MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA EL INICIO DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA ELABORAR EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. (DGM-GR 01/2019/PLAN/PTMAGR).

N.º EXPEDIENTE: 2019/242766

Andalucía se mueve con Europa

Esta Memoria justificativa sustituye a la elaborada con fecha 4 de junio de 2019, como consecuencia de la necesidad de incorporar al Pliego de cláusulas administrativas particulares que regirá la contratación, las observaciones realizadas por la Asesoría Jurídica de la Consejería en el Informe 78/2019, de 28 de junio de 2019, que afectan, asimismo, a aspectos que la LCSP exige que queden justificados en el expediente incluidos en dicha Memoria.
No obstante, la motivación de la necesidad e idoneidad del contrato, que dio lugar al inicio de este expediente de contratación mediante Acuerdo de 5 de junio de 2019, conforme a lo exigido por el artículo 116 en relación con el artículo 28 de la LCSP, permanece inalterable en esta fase preparatoria del expediente.

ÍNDICE

1 OBJETO.
2 ANTECEDENTES.
3 JUSTIFICACIÓN.
3.1 INTRODUCCIÓN.
3.2 DIRECTIVAS, COMUNICADOS Y NORMATIVA QUE RESPALDAN LA ACTUACIÓN.
3.2.1 UNIÓN EUROPEA.
3.2.1.1 De la necesidad de los Planes de Movilidad en las Áreas Metropolitanas.
3.2.1.2 Análisis Coste Beneficio.
3.2.2 ESPAÑA.
3.2.2.1 Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020.
3.2.2.2 Estrategia Española de Movilidad Sostenible.
3.2.2.3 Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
3.2.3 ANDALUCÍA.
3.2.3.1 De la necesidad de los Planes de Movilidad en las áreas metropolitanas.
3.2.3.2 Legislación Andaluza que incide en el objeto de contrato.
Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.
Igualdad de Género.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 1 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Salud Pública de Andalucía.
Transparencia pública y evaluación de políticas públicas.
Estrategia energética de Andalucía 2020
Derechos de las personas con discapacidad.
Cambio Climático.

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.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 2 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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 Granada. Plan de Movilidad Sostenible, en adelante PTMAGR.

Los trabajos para alcanzar la Versión Final del PTMAGR, 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 Granada, la realización de un análisis de coste-beneficio de las actuaciones que surgen del propio PTMAGR. 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 PTMAGR. 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 PTMAGR, 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.

La Versión Final del PTMAGR, 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 PTMAGR.

2.- ANTECEDENTES.

Según Acuerdo de 11 de diciembre de 2012, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. 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 desarrolló 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***

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 3 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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 Granada, éste tiene competencias para participar en la redacción y modificaciones del Plan de Transporte Metropolitano.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 4 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

3. JUSTIFICACIÓN.

3.1 INTRODUCCIÓN.

El modelo de movilidad imperante en nuestro entorno y en concreto en los ámbitos urbanos y metropolitanos, descansa en una participación muy alta de la movilidad motorizada con soporte fundamental en el automóvil privado. Este modelo se esta demostrando insostenible no solo por sus efectos ambientales, de consumo energético y otras externalidades, si no por que al mismo tiempo esta generando incapacidad para el desempeño de su propia función: garantizar el acceso de las personas a los centros de trabajo, estudios, dotaciones publicas, compras, ocio etc. en condiciones de eficiencia y seguridad. La fluidez en el transporte de mercancías también se encuentra cuestionada.

Algunas referencias sobre reparto modal en las aglomeraciones urbanas andaluzas indicativas de esta situación son las siguientes: El 57 por ciento de los desplazamientos de las personas se realiza en automóvil, frente al 29 por ciento a pie, el 6,8 por ciento en transporte público colectivo, el 4,9 por ciento en moto y el 1,4 por ciento en bicicleta.

La evolución de la movilidad en nuestros ámbitos urbanos y metropolitanos ha tendido hacía tasas unitarias de movilidad más elevadas, a viajes de mayor distancia recorrida y a una pérdida progresiva de la movilidad no motorizada, sobre todo de la peatonal, que hasta hace unas décadas era la mayoritaria. 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 y la reducción de viajes peatonales se han venido, pues, canalizando hacía el automóvil privado.

Aunque se trate de datos a nivel autonómico, es también resaltable la distribución por modos del transporte de mercancías en Andalucía: el 51,8 por ciento corresponde al camión, frente al escaso 0,5 por ciento del tren, que en cambio es considerado el medio más limpio y sostenible para esta movilidad

La definición para su implementación de procesos más eficientes de distribución de mercancías en el ámbito urbano y metropolitano es una de las cuestiones más relevantes pendientes de definir por estos documentos de planificación.

Entre las causas de este modelo de movilidad deben citarse elementos culturales que han asociado en nuestra sociedad el automóvil privado con importantes cuotas de libertad y a un servicio rápido y eficiente que, como se ha indicado anteriormente, paulatinamente se esta poniendo en cuestión, pues está generando ciudades congestivas en su funcionalidad. Esta situación seguramente debe estar en la base de indicadores recientes que apuntan hacia otra mentalidad, especialmente entre la población mas joven que ya no señala al automóvil como principal objeto de deseo.

El desarrollo socioeconómico durante varias décadas de manera interrumpida hasta 2007, la evolución hacia ciudades de mayor extensión en especial en referencia a la ciudad metropolitana, que explica asimismo que los viajes sean de mayor distancia, así como modelos de desarrollo urbanístico que han generado con frecuencia zonas monofuncionales en los usos del suelo, están también entre las causas de este modelo de movilidad.

Además, estos desarrollos urbanísticos metropolitanos se han concretado también con frecuencia en modelos dispersos y en zonas residenciales de densidades bajas, produciéndose ciudades poco propicias para que la movilidad se realice en modos públicos de transportes y también en medios no motorizados, especialmente a pie.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 5 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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.

La legislación urbanística promulgada por la Comunidad Autónoma de Andalucía durante la pasada década se destina en gran medida a ordenar las zonas de expansión urbana, volviendo al modelo de ciudad compacta y diversa, que genera proximidad, evita desplazamientos y dificulta la aparición de espacios urbanos degradados. Sin embargo, dada la complejidad y lentitud de los procesos urbanos, las nueve aglomeraciones urbanas andaluzas se encuentran aún muy alejadas de este modelo deseable y siguen generando una movilidad altamente insostenible.

Asimismo, las políticas mediante las que se ha tratado de resolver las necesidades de accesibilidad en las ciudades y el transporte de mercancías en general se han centrado en infraestructuras en parte de transporte público, como cercanías ferroviarias y tranvías, pero sobre todo para uso del automóvil privado. En consecuencia mayor uso de vehículos alimentados con combustibles fósiles no renovables y de efectos externos importantes.

