uso del vehículo privado, que provoca la congestión de la movilidad, aparte de evidentes problemas medioambientales y de salud.

Las aglomeraciones urbanas andaluzas no han sido ajenas a una tendencia global de generación de ese modelo de ciudad dispersa y especializada, opuesto al tradicional de la ciudad mediterránea, donde los lugares de residencia, trabajo, servicios o abastecimiento se encuentran segregados y alejados entre sí, provocando los problemas mencionados.

Desde la Unión Europea, la Administración Española y la Andaluza se proponen y ponen en marcha políticas y estrategias con el fin de desarrollar un modelo de ciudad que minimice la necesidad de desplazamientos urbanos, teniendo en cuenta la recuperación de la ciudad existente, evitando el consumo excesivo de suelo, diseñando medidas integradas de transporte multimodal, disminuyendo el tráfico de vehículos privados, racionalizando el tráfico dedicado al transporte de mercancías y favoreciendo el transporte público, la peatonalización y el uso de medios de transporte sin motor, principalmente representado por la bicicleta. Tanto para el vehículo público como para el privado y el transporte de mercancías en las áreas urbanas y metropolitanas se apuesta por vehículos movidos por motores menos contaminantes que el motor de combustión, especialmente se está impulsando el motor eléctrico. En el Pliego de Prescripciones Técnicas particulares de detallan las principales directivas, políticas y estrategias de las administraciones europeas, española y andaluza que dan sustento y justificación a los requerimiento técnicos necesarios para la elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible que den respuesta adecuada a los retos a los que se enfrentan las áreas metropolitanas, especialmente las de mayor densidad.

Desde la administración andaluza se apuesta por desarrollar Planes de Movilidad Sostenible que alcancen los objetivos expuestos, siendo conscientes que su cumplimiento nos llevará a mejorar la salud, luchar contra el cambio climático, permitir la accesibilidad universal y la igualdad de género.



Conseguir estos objetivos requiere una adecuada planificación que debe sustentarse en una metodología que garantice y asegure todos los procesos de un plan estratégico, desde el conocimiento de la realidad a la evaluación de las actuaciones, pasando por el establecimiento de objetivos específicos y medidas concretas. En este sentido, se justifica la aplicación de la Evaluación de las Políticas Públicas respaldada por la Ley 1/2014, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía. La planificación, realizada bajo criterios de calidad, garantiza que los objetivos, medidas y acciones que emanan de ella son alcanzables y posibles y asegura que podrá ser evaluada con los adecuados indicadores.

Por otro lado, en aplicación del principio de Transparencia Pública, para la elaboración de los Planes Estratégicos se fomentará y facilitará la participación ciudadana en la elaboración de los Planes Estratégicos, bajo el convencimiento que las políticas públicas deben incorporar soluciones a los problemas y necesidades que afectan a la sociedad en su conjunto.

Por todo ello, este expediente tiene por objeto la elaboración del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible como instrumento estratégico de diseño, planificación y evaluación de las actuaciones a realizar. El Plan será el instrumento básico para la planificación del sistema de transporte del área de Córdoba y para la concertación de los tres niveles de Administración con competencias en materia de transporte en el territorio metropolitano. En consecuencia, su contenido hace referencia al conjunto de elementos que forman parte de este sistema: las infraestructuras, los equipamientos e instalaciones, los servicios de transporte público, el aparcamiento y la ordenación del tráfico, así como al conjunto de los modos de transporte que integran el sistema. Teniendo en cuenta que debe:

- Incorporar los procesos que marca el artículo 36 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, para la obtención de la **Declaración Ambiental Estratégica**, puesto que el PTMACO, acorde a esta Ley se encuentra sometido a la **Evaluación Ambiental Estratégica**.
- Integrar los instrumentos necesarios para **evaluar la pertinencia y relevancia de las propuestas en relación con el grado de integración de género**. Todo ello de acuerdo con la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía y la reciente Ley 9/2018, de 8 de octubre, de modificación de la Ley 12/2007, que insta a la Junta de Andalucía a promover la **investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte** con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.
- Incorporar los procesos que marca la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía, para obtener el Informe de **Evaluación de Impacto en la Salud**, puesto que todos los planes que puedan tener incidencia en la Salud, y es el caso del PTMACO, están sometidos a lo marcado por la citada Ley.
- Planificar y evaluar el PTMACO acorde los procedimientos establecidos por la **Evaluación de la Políticas Públicas** que se enmarca en la Ley 1/2014, de 24 de junio, Transparencia Pública de Andalucía.
- Diseñarse integrando el principio de **Transversalidad** y la condición de **Accesibilidad Universal**, aplicando el principio de Transversalidad de las políticas en materia de discapacidad, acorde a la Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía.
- Diseñarse para **reducir la emisión de gases de efecto invernadero**, acorde al papel relevante que la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, atribuye al transporte y la movilidad.

4. CLASIFICACIÓN CPV.

CPV: **71311200-3** - Servicios de Consultoría en Sistemas de Transporte
Sistema para determinar que un trabajo o servicio es de igual o similar naturaleza al que constituye el objeto del contrato: Categoría de CPV: **71311**

5. INSUFICIENCIA DE MEDIOS.

Para la ejecución de los trabajos se requiere de un equipo multidisciplinar que cuente con expertos en:

- I. Modelización de la movilidad en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas.
- II. Planificación y Gestión del transporte y planeamiento e integración multimodal.
- III. Análisis Coste Beneficio en modelos de transporte y sus alternativas.
- IV. Gestión de Proyectos que asegure la adecuación de los trabajos y sus resultados a la planificación estratégica de la Evaluación de Políticas Públicas.
- V. Medio Ambiente, Gestión Integrada de Calidad Ambiental y Cambio Climático.

En cuanto a los expertos descritos en los puntos I y II, se requiere personal con conocimientos en la materia y, especialmente, con dilatada experiencia, debido, entre otras razones, a los constantes cambios y mejoras que se están produciendo en la planificación de la movilidad en áreas interurbanas, urbanas y metropolitanas. Por ello, es necesario disponer de personal con experiencia en modelización, planificación y gestión del transporte. Este factor es muy importante, puesto que las experiencias acumuladas y la buenas prácticas llevadas a cabo por este personal enriquecerán el objeto del contrato y, también, evitarán errores, producidos en otras áreas. Recalcar, que la experiencia en la participación activa y con responsabilidades en la elaboración de Planes de Transporte y de Movilidad es un factor de éxito para la consecución del objeto del contrato y en sus tiempos de ejecución.

Además, la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio no dispone del software ni el hardware necesario para el tratamiento de datos que exige el proceso de modelización de la demanda.

Por lo que respecta al punto III, se precisa personal especializado en analizar el coste beneficio de las diferentes propuestas que se propongan. De la realización de un correcto análisis dependerá que se seleccione la mejor alternativa, teniendo en cuenta los costes y beneficios económicos y los costes y beneficios sociales y medioambientales.

En cuanto al punto IV, es necesario que la empresa cuente con personal con experiencia en la gestión de proyectos, debido a la diversidad de actuaciones a realizar y la coordinación que debe haber entre ellas. Por otro lado, teniendo en cuenta la diversidad de interesados, la coordinación de estos resulta fundamental para el desarrollo del contrato y la ejecución en tiempos. Entre los diferentes grupos de interesados podemos citar al equipo de trabajo de la empresa adjudicataria, a la Administración contratante, a la Administración medioambiental y de salud, a los colectivos sociales, al Consorcio y resto de agentes implicados en la movilidad en la aglomeración urbana del Área de Córdoba.