Esta reorientación del modelo de ciudad ya estaba presente en la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad del año 2004, que propugna desarrollar un modelo de ciudad que minimice la necesidad de desplazamientos urbanos, teniendo en cuenta la recuperación de la ciudad existente y evitando el consumo excesivo de suelo, o el diseño de estrategias integradas de transporte multimodal que mejoren su eficacia, calidad y movilidad, contribuyan a la disminución del tráfico, y favorezcan la peatonalización y el uso de la bicicleta y del transporte público colectivo.

De no ser así va a resultar imposible el cumplimiento de los compromisos internacionales para la lucha contra el cambio climático, y tampoco el objetivo de reducir en un 60 por ciento las emisiones de gases contaminantes establecido por el Libro Blanco del transporte de la Unión Europea.

En la revisión del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea (Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible, COM 2011) se expresa que el sistema de transporte no es sostenible y se aboga por un cambio de paradigma. Para el año 2050, las emisiones de dióxido de carbono, CO2, procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del 50 por ciento en el horizonte del año 2050. El desequilibrio de accesibilidad territorial entre las zonas centrales y periféricas se remarcará. Seguirán aumentado los costes sociales de los accidentes y del ruido.

También debe indicarse que la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente y sostenible, tiene como eje fundamental la apuesta europea de reducir el 20 por ciento de los gases con efecto invernadero, reducir el 20 por ciento del consumo energético y producir el 20 por ciento de la energía con fuentes renovables.

El Plan de Transporte Metropolitano del Area de Granada. Plan de Movilidad Sostenible permite avanzar en una nueva cultura donde la ciudadanía sea el eje central y busca paliar en la mayor medida posible los efectos negativos de la movilidad, promoviendo un transporte más ecológico, fundamentalmente, mediante la promoción del transporte público, la promoción extensiva de la movilidad no motorizada mediante el uso de la bicicleta y el fomento de los desplazamientos peatonales, contribuyendo con ello a una mejora substancial del medio ambiente o, al menos, frenando su deterioro.

El nuevo documento debe estar adaptado al contexto actual, en cuanto a contenidos y a un horizonte de medio plazo, en el que las medidas tendentes a favorecer los modos no motorizados deben tomar un papel decisivamente relevante, así como medidas complementarias o alternativas a la inversión en infraestructuras para promover una mayor participación de los modos públicos colectivos entre la movilidad motorizada. Se siguen así las nuevas orientaciones de la Junta de Andalucía en materia de sostenibilidad establecidas en el proyecto Andalucía Sostenible.

El modelo de movilidad y especialmente la evolución de la movilidad indicada para el conjunto de aglomeraciones, tiene en la aglomeración urbana de Granada fiel reflejo, pues se trata de una de las mayores aglomeraciones urbanas de Andalucía por concentración de población y maduración del proceso de desarrollo

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 6 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

metropolitano, afectando a un numeroso numero de municipios del entorno de la capital. Así la evolución es la contraria a la pretendida de ahorro energético y de reducción de emisiones de gases contaminantes. Este ha sido el propósito de algunos documentos relativos al transporte en esta aglomeración, definir un modelo de movilidad para invertir esa tendencia. A través de la redacción del documento del Plan de Transporte Metropolitano del Area de Granada. Plan de Movilidad Sostenible se hará un diagnostico en cuanto a las medidas establecidas en esos documentos.

El Plan será el instrumento básico para la planificación del sistema de transporte del área de Granada 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.

Efectivamente, la intermodalidad es otra de las ideas centrales que debe fundamentar el sistema de transportes en nuestras aglomeraciones urbanas y en el área de Granada en este caso. La intermodalidad significará asignar a cada modo aquellos segmentos de la demanda para los que, según modos, presentan mejores condiciones para la prestación de servicio en términos de calidad de este y racionalidad económica. Las instalaciones y centros que contribuyen a la integración física de este sistema intermodal, constituyen también elementos que desempeñan un papel primordial: los aparcamientos de disuasión y los intercambiadores de transporte público. Precisamente, y por otro lado, en la apuesta que se hace por la movilidad sostenible y en este caso no motorizada, la combinación bicicleta transporte público ofrece una importante potencialidad del transporte público incrementando su radio de atracción. Asimismo la accesibilidad peatonal a estos centros es básica pues la mayoría de los viajes motorizados y especialmente los realizados en modos públicos, incluyen etapas a pie para acceso o dispersión.

A todo lo anterior, añadir que la puesta en marcha del metro de Granada ha supuesto un importante cambio en los desplazamientos de la población, incluyendo tanto motivos de trabajo como de ocio. El Metro de Granada con una longitud de 16 kilómetros sirve a una población estimada de 155.510 habitantes, consta de 26 estaciones, de las cuales 4 son intercambiadores. En su primer año de funcionamiento ha transportado a más de 10 millones de usuarios, acorde a las estimaciones iniciales. Además, desde su puesta en funcionamiento hasta noviembre de 2018 ha aumentado el uso del transporte público en el área metropolitana de Granada en un 13,50%.

La puesta en marcha del Metro de Granada ha implicado un incremento de más del 50% en el número de títulos de transporte del Sistema Tarifario Integrado (STI) del Consorcio de Granada, pasando de los 9,5 millones de títulos en 2016 a 14,5 en 2018. Y en especial en la tarjeta de transporte del Consorcio, la cual ya es utilizada en casi dos de cada tres accesos que se producen en el Metropolitano, llegando a un 64% en el primer trimestre de 2019.

Sin lugar a dudas esta puesta en marcha del Metro de Granada, que discurre por las poblaciones de Albolete, Maracena, Granada y Armilla, ha cambiado profundamente los parámetros de la movilidad del Área Metropolitana de Granada.

Asimismo el Plan queda enmarcado en la política medioambiental y de transporte de la Unión Europea, que hace referencia a los principios de intermodalidad, tarificación y control de emisiones y permitirán desarrollar en el futuro un análisis energético y medioambiental que cuantifique las mejoras medioambientales, a partir de las actuaciones que en el Plan de Movilidad se propongan.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 7 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

3.2 DIRECTIVAS, COMUNICADOS Y NORMATIVA QUE RESPALDAN LA ACTUACIÓN.

3.2.1 UNIÓN EUROPEA.

3.2.1.1 De la necesidad de los Planes de Movilidad en las Áreas Metropolitanas.

En el Plan de Acción de Movilidad [COM(2009) 490 final] la Comisión Europea (CE) considera que "*Los **sistemas de transporte urbano (ciudades, conurbanizaciones y áreas metropolitanas) son componentes del sistema de transporte europeo** y, como tales, **forman parte integrante de la Política Común de Transporte**, de acuerdo con los artículos 70 y 80 del Tratado CE".* Y remarca que "*otras políticas de la Unión Europea (cohesión, medio ambiente, salud, etc.) no pueden alcanzar sus objetivos"* si no se tienen en cuenta las características y especificidades urbanas y de las áreas metropolitanas.