Además, es necesario disponer de personal que tenga experiencia en la obtención de la Declaración Ambiental Estratégica y en su incorporación al PTMACO, asimismo, en la obtención del Informe de Evaluación de Impacto en la Salud y su incorporación al PTMACO. Esta experiencia es crítica, debida a los tiempos necesarios para su obtención, que pueden verse acortados si se cuenta con personal con experiencia en estos trabajos. Y, por el contrario pueden verse incrementados si se pasa por alto algún trámite o información que sea de interés para las



administraciones ajenas a esta Consejería, provocando la solicitud de subsanaciones y aclaraciones por parte de estas administraciones y por consiguiente retrasos en la ejecución del contrato.

Por último, el contrato necesita realizar trabajos de campo (encuestas) necesarios para realizar el diagnóstico de la situación actual, formando parte de la modelización. Es necesario contar con personal que realice el diseño, ejecución de las encuestas y, posteriormente su tratamiento de datos.

Ninguna de la actividades expuestas están reservadas a funcionarios públicos y no pueden ser reflejadas en un Informe del Servicio de Personal que tan sólo podrá pronunciarse sobre la relación de puestos de trabajo del Centro Directivo, pero no sobre su especialidad y su carga de trabajo.

Por todo lo expuesto queda de manifiesto que la Dirección General de Movilidad no cuenta en la actualidad con medios personales ni técnicos que cumplan los requisitos exigidos de titulación, ni con la experiencia suficiente para poder realizar los trabajos reseñados, lo cual determina la necesidad de recurrir a servicios externos para que colaboren con la Administración.

6. DIRECCIÓN Y GESTIÓN DEL CONTRATO.

Atendiendo a las necesidades de personal, especificadas en el punto anterior, la empresa que resulte adjudicataria aportará su propia dirección y gestión al contrato, siendo responsable de la organización del servicio, de la asignación de las funciones del personal adscrito al proyecto, de la calidad técnica de los trabajos y de la realización de los servicios, en los términos del artículo 311.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

La empresa adjudicataria nombrará un Director o Directora de Proyecto que representará a la empresa ante la Administración y debe figurar en el Anexo "**EQUIPO TÉCNICO**", incluido en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares. El Director/a del Proyecto será considerado el representante del adjudicatario e interlocutor ante la Administración, asumiendo las tareas de dirección y coordinación de todos los trabajos, acorde a las instrucciones recibidas por el Personal Responsable del Proyecto designado por la Dirección General de Movilidad.

Los trabajos se realizarán en las instalaciones de la empresa adjudicataria, salvo que excepcionalmente y por el tiempo mínimo imprescindible, fuera necesario realizar actuaciones puntuales en las dependencias de la Administración por razón de consulta, utilización de material o documentación obrante en ésta.

7. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO.

Presupuesto Base de Licitación: Base + Importe IVA = Total. (Artículo 100).

- Determina el límite de las ofertas que se aceptarán.
- En los contratos en los que el coste de personal forme parte del precio total del contrato, el presupuesto base de licitación indicará de forma desglosada y con desagregación de género y categoría profesional los costes salariales estimados a partir de un convenio.
- Además, Acorde al Art. 100.2 se deben desglosar los costes directos, indirectos y otros posibles gastos.

El **Presupuesto Base de Licitación** es de 54.994,06 € (I.V.A.) incluido. (Artículo 100 Ley 9/2017)
Desglose:

Importe sin IVA	I.V.A.	Importe Precio Base
45.449,63€	9.544,43 €	54.994,06 €

Tabla Presupuesto Base Licitación.

La determinación del precio de la contratación se basa en los perfiles requeridos, la tarifa/hora y el esfuerzo estimado para cada uno de estos perfiles.

La tarifa/hora se determina teniendo en cuenta, como referencia, las siguientes fuentes:

- el “Convenio Colectivo del sector de empresas de ingeniería y oficinas de estudios técnicos” registrado y publicado por la Dirección General de Empleo del Ministerio de Empleo y Seguridad Social mediante Resolución de 30 de diciembre de 2016, y
- los estudios de mercado laboral procedentes de empresas de recursos humanos.

En la siguiente tabla se muestra la tarifa/hora y la dedicación estimada por cada perfil requerido para la ejecución de los trabajos. Dada la especialización del trabajo y tomando como referencia los niveles definidos en el citado convenio, se requiere personal asimilable a los niveles 1 y 2, obteniéndose de esta forma los costes de personal (Costes Directos) que se entienden necesarios para dar cobertura de manera suficiente al objeto del Contrato.

Costes Directos:

Personal a asignar al proyecto:

Perfil	Horas estimadas	Precio/ hora (Sin IVA)	Importe (Sin IVA)
<ul style="list-style-type: none"> • Personal Técnico especialista en modelización de sistemas de transporte. • Personal Técnico especialista en planificación de transporte. • Personal Técnico especialista en operación y gestión de sistemas de transporte. 	440	28,69	12.623,60
<ul style="list-style-type: none"> • Personal Técnico especialista en transporte con experiencia en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono. • Personal Técnico especialista en análisis económico y financiero con experiencia en Análisis Coste-Beneficio. • Personal Técnico en coordinación de proyectos, intercambio de información y comunicación entre interesados. 	270	22,13	5.975,10
(Costes Directos)	710		18.598,70

Tabla desglose coste directo de personal.

Nota a los Precio / Hora: El precio hora es el mismo con independencia que el puesto este ocupado por hombre o mujer.

Trabajos de Campo:

Concepto.	Importe (Sin IVA)
Recopilación de Información: Encuestas y aforos	17.761,00

Tabla trabajos de campo.

Los porcentajes a aplicar por Gastos Generales y Beneficio Industrial proceden de una base de datos del

Banco de España, los Registros de España y el Comité Europeo de Centrales de Balances que ofrece 29 ratios que son útiles para estimar el presupuesto base de licitación de los contratos, estando acorde con lo establecido por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Del análisis de los citados ratios se obtienen los porcentajes a aplicar por Gastos Generales y Beneficio Industrial. Para ello se solicitan los ratios correspondientes al CNAE M711 "Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería y otras actividades relacionadas con el asesoramiento técnico" y para todas las cifras de negocio

Concepto		Importe
Costes Directos Personal Técnico		18.598,70
Trabajo de Campo		17.761,00
Suma parcial		36.359,70
Gastos Generales	17,84%	6.486,57
Beneficio Industrial	7,16%	2.603,36
Importe Sin IVA		45.449,63
IVA	21%	9.544,43
Importe con IVA		54.994,06

Tabla Resumen Base de Licitación.

Valor Estimado del Contrato (Artículo 101.2 de la Ley 9/2017)

Importe Valor Estimado del Contrato (IVA no incluido)	45.449,63
---	-----------

Tabla Valor Estimado del Contrato.

8. FINANCIACIÓN Y ANUALIDADES.

Años	Partida Presupuestaria	Proyecto Inversión	Importes
2020	G/51B61700/00 1700170269	2016000174	38.495,86
2021	G/51B61700/00 1700170269	2016000174	16.498,20

Esta actuación está cofinanciada por la Unión Europea, a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER 2014-2020), con una tasa de cofinanciación del 80%.

Medida: A1451036F0

Código Operación: A1451036F00011



9. FORMA DE PAGO.

Certificaciones		Periodo Ejecución	Hitos / Entregas	% Presupuest o (con IVA)	Importes
N.º	Mes/Año Conformidad previsto				
1	05/2020	Marzo - Abril 2020	Hito 1. Análisis y Diagnóstico.	20%	10.998,82
2	07/2020	Mayo - Junio 2020	Hito 2. Entrega Borrador del PTMACO y aprobación.	30%	16.498,22
3	11/2020	Julio - Agosto - Septiembre - Octubre 2020	Hito 3. Entrega Versión Preliminar del PTMACO y aprobación.	20%	10.998,82
4	03/2021	Noviembre - Diciembre- 2020 Enero - Febrero 2021	Hito 4. Entrega Versión Final del PTMACO y aprobación	20%	10.998,82
5	06/2021	Marzo - Abril - Mayo 2021	Hito 5. Entrega Documento de Síntesis, Resumen descriptivo de la integración de Declaración de Impacto en la Salud e Informe de Evaluación de Impacto en la Salud y las adaptaciones de documentos que fuesen necesarias	10%	5.499,38
Presupuesto Base Licitación					54.994,06

Registro para presentación de facturas:

Punto General de entrada de facturas electrónicas en la Comunidad Autónoma de Andalucía:
<https://juntadeandalucia.e-factura.net/puef/home.htm>

10. REVISIÓN DE PRECIOS.

Artículo 103.

El presente contrato no será objeto de revisión periódica de precios.

11. PLAZO DE EJECUCIÓN Y PLAZO DE GARANTÍA.

El **plazo de ejecución** estimado es de 15 meses



MESES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
HITOS PRINCIPALES:	1	2						3				4			5
ETAPAS – ACCIONES – ENTREGABLES PRINCIPALES															
ACCIONES TRANSVERSALES. Reuniones coordinación.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Jornadas, seminarios, reuniones de participación de colectivos interesados y beneficiarios.				x					x						
ETAPA 1 Objetivo: Borrador PTMACO Actual.															
Trabajo de Campo	x	x	x												
Análisis y Diagnóstico	x	x													
Modelización	x	x	x												
Documento Inicial Estratégico de Evaluación Ambiental	x	x	x												
Valoración del Impacto en la Salud	x	x	x												
Constitución de los equipos de la evaluación ex ante y de la evaluabilidad previa.	x														
Borrador del PTMACO	x	x	x	x											
Responsable: Órgano Ambiental. Consulta AAPP afectadas e interesados. Emisión Documento Alcance. (Fase 2 y 3 del Bloque de Trabajos 5G)															
ETAPA 2 Objetivo: Versión Preliminar PTMACO															
Modelización – Versión Preliminar				x	x	x									
Estudio Ambiental Estratégico y tareas de la Fase 4 del trabajo “Eval. Amb. Estrat.”.				x	x	x									
Adaptaciones Análisis Coste Beneficio.				x	x	x									
Adaptación del documento Valoración del Impacto en la Salud.				x	x	x									
Versión PRELIMINAR del PTMACO				x	x	x	x								
Responsable: Órgano Promotor. Consulta púb.y audiencia realizada por la CFlyOT.															
ETAPA 3 Objetivo: Versión Final PTMACO															
Modelización – Versión Final									x	x	x				
Estudio Ambiental Estratégico (Fase 6 -8) del trabajo “Eval. Amb. Estrat.”.									x	x	x				
Adaptaciones Análisis Coste Beneficio.									x	x	x				
Adaptación del documento Valoración del Impacto en la Salud.									x	x	x				
Informe final de Evaluación Ex Ante e Informe final de la Evaluabilidad Previa.												x			
Versión FINAL PTMACO , incluye: Estudios Ambiental Estratégico, Resultado Información pública y consultas y Resumen.									x	x	x	x			
ETAPA 4. Síntesis y Adaptaciones Finales															
Emisión y publicación en BOJA Declaración Amb. Estr.												x			
Incorporación Declaración Amb. Estr al PTMACO.														x	
Documento Síntesis del PTMACO															x
Resumen descriptivo de la integración de Declaración de Impacto en la Salud, Informe de Evaluación de Impacto en la Salud y Informe análisis de Resultados de Análisis Coste Beneficio.															x
Adaptación de documentos en el caso de ser solicitado															x

Garantía: 1 año.



12. LOTES.

El objeto del contrato es la elaboración de un único Plan Estratégico, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba; por tanto la subdivisión en lotes no es viable técnicamente ni financieramente. Este Plan Estratégico se nutre de trabajos que interaccionan entre sí e inciden directamente en la redacción del Plan en su versiones Borrador, Preliminar y Final. En este expediente los trabajos y tareas que lo integran han de estar ejecutados por un único equipo multidisciplinar y dirigidos por un experto en planificación del transporte. Un Plan Estratégico ha de ser, al menos, homogéneo, coherente y orientado a un determinado fin, por lo que su fragmentación en lotes provoca un sobreesfuerzo técnico y financiero que no garantiza los resultados esperados. Cualquier lotificación traería consigo un esfuerzo de coordinación extra, la necesidad de aumentar los equipos de trabajo para homogeneizar los diferentes estilos de redacción y presentación de trabajos, el número de reuniones, el establecimiento de protocolos de comunicación entre proveedores y el aumento de los riesgos asociados a todo proyecto con un gran número de interesados. Todo ello nos llevaría a un aumento de costes, con un aumento de los riesgos y menores garantías de éxito.

Por otro lado, tal y como queda reflejado en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, el trabajo a realizar se sustenta sobre la elaboración de las diferentes etapas (versiones) del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba. Éstas versiones son borrador, preliminar y final. El resto de trabajos están estrechamente relacionados con alguna o algunas de éstas etapas e influyen en los tiempos de entrega de cada versión, pudiendo producirse revisiones de alguna de las versiones en función del resto de trabajos.

Un escenario de lotificación nos llevaría un elevado número de contratos y a la necesidad de coordinar a una pluralidad de contratistas diferentes.

Por todo ello, la lotificación del contrato dificultaría la correcta ejecución del mismo desde un punto de vista técnico y pondría en riesgo la ejecución del contrato y la obtención de los resultados finales.

13. SUBCONTRATACIÓN.

De conformidad y con las limitaciones establecidas en el artículo 215 de la LCSP, el contratista podrá concertar con terceros la realización parcial de la prestación objeto de este contrato. Los trabajos que podrán ser objeto de subcontratación, siguiendo la identificación de trabajos del Pliego de prescripciones Técnicas Particulares son: **Trabajo de Campo (Apartado 5.B del PPTP), Modelización del ámbito territorial del PTMACO (Apartado 5.C de PPTP) y el Análisis Coste Beneficio (Apartado 5.F del PPTP).**

Por tanto, el resto de trabajos que componen este expediente deben ser ejecutados directamente por la persona contratista o, en el caso de una oferta presentada por una unión de empresarios, por una participante en la misma.

14. PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 131.2 en relación con lo señalado en el artículo 156.1 de la LCSP, la adjudicación se realizará mediante el procedimiento abierto, en el que todo empresario interesado podrá presentar una proposición, quedando excluida toda negociación de los términos del contrato con los licitadores, como procedimiento ordinario que garantiza una mayor concurrencia de ofertas.



15. RÉGIMEN DE GARANTÍAS.

Garantía Provisional. No se exige garantía provisional (Artículo 106.1)

Garantía Definitiva. Acorde al artículo 107.1 no se exige de la garantía provisional que será del 5% del precio ofertado.

16. REQUISITOS DE SOLVENCIA.

Solvencia económica y financiera.

Los requisitos que siguen se consideran alternativos, por lo que bastará cumplir con uno de los marcados.

Acorde al artículo 87 de la Ley 9/2017, para la solvencia económica y financiera se solicitará:

- ✓ 1. **Declaración relativa a la cifra anual de negocios**, del licitador o candidato que, referido al año de mayor volumen de negocio de los tres últimos concluidos deberá ser al menos una vez y media el valor estimado del contrato cuando su duración no sea superior a un año, y **al menos una vez y media el valor anual medio del contrato si su duración es superior a un año.**

Duración del contrato 15 meses.

Valor Estimado del Contrato: $((45.449,63 / 15) * 12) * 1.5 = 54.539,64$

El volumen anual de negocios del licitador se acreditará por medio de sus cuentas anuales aprobadas y depositadas en el Registro Mercantil, si el empresario estuviera inscrito en dicho registro, y en caso contrario por las depositadas en el registro oficial en que deba estar inscrito. Los empresarios individuales no inscritos en el Registro Mercantil acreditarán su volumen anual de negocios mediante sus libros de inventarios y cuentas anuales legalizados por el Registro Mercantil.

- ✓ 2. En el caso de profesionales que no tengan la condición de empresarios, justificación de la existencia de un seguro de indemnización por riesgos profesionales, con indicación expresa de los riesgos cubiertos y de su plazo mínimo de vigencia o fecha de vencimiento, por un importe mínimo de **100.000,00 euros**. No serán válidas aquellas pólizas que establezcan franquicias.

La acreditación de este requisito se efectuará por medio de certificado expedido por el asegurador, en el que consten los importes y riesgos asegurados y la fecha de vencimiento del seguro, y mediante el documento de compromiso vinculante de suscripción, prórroga o renovación del seguro, en los casos en que proceda.

NO APLICA. 3. El patrimonio neto según el balance correspondiente al último ejercicio económico de las cuentas anuales aprobadas deberá superar el **20 por 100 del importe del contrato**. El patrimonio neto del licitador se acreditará por medio de sus cuentas anuales aprobadas correspondientes al último ejercicio cerrado y depositadas en el Registro Mercantil u oficial que corresponda, si está vencido el plazo de presentación y se encuentran depositadas; si no lo estuvieran, deben presentarlas acompañadas de la certificación de su aprobación por el órgano de administración competente. Los empresarios individuales no inscritos en el Registro Mercantil deberán presentar sus libros de inventarios y cuentas anuales legalizados por el Registro Mercantil.

Solvencia Técnica.



Acorde al artículo 90.1.b) Indicación del personal técnico o de las unidades técnicas, integradas o no en la empresa, participantes en el contrato, especialmente aquéllos encargados del control de calidad.
Se exige un equipo de técnicos participantes en el contrato que reúnan como mínimo las siguientes condiciones:

- Personal Técnico especialista con experiencia mínima de (5) años en modelización de sistemas de transporte.
- Personal Técnico especialista con experiencia mínima de (5) años en planificación de transporte.
- Personal Técnico especialista en operación y gestión de sistemas de transporte, con una experiencia mínima de (5) años.
- Personal Técnico especialista en transporte con experiencia mínima de (3) años en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono.
- Personal Técnico especialista con experiencia mínima de (3) años en análisis económico y financiero con experiencia en Análisis Coste-Beneficio.

Las condiciones exigidas hacen referencia a perfiles, una persona no podrá ser asignada a más de **2** perfiles.

La importancia que tiene la ejecución de las tareas contenidas en el Pliego que rige el contrato hace que se requiera un equipo técnico de profesionales con elevada experiencia contrastada en los campos indicados con anterioridad.

Justificación de la Solvencia Técnica

Justificación de las especialidades y experiencias requeridas.

Para:

- Personal Técnico especialista con experiencia mínima de (5) años en modelización de sistemas de transporte.
- Personal Técnico especialista con experiencia mínima de (5) años en planificación de transporte.
- Personal Técnico especialista en operación y gestión de sistemas de transporte, con una experiencia mínima de (5) años.

Planificación, operación, gestión del transporte y modelización.

Debido a la amplitud del campo de actuación de este expediente, tal y como queda expuesto en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, se hace necesario contar con personal que domine: la realización de los trabajos de modelización de la movilidad de las áreas urbanas y metropolitanas; la planificación del transporte en base a los resultados de la modelización y de parámetros sociales, de salud, económicos, de ocio y medioambientales entre otros; y la operativa y la gestión de los sistemas de transporte que habrán de dar servicio a la demanda, acorde a la planificación desarrollada.

Debido a los constantes cambios y mejoras que se están produciendo en la planificación de la movilidad de las zonas urbanas y metropolitanas es necesario contar con personal con experiencia en la elaboración de Planes de Transporte y Planes de Movilidad. El personal que ha participado en estos trabajos acumula buenas prácticas que benefician la ejecución del contrato y saberes que evitan que se reproduzcan errores habidos en otros trabajos. Por ello, la experiencia es un factor indiscutible para afrontar con garantías la correcta ejecución del contrato.



Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) surgen en el marco del Plan de Acción (2004-2008) de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética E4 (2004-2012) del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio del Gobierno español. Un buen número de ayuntamientos españoles han hecho suyo este mandato, actuando en el ámbito local mediante la firma de la Carta de Aalborg y desarrollando Agendas Locales 21. Los Planes de Movilidad han sido una de las herramientas propuestas desde estas Agendas para atajar las afecciones sociales y ambientales. Desde el comienzo de estas iniciativas son muchos los planes que se han realizado. Por ello, existe una dilatada experiencia en España en la elaboración de estos Planes, por lo que solicitar los años de experiencia expuestos anteriormente no limita la concurrencia a la contratación y por otro lado, garantiza, por todo lo expuesto en el párrafo anterior, la calidad del trabajo. También se ha de tener en cuenta que debido al periodo necesario para elaborar los planes, una media superior al año, se considera que un periodo de 5 años de experiencia garantiza la participación en más de un plan.

Por último, interesa contar en el equipo con personal con experiencia y conocimientos en materia de cambio climático y/o cálculo en la huella de carbono. Con ello, se pretende garantizar que las actuaciones que se planifiquen contribuyan a la mitigación del cambio climático. Tal y como se ha expuesto en el punto dedicado a la JUSTIFICACIÓN, desde las políticas europeas a las andaluzas, las actuaciones en materia de transporte y movilidad deben tener en cuenta el cambio climático con el fin de mitigarlo.

Para:

- Personal Técnico especialista en transporte con experiencia mínima de (3) años en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono.