En las Conclusiones del Consejo, de fecha 24 de junio de 2010, sobre el Plan de Acción de Movilidad Urbana, el Consejo CONSIDERA que "***las ciudades, las conurbanizaciones y las áreas metropolitanas son el núcleo esencial de la organización territorial***", e INSTA *"**a la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible para las ciudades y áreas metropolitanas***".

En el Dictamen de Comité Económico y Social Europeo (2011/C 21/10) sobre el Plan de Acción de Movilidad, antes mencionado, en el apartado 3.2 se ratifica esta consideración de la Comisión, y añade "*El Consejo informal de Ministros de Transporte de la Unión Europea del 16 de febrero de 2010 **subrayó la necesidad de introducir los planes de movilidad urbana (ciudades, conurbanizaciones y áreas metropolitanas)** en una legislación coordinada entre los entes locales, regionales, nacionales y comunitarios, a fin de fomentar una mayor integración de las infraestructuras y de los servicios de transporte en las estrategias territoriales, urbanas y rurales*".

En este mismo sentido en el **Libro Blanco del Transporte** "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible", elaborado por la DG de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea en 2011, dentro del capítulo 3 "LA ESTRATEGIA. LO QUE QUEDA POR HACER", en el apartado "Innovar para el futuro", se considera necesario, "***una estrategia mixta que incluya ordenación del territorio, regímenes de tarificación, servicios de transporte público** eficientes e infraestructuras para los modos no motorizados y para la carga/repostado de los vehículos no contaminantes, con el fin de reducir la congestión y las emisiones. Deberá animarse a las ciudades por encima de un determinado tamaño a elaborar planes de movilidad urbana, que reúnan todos estos elementos. Los planes de movilidad urbana deberán estar plenamente en consonancia con los planes de desarrollo urbano integrados. Será necesario un marco en la UE para hacer interoperables los regímenes de tarificación urbana e interurbanos para el usuario de los transportes por carretera.*".

Por la Decisión N.º 1386/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa al **Programa General de acción de la Unión en Materia de Medio Ambiente hasta 2020** << Vivir bien, respetando los límites de nuestro planeta>> se adopta un Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente (**VII Programa de Medio Ambiente**) con fecha de final de periodo en 31 de diciembre de 2020 y estructurándose en 9 Objetivos Prioritarios. El **Objetivo Prioritario número 8 es "aumentar la sostenibilidad de las ciudades de la Unión**". En el desarrollo de este octavo objetivo se considera que "*para el 2020 el 80% de los habitantes de la Unión Europea vivirán en zonas urbanas y periurbanas, por lo que el estado del medio urbano tendrá una influencia directa sobre la calidad de vida*". Por lo que es necesario "*aumentar la sostenibilidad de las ciudades de la Unión*" y para ello entre otras medidas "*l**a mayoría de las ciudades de la***

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 8 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Unión están aplicando políticas de ordenación y diseño sostenibles del espacio urbano, incluyendo enfoques innovadores para el transporte colectivo urbano y la movilidad".

La importancia de las zonas urbanas en el ámbito metropolitano de Granada es relevante en cuanto que **de las 35 Administraciones consorciadas, de ellas 33 son Municipios y de éstos 14 están considerados ciudades (áreas densamente pobladas), 11 están considerados poblaciones o ciudades (áreas con densidad media) y tan solo 8 están considerados áreas rurales (poco pobladas)**. Esta clasificación de 3 grados (Cities, Towns y Rural Áreas) fue consensuada en 2011 por la D.G. de Política Regional y Urbana (UE), la D.G. Agricultura y Desarrollo Rural (UE), EUROSTAT (Oficina Europea de Estadística) y el Centro Común de Investigación, que presta asesoramiento científico y técnico a la Comisión Europea (JRC por sus siglas en inglés); y es la que se toma como referencia por la Comisión Europea para clasificar a las unidades locales administrativas de Europa. Como ejemplo de su repercusión, puede citarse, a modo de ejemplo, que el grado asignado a una población puede determinar a que programas de proyectos acogidos a FEDER puede presentarse una unidad administrativa (Poblaciones, Mancomunidades, Consorcios, Asociaciones Transfronterizas, ...). La información expuesta esta disponible en: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/local-administrative-units , tomándose la última tabla de correspondencias editada por EUROSTAT: "Correspondence table LAU – NUTS 2016, EU-28 and EFTA / available Candidate Countries".

La **Comisión Europea en la Comunicación COM(2013) 913 final "Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos**" de fecha 17 de diciembre de 2013 considera que **los planes de movilidad urbana sostenible sirven** a las ciudades **para realizar un uso eficiente de sus servicios e infraestructuras de transporte** y para poner en marcha medidas rentables de movilidad urbana.

En la Comunicación de la Comisión ((COM 2013) 918 final), de 18 de diciembre de 2013, titulada "**Aire Puro para Europa**", por la que se revisa la Comunicación de la Comisión (COM 2005 – 446), de 21 de septiembre de 2005, titulada "Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica", en el capítulo dedicado a "Combatir la mala calidad del aire ambiente a corto plazo" se especifica "***conviene adoptar medidas a favor de la movilidad urbana sostenible, que contribuyan a resolver problemas de transporte localizados***". Y hace referencia a la Comunicación de la Comisión "Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos", en particular sobre los **planes de movilidad urbana sostenible como medidas complementarias a las herramientas de gestión de la calidad del aire a nivel local y regional.**

La Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea editó en enero de 2014 la "Guía: Desarrollo e implementación de planes de movilidad urbana sostenible" en la que se define Plan de Movilidad Urbana Sostenible como un "plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de **movilidad de las personas y empresas de las ciudades y sus alrededores en busca de una mejor calidad de vida.** Se basa en las práctica de planificación existentes y tiene en cuenta los **principios de integración, participación y evaluación**".

Por otra parte en la **Comunicación COM(2014) 490 final "La dimensión urbana de las políticas de la UE: elementos clave de una Agenda Urbana para la UE"** de fecha 18 de julio de 2014, se hace mención expresa al informe "**Ciudades del Mañana – Retos, Visiones y Caminos a seguir"** de octubre de 2011 de la DG de Política Regional, en el que se sintetizan los principios del modelo europeo de desarrollo urbano sostenible, considerando que "***El desarrollo territorial urbano europeo debe reflejar un desarrollo sostenible de Europa basado en el crecimiento económico y la organización territorial con una estructura urbana policéntrica***". Así mismo, en este informe se reconoce que "*las ciudades desempeñan un papel fundamental como motores de la economía, como lugares de conectividad, creatividad e innovación y como centros de servicios para sus alrededores.*" y que "**lo*s límites administrativos de las ciudades ya no reflejan la realidad*** *física,*

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 9 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

social, económica, cultural o medioambiental del desarrollo urbano, ***necesitándose nuevas formas de gobernanza más flexibles".*** Además, el informe hace mención expresa a **las "*regiones metropolitanas*" como estructuras "*que pueden aportar una buena accesibilidad a los servicios de interés económico general*"**.