Es necesario disponer de personal que tenga experiencia en la obtención de la Declaración Ambiental Estratégica y en su incorporación al PTMACO, asimismo, en la obtención del Informe de Evaluación de Impacto en la Salud y su incorporación al PTMACO. Esta experiencia es crítica, debida a los tiempos necesarios para su obtención, que pueden verse acortados si se cuenta con personal con experiencia en estos trabajos. Y, por el contrario pueden verse incrementados si se pasa por alto algún trámite o información que sea de interés para las administraciones ajenas a esta Consejería, provocando la solicitud de subsanaciones y aclaraciones por parte de estas administraciones y por consiguiente retrasos en la ejecución del contrato.

Para:

- Personal Técnico especialista en análisis económico y financiero.

Es necesario incorporar al proyecto a un especialista que analice las diferentes alternativas que surjan durante la elaboración del PTMACO. De la realización de un correcto análisis dependerá que se seleccione la mejor opción, teniendo en cuenta los costes y beneficios económicos y los costes y beneficios sociales y medioambientales. Se considera un mínimo de 3 años como umbral mínimo para garantizar la realización del trabajo.

Por último, el contrato necesita realizar trabajos de campo (encuestas) necesarios para realizar el diagnóstico de la situación actual, formando parte de la modelización. Es necesario contar con personal que realice el diseño, ejecución de las encuestas y, posteriormente su tratamiento de datos.

Acreditación de la Solvencia Técnica.

Acorde al artículo 76.1 y .2 se considerará obligación esencial la adscripción a la ejecución del contrato de los medios personales que cumplan con el equipo técnico que debe cubrir los perfiles detallados en el apartado de Solvencia Técnica. La empresa licitadora propuesta como adjudicataria presentará un listado de las personas que formarán el equipo técnico que se asignará para la ejecución del proyecto según el **Anexo “Equipo Técnico”**, incluido en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

Para acreditar los requisitos que se exigen al equipo técnico la empresa licitadora propuesta como adjudicataria presentará una Declaración Responsable por cada persona del equipo técnico, firmada por el interesado, según el **Anexo “Declaración responsable de competencias adquiridas y conocimientos aplicables al objeto de contrato”**, incluido en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, y que se acompañará con el Curriculum Vitae.

Para asegurar el mantenimiento del Equipo Técnico durante la ejecución del proyecto se realizarán **Certificaciones Responsables de Participación en el Proyecto**, de carácter individual, que todo el personal interviniente en el proyecto deberá cumplimentar. Estos Certificados se realizarán mensualmente y enviados trimestralmente al Responsable del Contrato. Estarán fechados y firmados por el personal técnico del proyecto, de forma individual y por la persona que ostenta la Dirección del Proyecto, por parte de la empresa adjudicataria. En la primera reunión de planificación se articulará el método de comprobación y el formato de los citados certificados. En todo caso, el modelo de **Certificado Responsable de Participación en el Proyecto** deberá estar disponible en el plazo de 15 días desde la fecha de firma del contrato, siendo responsable de ello la empresa adjudicataria.

Penalizaciones por cumplimiento defectuoso.

Las penalidades por cumplimiento defectuoso relativas a los medios de personal que conforman la solvencia técnica, detallada anteriormente, se especifican en los Pliegos que integran esta licitación.

17. MEJORAS.

Los licitadores podrán presentar mejoras relacionadas con el número encuestas declaradas. Partiendo de las 250 encuestas declaradas que se requieren en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, los licitadores podrán presentar propuestas que aumenten el número de encuestas declaradas a realizar. El aumento se representará en porcentaje, siendo el límite máximo de porcentaje del 20%.

También, podrán presentar mejoras relacionadas con el número encuestas telefónicas. Partiendo de las 700 encuestas telefónicas que se requieren en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, los licitadores podrán presentar propuestas que aumenten el número de encuestas telefónicas a realizar. El aumento se representará en porcentaje, siendo el límite máximo de porcentaje del 20%.

18. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN.

18.1 Criterios de adjudicación de forma automática. Suman un total de **59 puntos**.

La adjudicación se realizará utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación basados en el principio de mejor relación calidad-precio, acorde al artículo 145.1.

Valoración de la proposición económica.

La máxima puntuación (**49** puntos) la obtendrá la oferta económica más baja de las admitidas, y la mínima



puntuación (0 puntos) la obtendrá la oferta económica que coincida con el presupuesto de licitación. Las ofertas intermedias tendrán la puntuación que les corresponda de acuerdo con un criterio de proporcionalidad lineal entre los valores máximos (máxima puntuación), y mínimos (mínima puntuación) indicados anteriormente.

Se aplicará la siguiente fórmula para la obtención de la puntuación (X) de cada oferta económica (Of) admitida.

$$X = \frac{Max \times (PL - Of)}{PL - OMB}$$

siendo,

PL= Presupuesto de Licitación (en euros)

Max= Puntuación máxima de la proposición económica

OMB= Oferta Más Baja (en euros)

Of= Oferta económica de la empresa (en euros)



Mejoras al Servicio. Suman un total de **10 puntos**

Mejora: Aumento del número de Encuestas de Preferencias Declaradas con un máximo de 20% de **porcentaje de mejora**.

Puntuación máxima: 5 puntos.

Para la valoración de la mejora se utilizará la formula:

$$X = (\% \text{ Licitador} \times P_{\text{max}}) / \% \text{ Máximo}$$

siendo

%Licitador= Porcentaje de aumento propuesto por el licitador.

P_{max} = Puntuación máxima a conseguir.

%Máximo = Porcentaje máximo que se admite de mejora.

Mejora: Aumento del número de Encuestas de Telefónicas con un máximo de 20% de **porcentaje de mejora**.

Puntuación máxima: 5 puntos.

Para la valoración de la mejora se utilizará la formula:

$$X = (\% \text{ Licitador} \times P_{\text{max}}) / \% \text{ Máximo}$$

siendo

%Licitador= Porcentaje de aumento propuesto por el licitador.

P_{max} = Puntuación máxima a conseguir.

%Máximo = Porcentaje máximo que se admite de mejora.

18.2 Criterios de adjudicación ponderables en función de un juicio de valor. Sumarán un total de **41 puntos**.

En virtud del artículo 146.3 de la LCSP y con el objeto de conseguir ofertas de gran calidad, se establece un **umbral mínimo** en el conjunto de los criterios de adjudicación ponderables en función de juicios de valor del 50% de la puntuación máxima, es decir para garantizar la continuación en el procedimiento, las personas licitadoras deben obtener en el conjunto de estos criterios un mínimo de **20,5 puntos**.

La siguiente tabla muestra los **criterios ponderables mediante juicio de valor**:

Los criterios de adjudicación valorados mediante juicio de valor valoran el grado de conocimiento que la empresa licitadora tiene sobre los trabajos requeridos. Para este caso el grado de conocimiento puede conocerse mediante el documento "Proceso de Integración de los Trabajos", donde la empresa licitadora debe demostrar su

conocimiento de las materias que componen el trabajo y, especialmente, como se han de coordinar los flujos de resultados entre estas materias, con el fin optimizar su integración en un único Plan Estratégico y evitar retrasos en los tiempos de ejecución. También puede conocerse el grado de conocimiento mediante una exposición de los riesgos y sus planes de contingencia..

Código	Criterio	Documentos a valorar	Sub-criterio	Puntos
CVJ-1	Alcance del Trabajo. METODOLOGÍA	" CVJ-1-D1 METODOLOGÍA"	Adecuación de la Metodología propuesta para alcanzar el objeto de contrato.	15
CVJ-2	Alcance del Trabajo. PROGRAMACIÓN	"CVJ-2-D1 DESGLOSE DEL TRABAJO"	Adecuación de los trabajos propuestos y su programación con respecto a los entregables solicitados en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.	8
		"CVJ-2-D2 GRÁFICO DE RED"		
		"CVJ-2-D3 CRONOGRAMA"	Adecuación del Cronograma a la programación propuesta. Coherencia de los hitos con la programación y el PPTP.	8
		"CVJ-2-D4 LISTADO DE HITOS"		
		"CVJ-2-D5 RUTA CRÍTICA"	Adecuación de la Ruta Crítica con el Desglose de Trabajo y el Cronograma	5
CVJ-3	Plan de Riesgos	"CVJ-3-D1 PLAN DE RIESGOS"	Adecuada identificación de los riesgos y respuestas a éstos.	5

Justificación de los criterios ponderables mediante juicio de valor.

Para un óptimo desarrollo de los trabajos dirigidos a la consecución del objeto de contrato **es necesario asegurar que las empresas licitadoras tienen los conocimientos suficientes para garantizar la calidad de los trabajos** (eficiencia) y la consecución de los objetivos propuestos (eficacia).

En aras de garantizar la elección de la mejor oferta de las presentadas, se considera que:

- descomponer correctamente el proyecto objeto del contrato en paquetes de trabajo,
- identificar los entregables, tanto los expuestos en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares como los entregables intermedios, necesarios para alcanzar los que son objeto del contrato,
- jerarquizar los diferentes paquetes de trabajo,
- identificar claramente en que momentos de la jerarquización de los trabajos se obtienen los entregables,
- asignar a los paquetes de trabajo los tiempos necesarios para su ejecución, consiguiéndose un cronograma creíble,
- identificar hitos que sirvan para evaluar la marcha del contrato,
- identificar correctamente los riesgos posibles inherentes a la ejecución del proyecto permite saber de la experiencia de la empresa licitadora en proyectos similares,

permite conocer los conocimientos que tiene el equipo de trabajo desarrollando proyectos similares.

Para poder valorar adecuadamente los conocimientos de la empresa y su equipo de trabajo en proyectos similares es necesario conocer cómo planificará y afrontará la empresa la ejecución del proyecto. Es decir, aquellas empresas que realicen un adecuada planificación, considerando como mínimos de una planificación los considerandos anteriores, demuestran que la experiencia exigida en la solvencia técnica aporta calidad al trabajo y asegura la consecución del objeto del contrato.



Los documentos, que componen cada criterio valorable mediante juicio de valor, requeridos a las empresas licitadoras incluyen los considerandos anteriores y obliga a coordinarlos, evidenciando los conocimientos en la materia.

A continuación se describen los documentos que se requieren para la valoración de los criterios expuestos.

CVJ-1. Alcance del Trabajo – METODOLOGÍA.

CVJ-1-D1. Documento descriptivo, que se titulará “CVJ-1-D1 METODOLOGÍA”, con la metodología a emplear para la ejecución del Proyecto. Para ello se dispone de un máximo de 10 páginas (1 hoja dos páginas), utilizando la fuente Time New Roman con un tamaño de letra de 12 e interlineado sencillo.

Con la información contenida en este documento se analizará la adecuación de la metodología propuesta por la empresa licitadora a la consecución del objeto del contrato.

En este documento debe incluirse acorde a lo expuesto en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares: “*el procedimiento de extrapolación muestral, el nivel de confianza y el error muestral máximo. También deberá justificar el procedimiento que se seguirá desde la extracción de los datos hasta la obtención de los resultados, incluido el proceso de explotación y análisis de los datos. Igualmente las empresas licitadoras deberán indicar las fuentes de datos que se utilizarán en relación a la población, tanto residente como turista, así como espacial, principalmente de los usos del suelo. Las empresas licitadoras incluirán en sus ofertas la metodología que emplearán para la obtención de las matrices Origen-Destino. En este sentido, deben quedar identificadas las fases y trabajos necesarios desde la obtención de los datos sin tratar y depurar hasta la generación de las matrices Origen-Destino, incluyendo ambas fases.*”

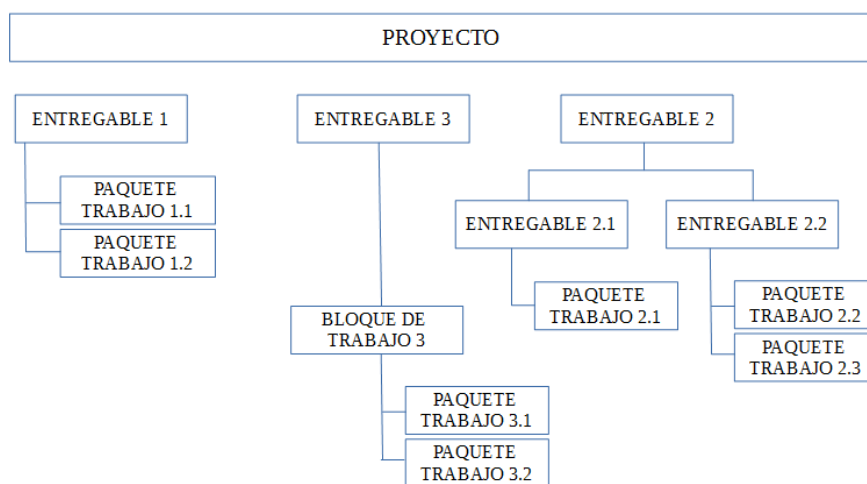
CVJ-2. Alcance del Trabajo – PROGRAMACIÓN.

Las empresas licitadoras deberán incluir en este criterio y en sus sub-criterios la coordinación que debe darse entre los BLOQUES trabajos que integran el contrato, expuestos en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares en el punto 5 CONTENIDO, DESCRIPCIÓN Y PROGRAMACIÓN DE LOS TRABAJOS.

CVJ-2-D1. Documento, que se titulará “**CVJ-2-D1 DESGLOSE DEL TRABAJO**”, con el desglose jerárquico del trabajo a realizar y su descomposición en paquetes de trabajo que ponga de manifiesto la viabilidad de la ejecución. Se trata de subdividir el trabajo para cada uno de los entregables definidos en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares. Cada bloque de trabajo o paquete de trabajo o trabajo específico deberá tener como objetivo la obtención de uno o varios entregables. Un entregable puede ser un resultado o producto final o un producto necesario para la ejecución del siguiente bloque o paquete de trabajos. Si la empresa licitadora cree necesario incluir entregables no previstos en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, puede hacerlo siempre que aporte claridad al documento.