3.2.1.2 Análisis Coste Beneficio.

Entre otros trabajos, este contrato tiene por objeto la realización de un **Análisis Coste Beneficio (ACB en lo sucesivo)** del PTMAGR en su conjunto y de unos ACB particulares de cada una de las actuaciones propuestas y a evaluar en el mismo (ACBa en lo sucesivo). Para la elaboración del ACB se seguirá la **Guía de la Comisión Europea (2014): Guide to Cost-Benefit Analysis of Invesment Projects. Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020.**

3.2.2 ESPAÑA.

3.2.2.1 Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020.

En julio de 2015, el Consejo de Ministros aprobó el **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT)**, donde en su preámbulo se concibe la política de infraestructuras y transporte como "*un instrumento al servicio de los grandes objetivos en materia de política económica y social"* y se contemplan "***las infraestructuras como el soporte imprescindible para que los ciudadanos dispongan de unos servicios de transporte de calidad y, sobre todo, seguros, y además, como un instrumento eficaz para impulsar el desarrollo económico y la cohesión social y territorial***". Entre las directrices generales de actuación del PEIT, cabe destacar: Promover un transporte urbano más sostenible, mediante la actuación coordinada de las distintas Administraciones, que impulse el transporte público, la movilidad no motorizada y uso racional del vehículo privado; Fomentar la intermodalidad, tanto en viajeros como en mercancías, a fin de aprovechar las potencialidades de todos los modos de transporte; Establecer la cooperación y la concertación con otras Administraciones, como método preferente de actuación sobre el sistema de transporte y Mejorar la accesibilidad, corrigiendo los desequilibrios de las redes existentes. Estas directrices actúan en 4 ámbitos, donde nos interesa el ámbito "**D. Impulsar el desarrollo económico y la competitividad**", que incorporá como primera línea de actuación "***a) Potenciar el papel de las áreas urbanas y metropolitanas españolas***".

3.2.2.2 Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Posteriormente se aprobó por el Consejo de Ministros con fecha 30 de abril de 2009 la **Estrategia Española de Movilidad Sostenible**, en adelante (EEMS), que surge como marco de referencia nacional que integra los principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que facilitan una movilidad sostenible y baja en carbono. En su introducción se reconoce que "*la mayoría de* ***los distintos sistemas de movilidad dependen en un alto porcentaje del transporte*** *y, por ello, es del todo necesario adoptar estrategias que, sin mermar el funcionamiento y la organización urbana e interurbana, permitan resolver los problemas que hoy se manifiestan de manera tan contundente. Las estrategias de movilidad deben abordar no sólo los problemas de la congestión, sino también el de las variables que la acompañan, es decir,* ***la solución debe ser integral y coherente en todos los términos asumiendo la complejidad que ello supone****."*

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 10 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

La EEMS se desarrolla sobre cinco áreas: 1) Territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras, 2) Lucha con el cambio climático y reducción de la dependencia energética, 3) Mejora de calidad del aire y reducción del ruido, 4) Mejora de la seguridad y la salud y 5) Gestión de la Demanda. Con los requerimientos técnicos incluidos en este expediente de contratación se integran las cinco áreas mencionadas, garantizando la elaboración del PTMAGR acorde a la EEMS.

3.2.2.3 Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Por su parte la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su artículo 101, dedicado a los Planes Movilidad Sostenible, en su apartado 2 determina que "*Los Planes de Movilidad pueden tener un ámbito territorial autonómico, supramunicipal o municipal.* ***Se podrán adoptar Planes de Movilidad Sostenible de ámbito supramunicipal, cuando así lo acuerden los municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente".*** Y en el artículo "102 Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible" dictamina que cualquier a partir del 1 de enero de 2014, "cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible." Además, en el artículo 100 entre sus Objetivos de la Política de movilidad sostenible, incluye: "2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico y de movilidad **de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental**"

3.3.3 ANDALUCÍA.

3.3.3.1 De la necesidad de los Planes de Movilidad en las Áreas Metropolitanas.

En el **Plan de Infraestructura para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía 2020 (PISTA 2020)**, en la sección dedicada a los Servicios de Transporte Público de personas por carretera (5.2.3), se dice "*El sistema de transporte interurbano de personas por carretera de la Junta de Andalucía juega un importante papel en la movilidad de personas con origen y destino dentro de Andalucía, tanto en lo que se refiere a la movilidad de medio y largo recorrido o interprovincial, como* ***en lo referente a la movilidad cotidiana que se desarrolla en las nueve aglomeraciones urbanas andaluzas***". En este mismo capítulo se reconoce que "*a medida que se ha completado la red de consorcios surgen nuevas necesidades y aumenta la complejidad de las operaciones, lo que exige una mayor planificación".* De este análisis, entre otras conclusiones, se obtiene que: "*Es necesario impulsar la redacción de los planes de Transporte Metropolitano*". Por otro lado, en el capítulo 13 "Objetivos y propuestas para los ámbitos metropolitanos", en la sección "Planificación del Transporte Metropolitano" se dice: "***El instrumento central de planificación en el ámbito metropolitano son los planes de movilidad sostenible metropolitanos*** *de cada uno de los centros regionales de Andalucía. Como consecuencia de los cambios experimentados por la movilidad en los últimos diez años y de la incorporación de las nuevas infraestructuras de transporte público, es necesario renovar el análisis y diagnóstico del transporte metropolitano mediante:*

- *Redacción y posterior aprobación de todos los Planes de Transportes de las aglomeraciones urbanas.*
- *Aprobación de los Planes de Transporte Metropolitano y Planes de Movilidad Sostenible."*

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 11 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Por último, en relación a **PISTA 2020,** destacar que en relación a la planificación urbana y de la movilidad, en la sección "Medidas y actuaciones para una movilidad sostenible" se concreta como **medida prioritaria**: "***Formulación y aprobación de planes metropolitanos aglomeraciones urbanas regionales."***

El 3 de mayo de 2011, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, aprobó la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana (EASU). Entre otros objetivos, en la EASU se pretende "*Impulsar una nueva cultura de la movilidad y accesibilidad, modificando el reparto modal a favor de modos más eficientes económica y ambientalmente, y más justos desde el punto de vista social, primando el transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta.".* Dentro del ámbito "MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD" se marca, entre otros objetivos, el impulso del "*papel del transporte público como un instrumento para mejorar la competitividad priorizando el transporte público frente al privado*" y para alcanzarlo se propone como línea de actuación "*Apostar por políticas de transporte sostenible mediante planes de movilidad en los distintos ámbitos: metropolitanos, provinciales y locales.*"

3.3.3.2 Legislación andaluza que incide en el objeto de contrato.

GESTIÓN INTEGRADA DE LA CALIDAD AMBIENTAL.