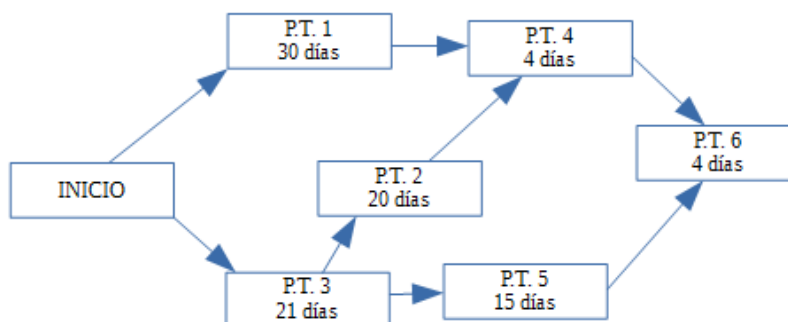
Esta información puede presentarse en un esquema, un organigrama, un diagrama de espina o cualquier otro método. Como orientación se presenta el siguiente organigrama.





Para ello se dispone de un máximo de 10 páginas (1 hoja dos páginas).

CVJ-2-D2. Se aportará un Gráfico de Red que muestre la secuencia de la programación de los trabajos identificados. Este documento se titulará “**CVJ-2-D2 GRAFICO DE RED**”. Deberá mostrar la secuencia de los trabajos y el tiempo estimado de cada trabajo. Aquellos trabajos que dependen de un tercero, como los procesos en los que interviene el Órgano Ambiental, también deben ser estimados en su duración. Aunque no se exige un determinado formato, como orientación se muestra el siguiente ejemplo:



Se podrá aportar en A3 o A4.

Con la información contenida en estos documentos se analizará el conocimiento que la empresa tiene sobre el objeto de contrato y de los trabajos y procesos necesarios para alcanzar el entregable final “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible. Así, mismo se analizará el conocimiento de la empresa en la gestión de proyectos donde intervienen diferentes procesos que deben coordinarse para obtener un producto final.

CVJ-2-D3. Cronograma, denominado “**CVJ-2-D3 CRONOGRAMA**” desglosado de los trabajos, preferiblemente en formato diagrama de Gantt. Se recomienda que se identifiquen las relaciones entre los diferentes trabajos, en coincidencia con la información facilitada en los documentos “DESGLOSE DEL TRABAJO” y “GRÁFICO DE RED”.

Podrá presentarse en formato A3 o A4.

CVJ-2-D4. El listado de hitos se denominará “**CVJ-2-D4 LISTADO DE HITOS**” y tendrá un máximo 1 página (1 hoja dos páginas) con la fuente Time New Roman , tamaño 12 e interlineado sencillo. Se deben incluir los hitos de mayor interés, teniendo en cuenta los principales entregables del proyecto y el cronograma expuesto. No se requiere un listado exhaustivo de hitos, al objeto de aportar claridad al documento.

CVJ-2-D5. Identificación de la ruta crítica y controles de seguimiento sobre la ruta crítica, denominado “**CVJ-2-D5 RUTA CRÍTICA**”. Se describirá en un máximo de 2 página (1 hoja dos páginas) con la fuente Time New Roman , tamaño 12 e interlineado sencillo. Tomando la información de los anteriores documentos de este criterio (CVJ-2) se está en condiciones de elaborar la ruta crítica del proyecto, aquella que determina el mayor tiempo necesario para alcanzar el objeto final del proyecto y, por tanto, sobre la que habrá realizar un seguimiento, pues una desviación al alza en los tiempos de ejecución en los paquetes de trabajo que la componen supondrá el incumplimiento de los plazos.

Para la obtención de un listado de hitos creíble y la identificación de una ruta crítica es necesario contar con conocimientos la materia objeto de contrato, máxime cuando estos hitos y ruta crítica han de estar en consonancia con la información facilitada en los anteriores documentos y con el cronograma que figura en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

CVJ-3. PLAN DE RIESGOS.

La detección temprana de los riesgos asegurará que las respuestas a estos estén planificadas, por lo que los tiempos y costes de respuesta se reducirán en beneficio del proyecto. Se trata de presentar un Plan de Riesgos previsible y creíble.

Un Plan de Riesgos creíble con respuestas adecuadas a éstos, denota el conocimiento de la empresa adjudicataria en en la ejecución de trabajos similares.

Formato del documento:



La empresa solicitante presentará un Plan de Riesgos, denominado “CVJ-3-D1 PLAN DE RIESGOS” que identifique posibles riesgos y las respuestas previstas en caso de producirse el riesgo, para ello se incluirá una tabla con la siguiente información:

- Descripción del riesgo. Incluya el factor que determina la existencia del riesgo. A modo de ejemplo decir que los factores pueden ser temporales (retrasos,...), de personal (baja, ...), de coste (aumento de subcontrataciones previstas, ...), de supuestos no cumplidos (la calidad del entregable proveniente de un subcontratista,...), imprevistos (cambios legislativos,...), entre otros.
- Probabilidad de ocurrir el riesgo. De 1 a 5, donde 5 identifica un riesgo con una alta probabilidad de ocurrir y 1 una probabilidad muy baja.
- Grado de Impacto. Qué grado de impacto tiene en el proyecto si el riesgo se produce. De 1 a 5, donde 5 indica un impacto que pone en peligro la continuación del proyecto y 1 un impacto muy leve sin peligro para la continuidad del proyecto ni tan siquiera de los tiempos de ejecución.
- Breve descripción del impacto si el riesgo ocurre. E intente clasificarlo, por ejemplo como temporal, económico, calidad, ...
- Respuesta prevista si ocurre el riesgo anulando o minimizando el impacto. Tenga en cuenta que los riesgos existen y se materializan, por tanto la respuesta planificada a los riesgos es la parte fundamental del Plan de Riesgos. Describa la respuesta brevemente y, en el caso, de no tener respuesta indíquelo.

Para ello se dispone de un máximo de 2 páginas (1 hoja dos páginas), utilizando la fuente Times New Roman con un tamaño de letra 12 e interlineado sencillo.

18.3 Criterios de adjudicación relacionados con la Calidad.

Para un óptimo desarrollo de los trabajos dirigidos a la consecución del objeto de contrato es necesario asegurar que las empresas licitadoras tienen los conocimientos suficientes para garantizar la calidad de los trabajos (eficiencia) y la consecución de los objetivos propuestos (eficacia).

En aras de garantizar la elección de la mejor oferta de las presentadas en relación al objeto de contrato, se considera que abordar el proyecto desde una adecuada metodología e identificar correctamente los riesgos posibles inherentes a la ejecución del proyecto permite valorar los conocimientos del equipo de trabajo en proyectos similares.

Este hecho se refleja en los criterios de adjudicación de calidad que se componen de la **METODOLOGÍA del Alcance del Trabajo** con un peso de 15 puntos, la **PROGRAMACIÓN del Alcance del Trabajo** con un de 21 puntos, el **Plan de Riesgos** con un peso de 5 puntos y, por último, con el **aumento** del número de **Encuestas de Preferencias Declaradas y Encuestas Telefónicas** con un peso 10 puntos. El aumento del número de encuestas permite la recogida de un mayor número de respuestas y datos de movilidad en el ámbito de actuación lográndose una mayor precisión sobre los datos de desplazamientos de la ciudadanía y turistas y permite mayor exactitud en el flujo de los viajes entre zonas e intrazonales. Esta mayor precisión mejora la información que se traspasará a los trabajos que se nutren de los datos obtenidos en el trabajo de campo.

19 CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN.

De acuerdo con el artículo 70 del Reglamento 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y de los artículos 201 y 202.1 de la Ley 9/2017 se deberá incluir al menos una de las condiciones especiales de ejecución de las enumeradas en el artículo 202.2 de la Ley 9/2017.



Al amparo de la Ley 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres y de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía o normas que las sustituyan, se establecen las siguientes condiciones especiales de ejecución del contrato:

- La empresa adjudicataria deberá asegurar que al menos el 40% del personal que trabaje en el proyecto sean mujeres y que la carga de trabajo de estas mujeres sea al menos del 40% del trabajo realizado.
Se tomará como prueba documental las **Certificaciones Responsables de Participación en el Proyecto** que todo el personal interviniente en el proyecto debe cumplimentar, detallados en el apartado "Acreditación de la Solvencia Técnica".

En el supuesto que la empresa adjudicataria subcontrate la ejecución de determinadas partes del contrato, la obligación que se deriva del cumplimiento de la presente cláusula social será asumida del mismo modo e íntegramente por la subcontrata, ya sea empresa o profesional, siendo responsable de su cumplimiento la empresa adjudicataria. En el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, se especificarán las penalidades por cumplimiento defectuoso de la condiciones especificadas en este punto, de acuerdo al artículo 192.1.

20 PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES.

Para la realización del presente contrato la empresa adjudicataria no necesita recabar datos de carácter personal y en el caso de realizar recogida de datos de carácter personal sin el conocimiento y consentimiento de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, lo hará bajo su responsabilidad. Considerando que nos es necesaria la recogida de datos de carácter personal las empresas licitadoras se comprometerán explícitamente en su ofertas al cumplimiento de la legislación vigente en materia de protección datos de carácter personal y deberán asegurar que la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio nunca tendrá acceso a información que conlleve obligaciones sujetas a dicha legislación. En este sentido, la empresa adjudicataria prestará especialmente al *Reglamento (UE) 23016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos*.

21 PERSONAS RESPONSABLES DEL PROYECTO.

De conformidad con el art. 62 de la Ley 9/2017, las funciones de Responsable del Contrato serán realizadas por el personal que designe la Dirección General de Movilidad. Esta persona o personas conformarán la Dirección del Contrato.

FECHA Y PIE DE FIRMA

En Sevilla, a fecha de la firma electrónica.

El Jefe de Servicio de Planificación y Explotación del Transporte

Fdo. Manuel Márquez Pigner



ANEXOS

- **EQUIPO TÉCNICO.**
- **Declaración responsable de competencias adquiridas y conocimientos aplicables al objeto de contrato.**



ANEXO. EQUIPO TÉCNICO.

D./Dª., con Documento Nacional de Identidad número, en representación de, con C.I.F. número, bien enterado de las condiciones facultativas, económico-administrativas y demás documentación que integra el expediente que ha de regir en la licitación para la adjudicación del **SERVICIO ASISTENCIA TÉCNICA PARA ELABORAR EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

Hace constar la relación del personal que conformará el Equipo Técnico que ejecutará los trabajos del **SERVICIO** mencionado.

Nombre y Apellidos	Perfil/es a los que se asigna acorde a su Declaración Responsable. (1) (2)	Vinculación laboral (indefinido, e contrato eventual, profesional independiente,...)	Requerido en Solvencia Técnica (Si/No)

Inserte la líneas que necesite.

Así mismo se nombrará como Director de Proyecto de la Empresa a con D.N.I. número, personal perteneciente a la empresa licitadora, cuyas funciones en la empresa son:

Fecha:

Fdo.:

Firma y Sello:

(1) Tabla de Perfiles.

Código Perfil	Especialidad
MST	Especialista en Modelización de Sistemas de Transporte.
PT	Especialista en Planificación del Transporte
OGST	Especialista en Operación y Gestión de Sistemas de Transporte
TCC	Especialista en Transporte con experiencia en Cambio Climático
TCH	Especialista en Transporte con experiencia en Cálculo de la Huella Ecológica y/o Huella de Carbono.
AEF	Especialista en Análisis Económico y Financiero con experiencia en Análisis Coste Beneficio.

(2) Una persona no podrá ser asignada a más de **2** perfiles.

ANEXO.

**Declaración responsable de competencias adquiridas y conocimientos aplicables
al objeto de contrato.**

Apellidos y Nombre:	
DNI	
Relación con la empresa licitadora	(indefinido, e contrato eventual, profesional independiente,...)

**Años de Experiencia en las siguientes especialidades y perfiles (1) para los que me considero con
competencias y conocimientos**

Especialidad	Años solicitados	Años de experiencia	Perfil/Perfiles (2)
Especialista en Modelización de Sistemas de Transporte.	5		
Especialista en Planificación del Transporte	5		
Especialista en Operación y Gestión de Sistemas de Transporte	5		
Especialista en Transporte con experiencia en Cambio Climático	3		
Especialista en Transporte con experiencia en Cálculo de la Huella Ecológica y/o Huella de Carbono.			
Especialista en Análisis Económico y Financiero con experiencia en Análisis Coste Beneficio.	3		

Experiencias que considero me habilitan para los perfiles detallados en la tabla anterior.

Perfil	Proyecto	Entidad de Destino (3)	Empresa (4)	Mes/Año de Inicio	Mes/Año Fin (5)	Meses (6)
Breve Descripción de los trabajos realizados que considere le habilitan para el Perfil indicado. (500 caracteres incluidos espacios)						

Repita esta tabla tantas veces como considere necesario.



ANEXO.

**Declaración responsable de competencias adquiridas y conocimientos aplicables
al objeto de contrato.**

Titulación Académica Oficial

Título	Nivel (FP Grado Medio / Superior / Universidad Grado Medio / Superior, Master, ...)

Otros conocimientos que pueda acreditar relacionados con los perfiles exigidos

Título	Certificaciones / Cursos /

(1) De los perfiles con los que se considera con conocimientos y experiencias la empresa licitadora seleccionará los que considere más adecuados.

(2) Tabla de perfiles.

Código Perfil	Especialidad
MST	Especialista en Modelización de Sistemas de Transporte.
PT	Especialista en Planificación del Transporte
OGST	Especialista en Operación y Gestión de Sistemas de Transporte
TCC	Especialista en Transporte con experiencia en Cambio Climático
TCH	Especialista en Transporte con experiencia en Cálculo de la Huella Ecológica y/o Huella de Carbono.
AEF	Especialista en Análisis Económico y Financiero con experiencia en Análisis Coste Beneficio.

(3) Entidad Destino. Es la Entidad final para la que se desarrollaba o desarrolla el trabajo.

(4) Empresa. Es la empresa para la que se trabajaba por cuenta ajena o como profesional contratado.

(5) En el caso que su intervención en el proyecto no haya finalizado, indíquelo con el texto "ACTUAL".

(6) Meses. Son los meses de trabajo realizado, no los transcurridos desde inicio a fin de proyecto. En el caso que su intervención en el proyecto no haya finalizado, ponga los meses transcurridos hasta la fecha.

Declaración de veracidad de la información facilitada.

El abajo firmante manifiesta bajo su responsabilidad que los datos consignados en la tabla superior son ciertos.

La inexactitud, falsedad u omisión de los datos consignados o el incumplimiento de los requisitos exigibles determinará la imposibilidad de prestar los servicios establecidos sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas a que hubiera lugar.



Fecha y firma.

Fdo. (Nombre, apellidos y DNI)

Se adjunta Curriculum Vitae.