En base al **artículo 36 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental,** en adelante GICA, ciertos planes y programas que se elaboren o aprueben por la Administración de la Junta de Andalucía se encuentran sometidos a Evaluación Ambiental Estratégica, en adelante **EAE**; el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, por sus características, deberá cumplir con este procedimiento. Para ello se deberán acometer los trabajos necesarios para obtener la **Declaración Ambiental Estratégica, en adelante DAE** que serán incorporadas al PTMAGR.

En la Exposición de Motivos de la Ley GICA se formula:

"*El desarrollo sostenible es hoy el nuevo referente o paradigma que debe centrar los esfuerzos de la sociedad del siglo XXI. Debe concebirse como un proceso de cambio y transición capaz de generar las transformaciones estructurales necesarias para adaptar nuestro sistema económico y social a los límites que impone la naturaleza y la calidad de vida de las personas.*

Concretar la búsqueda de la sostenibilidad en acciones de los gobiernos y en decisiones individuales de los ciudadanos, es necesario cambiar las relaciones humanas a escala planetaria, al mismo tiempo que definimos nuevas formas de producción, consumo y distribución para garantizar la perdurabilidad del planeta.

Para la consecución de los objetivos que inspiran la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible, y el Plan de Medio Ambiente de Andalucía, los instrumentos jurídicos, junto a otros económicos o fiscales, son una pieza insustituible para impulsar el avance de nuestros sectores productivos hacia la eficiencia energética, la innovación tecnológica y la reorientación de las pautas de consumo, con el objetivo final de la sostenibilidad".

Esta ley GICA encuentra su principal fundamento en el artículo 57 del Estatuto de Autonomía de Andalucía que le atribuye a nuestra Comunidad Autónoma competencias en materia de medio ambiente, espacios protegidos y sostenibilidad; sus principios orientadores responden a los objetivos marcados en su Título VII relativo al medioambiente.

En la Sección 4ª del Título III de esta Ley y en relación a la Evaluación Ambiental Estratégica, artículos 36 al 38, se define el procedimiento ordinario que afecta a la inclusión de los aspectos medioambientales en los Planes que

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 12 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

se elaboren, adopten o aprueben por una Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Asimismo, su Anexo II regula en su apartado C) el contenido del estudio ambiental estratégico de planes y programas. Dicho estudio deberá contener información sobre los probables efectos significativos en el medio ambiente considerando, entre otros aspectos, la población y la salud humana, y se deberán analizar de forma específica los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.

IGUALDAD DE GÉNERO.

La Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía establece la necesidad de integrar en los planes que tengan incidencia en la población, una serie de instrumentos para evaluar la pertinencia y relevancia de las propuestas en relación con el grado de integración del género. **Posteriormente la Ley 9/2018, de 8 de octubre, de modificación de la Ley 12/2007,** modifica el artículo 50 con la siguiente redacción "*Planeamiento urbanístico, vivienda y transporte*." e introduce dos apartados:

> "4. ***Las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar*** *y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población*."
>
> **"5.** ***La Administración de la Junta de Andalucía promoverá 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. De los resultados de la investigación se dará traslado al Consejo Andaluz de Participación de las mujeres*****»**

SALUD PÚBLICA DE ANDALUCÍA.

A partir de la **Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía, en adelante LSPA,** los planes que se elaboren por la Administración de la Junta de Andalucía que pudiesen tener incidencia en la salud han de ser evaluados conforme a los disposiciones de la citada ley. Para ello se deberán acometer los trabajos necesarios para obtener el **Informe de Evaluación de Impacto en la Salud**, en adelante IEIS, que serán incorporadas al PTMAGR; todo ello, conforme al artículo 56 de la LSPA.

LSPA instaura en su Capítulo V la evaluación del impacto en salud, que valora las influencias potenciales en la salud de las políticas, programas y proyectos, en relación con los potenciales efectos en la salud de la población. Este capítulo se ha desarrollado mediante el Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la EIS de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Este decreto establece la obligación de los promotores de actuaciones objeto de su ámbito de aplicación de elaborar un documento de Valoración de Impacto en Salud (VIS), y regula en su artículo 6 el contenido mínimo que debe incluirse en la misma. El documento de valoración del impacto en la salud, que tienen como finalidad valorar los probables efectos significativos sobre la población y salud humana, debe contener la información incluida en el artículo 6, la cual se indica con mayor detalle en el capítulo dedicado al contenido.

En este sentido, la Disposición adicional primera del mencionado Decreto regula que la Consejería competente en materia de salud debe poner a disposición de las personas titulares o promotoras un conjunto de guías

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 13 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

metodológicas que sirvan de asesoramiento para la realización de la (VIS) de las distintas actuaciones incluidas en el ámbito de aplicación del decreto. Este conjunto de Guías se publicaron en el sitio Web de la Consejería de Salud en junio de 2015.

De acuerdo con la LSPA y el Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación de Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía, ambas son el fundamento jurídico que justifican la necesidad de incluir en las distintas políticas sectoriales la Evaluación del Impacto en la Salud.

La LSPA define los determinantes en la salud como "*conjunto de factores personales, sociales, económicos y ambientales que determinan el estado de salud individual y colectiva que influyen en el estado de bienestar y calidad de vida de los individuos y poblaciones"*. Es decir, como se establece en el Manual Para la EIS, elaborado por la Consejería de Salud, bajo el término determinantes de la salud se engloban un conjunto de factores que influencian y determinan el estado de bienestar y calidad de vida de individuos y poblaciones. Así, los determinantes de salud se dividen en cuatro grandes grupos, que incluyen los factores individuales que no pueden ser modificados como la edad, el sexo, factores genéticos; y otros que si pueden modificarse como los hábitos o estilos de vida (alimentación, actividad física, etc); y luego las condiciones ambientales del entorno o las políticas sectoriales de distintos ámbitos (transporte, vivienda, planificación urbana, etc). Podríamos decir que los primeros son los determinantes clásicos, por tener más relación con efectos directos en la salud, y los segundos, aquellos que son considerados como tal por incidir o impactar en estos. Los factores determinantes están en muchos casos interrelacionados entre sí, englobándose unos a otros.

El término "inequidad en salud" se usa para definir las diferencias existentes entre el estado de salud de diferentes individuos o grupos, ajenas a su control por venir influenciadas por la sistemática e injusta distribución entre la población de los riesgos y beneficios que comportan las actuaciones públicas y privadas.

Uno de los objetivos fundamentales de la VIS de un plan o proyecto será, tratar de contribuir a la reducción de las inequidades en salud que hayan sido identificadas en la zona de influencia del mismo (o, al menos, evitar que las misma aumenten debido a su ejecución y puesta en marcha).

La EIS, Evaluación de Impacto en la Salud, es un proceso analítico, sistemático y formalizado que permite predecir y valorar los potenciales impactos en la salud, directos e indirectos, de una actuación, la población que puede verse afectada por dichos impactos y la forma en que se distribuyen entre las mismas. Se trata de una "*combinación de métodos, procedimientos y herramientas con los que puede ser evaluada una política, un programa, proyecto o actividad, en relación a sus potenciales efectos en la salud de una población y acerca de la distribución de esos efectos dentro de la población. La evaluación de impacto en salud integra la valoración y el informe de evaluación de impacto en la salud*".

En Andalucía, la EIS está integrada por dos documentos:

- El VIS Valoración de Impacto en la Salud, que realiza el promotor, y
- El IEI, Informe de Evaluación de Impacto en la Salud, que será emitido por la Administración competente.

Los objetivos del EIS son tres:

1. Identificar y contribuir a potenciar los impactos positivos sobre la salud, el bienestar y la calidad de vida de las comunidades afectadas.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 14 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

2. Identificar los impactos negativos y señalar medidas de protección adecuadas para evitarlos o reducirlos a límites aceptables, o a falta de otras alternativas, establecer medidas de compensación para las comunidades afectadas.
3. Identificar las inequidades de salud existentes y aprovechar las oportunidades que la actuación puede ofrecer para disminuirlas.

TRANSPARENCIA PÚBLICA Y EVALUACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS.

Desde el verano de 2015 se incorpora al Instituto Andaluz de la Administración Pública, las competencias de **Evaluación de Políticas Públicas**, que fomenta en el ámbito de la Administración Pública la implantación de esta iniciativa enmarcada en la **Ley 1/2014, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía.**

La planificación estratégica en el ámbito público es una herramienta para el establecimiento de prioridades, objetivos y estrategias que definan los medios que son necesarios, atendiendo a los recursos disponibles, para lograr los resultados esperados. Por lo tanto, debe ser un procedimiento sencillo e incorporado a la gestión administrativa cotidiana de la toma de decisiones.

El plan estratégico es el documento resultante de un proceso de planificación estratégica. El plan es una relación secuenciada, lógica y coherente de decisiones que se han de tomar para alcanzar el fin que se persigue. Recogerá las metas y fines perseguidos, lo que da respuesta a la cuestión "¿dónde queremos llegar?". Junto a ello, debe aparecer el análisis de los problemas y oportunidades de la situación de partida, respondiendo a la pregunta "¿dónde estamos?". Este es el momento de establecer los objetivos y prioridades para, a continuación, describir las estrategias que van a ponerse en marcha (recursos, herramientas, acciones, etc.), bajo la pregunta: "¿qué tenemos que hacer para conseguirlo?". Finalmente, debe establecerse el sistema de seguimiento y evaluación que mejor informe de los resultados que se van alcanzando.

Lo principal es hacer este proceso de forma reglada y sistemática, para lo que se debe disponer de un "sistema" o "método" que ayude a realizarlo cotidianamente. Facilitar la elaboración de planes estratégicos aportando herramientas útiles para ello.

El proceso parte de la administración responsable de elaborar el plan estratégico, sobre la que recae la toma de decisiones. Pero las políticas públicas no se deciden en despachos; la participación de todos los sectores afectados y la transparencia de las actuaciones son ejes de la toma de decisiones. Las primeras decisiones han de ser la definición de la meta/misión y de la visión estratégica como puntos de apoyo para la elaboración del resto del plan.

La situación de partida debe ser analizada en profundidad, considerando la realidad en su **diversidad social** y en sus diferencias por **razones de género**, la administración pública está en permanente contacto e intercambio con el entorno social y económico, sobre el que influye y recibe influencia, en una interacción mutua. Por ello, la **planificación estratégica** pone un énfasis especial en el análisis de **contexto y su evolución**.

La redacción de los **objetivos estratégicos** es un momento clave en la toma de decisiones ya que hay que seleccionar, entre todos los posibles, aquellos que se van a desarrollar. A continuación, es el momento de seleccionar **líneas estratégicas**, implementando recursos, medios, técnicas y acciones que van a permitir avanzar hacia la consecución de los objetivos estratégicos propuestos.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 15 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

El **proceso de seguimiento y evaluación** debe acompañar toda la planificación, con la finalidad de valorar los resultados alcanzados y proponer las mejoras necesarias para continuar avanzando.

Pensar estratégicamente significa preguntar la razón de ser y el sentido último de la política pública que se pretende implantar, así como la utilidad que tiene esta para la sociedad. Para ello, se requiere, antes de nada, establecer las condiciones más favorables para el diseño y la redacción del plan, a través de la realización de una serie de tareas preparatorias que faciliten el camino.

Entre las tareas necesarias para preparar un proceso de planificación estratégica se pueden considerar, al menos, las siguientes:

a) Identificar y seleccionar las políticas públicas y las áreas de trabajo en las que se centrará la planificación.
b) Analizar la normativa y directrices (propias, nacionales o europeas) que afectan al área temática, incluyendo la igualdad de género.
c) Clarificar los roles de cada estructura administrativa y personas en el proceso. Reparto de responsabilidades.
d) Conformar tantos equipos de personas como resulten necesarios, dependiendo de la amplitud del proyecto y de los recursos disponibles, siendo fundamental contar, al menos, con los equipos de: coordinación, redacción y personas expertas (las denominaciones cambian según el plan).
e) Formar al equipo en competencias básicas necesarias sobre planificación estratégica e igualdad de género.
f) Organizar la estructura de participación de las personas y organizaciones Implicadas, externas a la Consejería.
g) Establecer los roles de las personas que actúen como facilitadoras externas.

La planificación en 5 pasos:

1. Meta y visión estratégica: ¿Hacia dónde se dirige (o se desea dirigir) el objeto sobre el que actúa la política pública en los próximos tres o cinco años? ¿Cuáles son los impactos esperados con la aplicación de una estrategia?
2. Análisis de situación: Obtener información del momento actual de la política pública, del contexto o entorno donde va a actuar y de los problemas, necesidades u oportunidades sobre los que se actúa.
3. Objetivos y estrategias: Son los resultados que la administración pública espera alcanzar y las acciones que se van a poner en juego para lograr los objetivos.
4. Ejecución: Proyectos y programas que favorezcan el logro de la meta y los objetivos. Incorpora recursos (insumos) y realiza actividades y tareas que dan lugar a una serie de productos.
5. Evaluación: Productos, resultados e impactos provocados por la puesta en marcha de las estrategias definidas para la consecución de los objetivos estratégicos.

Recogida de información y elaboración del diagnóstico.

El diagnóstico debe permitir la puesta en relación de los datos analizados para la extracción de conclusiones sobre las necesidades, problemas y retos de la ciudadanía, a partir de los cuales se identificarán las prioridades a abordar por el PTMAGR. Los aspectos que debe considerar la fase de recogida de información del contexto de partida y elaboración del diagnóstico son:

1. Recogida de información oportuna, relevante y actualizada (cualitativa y cuantitativa). Considerar también recabar información complementaria a partir de técnicas de investigación de campo.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 16 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

2. Visión de los agentes implicados: aquellos colectivos o actores que se vean afectados (o puedan llegar a estarlo) por la elaboración o ejecución del Plan. Esta participación se realizará, principalmente, a través de la realización de jornadas participativas.
3. Sistematización e interpretación de los datos y la información. Analizar e interpretar los datos disponibles en concordancia con las evidencias científicas existentes sobre la resolución de los problemas.
4. Análisis de causalidad. La sistematización de información debe aportar elementos para generar conclusiones sobre los factores que causan los principales problemas, necesidades y retos del sector.
5. Indicadores de contexto. Situar la situación de partida de la realidad que se pretende cambiar (por ejemplo, datos de la situación socioeconómica), que permitirán determinar una línea base y medir la aportación del Plan una vez finalizado.
6. Discusión y contraste de las conclusiones con los actores implicados para obtener su retroalimentación. Consultar a un comité de personas expertas en el sector, que no hayan participado en la elaboración del diagnóstico, antes de generar conclusiones y recomendaciones para la toma de decisiones.

Determinación de objetivos y estrategias.

En la etapa anterior se ha realizado un diagnóstico exhaustivo de la situación de partida, mediante la recogida de datos tanto internos como externos, de los factores que afectan a las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades de la implantación de la política pública. El resultado de ese análisis ha sido la identificación y definición de una serie de los problemas, necesidades y retos detectados, así como sus efectos y las causas que los han provocado. En esta etapa se van a establecer las estrategias de la política pública para actuar sobre esos problemas.

En primer lugar, se han de establecer los objetivos estratégicos del plan, entendiéndolos como los propósitos que se esperan alcanzar con la implantación de la política pública. De cada objetivo se derivarán, posteriormente, un conjunto de propuestas estratégicas que serán la base de los programas y medidas que se desarrollarán en el marco del plan estratégico.

Aspectos a tener en cuenta cuando se determian los objetivos:

1. Los objetivos están relacionados directamente con los problemas, necesidades y retos detectados.
2. Han de indicar claramente los compromisos adquiridos por los poderes públicos.
3. Han de ser coherentes entre ellos, sin ser opuestos o divergentes, y coherentes con la política general y con las políticas transversales.
4. Se expresan de forma precisa, evitando abstracciones o generalidades. Medibles y acotados en el tiempo. Su redacción ha de ser clara y concisa.
5. Deben nacer de la participación de todos los agentes implicados.
6. En los objetivos se debe evidenciar el compromiso con la igualdad de género.
7. Evitar la utopía, centrarse en la realidad, aunque permita potenciar los retos.
8. No fijar demasiados objetivos, fraccionaria los esfuerzos y categorizaría los objetivos según un ranking subjetivo de importancia.

Objetivos.

1. Establecimiento de objetivos.

   Los objetivos estratégicos son los resultados que la administración espera alcanzar para cumplir la misión y acercarse a la visión, gracias a la política pública que se va a poner en marcha. Expresan un estado

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 17 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

deseable que se espera alcanzar en un plazo determinado. Establecer unos objetivos estratégicos realistas, pero a la vez, que supongan un reto, va a tener un importante efecto en la sociedad (en el tiempo previsto y con los recursos asignados). Además, si los objetivos están bien diseñados permitirán ser evaluados (tanto los resultados como el impacto) y, por lo tanto, rendir cuentas. Por último, una buena definición de los objetivos permite que las estrategias se conviertan en instrumentos operativos para la acción, ya que todas las actuaciones, propuestas y medidas se van a concentrar en conseguir los objetivos establecidos. Existe una jerarquía de objetivos en la planificación. El nivel superior lo conforman los objetivos de carácter más general, referidos a aspectos contextuales y previstos a largo plazo, mientras que el nivel inferior lo conforman objetivos más concretos, vinculados a ámbitos determinados y para su desarrollo a corto plazo.

2. Procedimiento para formular objetivos estratégicos.

Para redactar objetivos se recomienda, además de que sean factibles y en número muy reducido, hacer referencia a una serie de elementos:

- Acción a desarrollar (en infinitivo).
- ¿Qué se va a hacer?
- Variable estratégica. ¿Cuál es el objeto de la intervención?
- Medible. ¿Cuánto?
- Población objetivo. ¿Para quién se dirige la política?
- Ámbito espacial. ¿Dónde?
- Tiempo de aplicación. ¿Cuándo?

3. Selección y formulación de líneas estratégicas.

Las estrategias son las líneas de acción propuestas para alcanzar los objetivos de la política pública. Las estrategias son los caminos, vías o enfoques, necesarios, posibles o más convenientes para el logro de los objetivos formulados en los apartados anteriores. Las estrategias responden a la pregunta ¿CÓMO?
Además de seleccionar las estrategias más convenientes, hay que formularlas adecuadamente y priorizarlas según criterios concretos. Algunos criterios pueden ser:

- Que sean adecuadas a la misión y a los valores.
- El impacto en las personas destinatarias o beneficiarias.
- El coste y el plazo temporal.
- Los riesgos que la estrategia entraña.

4. Instrumentos de participación y colaboración ciudadana.

El empoderamiento de la ciudadanía, entendido como el traslado de poder en la toma de decisiones a las personas, es un elemento vertebrador que pretende, de un lado, comprometer a las administraciones públicas en la tarea de formar y capacitar a las personas que viven en Andalucía, y de otro, contempla la participación de la ciudadanía como un elemento rector y de referencia en la elaboración y desarrollo de los planes y políticas públicas andaluzas. En este sentido, se contempla la participación y cooperación ciudadana para el desarrollo de las siguientes funciones públicas:

- En la formulación, desarrollo, gestión y evaluación de las políticas públicas.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 18 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- En la elaboración, modificación y revisión de las acciones de las políticas.
- Y cualquier iniciativa de propuesta de planes y programas de las administraciones públicas.

Para lograr y garantizar que la participación ciudadana colabora activamente, recibiendo información y aportando su visión e ideas al PTMGR, los mecanismos y herramientas por los cuales participen se diseñarán basadas en dinámicas colaborativas en las que se encuentre representada la diversidad de interesados y sus puntos de vista. Por lo que, una parte del trabajo a realizar es conseguir esta participación activa incluyendo acciones de divulgación y dinamización dirigidas a los interesados.

ESTRATEGIA ENERGÉTICA DE ANDALUCÍA 2020.

El 27 de octubre de 2015, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, aprobó la Estrategia Energética de Andalucía 2020 (EEA 2020). La EEA 2020 sienta su base de desarrollo en 5 Programas de actuación, que a su vez se dividen en Líneas de Actuación y éstas en Actuaciones. Dentro del Programa "ENERGÍA INTELIGENTE", la Línea de Actuación "MOVILIDAD Y TRANSPORTE EFICIENTE" pretende "*provocar en la sociedad andaluza un cambio de comportamiento modal del uso de la energía en el transporte, incidiendo en la mejora del tipo de movilidad mediante el uso de aquellos de menor impacto: a pie, bicicleta y transporte colectivo. Las acciones irán encaminadas a aumentar la eficiencia mediante planes para la optimización de la gestión del transporte (personas y mercancías) y a impulsar la movilidad de bajo impacto ambiental en las zonas urbanas e interurbanas.".* Para lograr estos objetivos se establecen 3 "ACTUACIONES", siendo una de ellas *"El-8 Planes de movilidad y fomento del transporte sostenible".*

DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

La atención específica a las personas con discapacidad por parte de la Administración es una obligación recogida en las principales normas del ordenamiento jurídico. En la Constitución española, en su artículo 49, establece el mandato de procurar su integración y eliminar los obstáculos que impidan su participación social y su igualdad de derechos. A nivel autonómico, en el Estatuto de Autonomía para Andalucía, en su artículo 10.3.15 y 16, incluye la especial atención a las personas en situación de dependencia y la integración social, económica y laboral de las personas con discapacidad como parte de los objetivos básicos de nuestra Comunidad Autónoma; en el artículo 14 prohíbe expresamente la discriminación por motivos de discapacidad; en el artículo 24 proclama su derecho a acceder a las ayudas, prestaciones y servicios de calidad con garantía pública necesarios para su desarrollo personal y social, en el artículo 37.1 5º y 6º, dedicado a los principios rectores que deben orientar las políticas públicas, incluye los principios de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal.

En la Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía, tiene por objeto "*promover y garantizar los derechos de las personas con discapacidad de sus familias, incidiendo especialmente en los principios de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal*"; y "*asegurar el carácter transversal, participativo e intersectorial de las actuaciones públicas de atención a las personas con discapacidad*".

En esta misma Ley se define la "**Transversalidad de las políticas en materia de discapacidad**" como "*el principio en virtud del cual las actuaciones que desarrollan las Administraciones Públicas a no limitarse únicamente a realizar planes, programas y acciones específicos, pensados exclusivamente para las personas con discapacidad, sino que comprendan las políticas y líneas de acción de carácter general en cualquiera de los ámbitos de actuación pública, en donde se tendrán en cuenta las necesidades y demandas de las personas con discapacidad y sus familias*". Así mismo, define la "**Accesibilidad Universal**" como "*la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y*

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 19 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible".

Por tanto, los Planes de Movilidad Sostenible deben diseñarse integrando el principio de **Transversalidad** y la condición de **Accesibilidad Universal**. Con ello se pretende que atendiendo a la Ley 4/2017 , desde el momento de la planificación, se garantice el acceso en igualdad de condiciones a toda la ciudadanía, adoptando medidas específicas en favor de las personas con discapacidad.

CAMBIO CLIMÁTICO.

En octubre de 2018 se aprobó 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. El capítulo primero del Título VI, esta dedicado entre otras temáticas al transporte y la movilidad, atribuyéndolas un papel relevante en la lucha contra el cambio climático ("*Son destacables las determinaciones sobre transporte y movilidad, dirigidas a reducir la emisión de gases de efecto invernadero, que paralelamente, disminuyen la repercusión en la salud pública de la contaminación generada por el tráfico rodado*").

El Plan Andaluz de Acción por el Clima es el instrumento general de planificación de la Comunidad Autónoma de Andalucía para la lucha contra el cambio climático, tal y como se refleja en el artículo 8 apartado 1 de la Ley 8/2018. A su vez este Plan se estructura en tres Programas: Programa de Mitigación de Emisiones para la Transición Energética, Programa de Adaptación y Programa de Comunicación y Participación. Uno de los objetivos del Programa de Mitigación de Emisiones para la Transición Energética es la coordinación, seguimiento e impulso de las políticas, planes y actuaciones que contribuyan a la reducción de las emisiones y la transición hacia un nuevo modelo energético. Para la mitigación de las emisiones se consideran 10 áreas estratégicas, siendo una de ellas "f) Transporte y movilidad".

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 20 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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 cocimientos 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 de 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 Granada.

Además, es necesario disponer de personal que tenga experiencia en la obtención de la Declaración Ambiental Estratégica y en su incorporación al PTMAGR, asimismo, en la obtención del Informe de Evaluación de Impacto en la Salud y su incorporación al PTMAGR. Esta experiencia es crítica, debida a los tiempos necesarios para su

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 21 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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 de Proyecto que representará a la empresa ante la Administración y debe figurar en el Anexo "**EQUIPO TÉCNICO".**

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 lo contratos en los que el coste de personal formen 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 99.962,01 € (I.V.A.) incluido. (Artículo 100 Ley 9/2017) Desglose:

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 22 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Importe sin IVA	I.V.A.	Importe Precio Base
82.613,23 €	17.348,78 €	99.962,01€

Tabla Presupuesto Base Licitación.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 23 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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)
• 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.	570	28,69	16.353,38
• 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.	440	22,13	9.737,20
(Costes Directos)	1.010		26.090,58

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. Costes asociados a la recopilación de información en fuentes externas. Encuestas Datos provenientes de terminales móviles	40.000,00

Tabla trabajos de campo.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 24 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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		26.090,58
Trabajo de Campo		40.000,00
		66.090,58
Gastos Generales	17,84%	11.790,56
Beneficio Industrial	7,16%	4.732,09
Importe Sin IVA		82.613,23
IVA	21%	17.348,78
Importe con IVA		99.962,01

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)	82.613,23

Tabla Valor Estimado del Contrato.

8. FINANCIACIÓN Y ANUALIDADES.

Años	Partida Presupuestaria	Proyecto Inversión	Importes
2019	G/51B61700/00 1700170269	2016000174	20.000,00
2020	G/51B61700/00 1700170269	2016000174	69.962,01
2021	G/51B61700/00 1700170269	2016000174	10.000,00

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

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 25 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

9. FORMA DE PAGO.

N.º Certificación	Hitos / Entregas	% Presupuesto (sin iva)
1	ETAPA 1.1 Análisis y Diagnóstico.	20%
2	ETAPA 1.2 Entrega Borrador del PTMAGR y aprobación.	20%
3	ETAPA 2. Entrega Versión Preliminar del PTMAGR y aprobación.	30%
4	ETAPA 3. Entrega Versión Final del PTMAGR y aprobación	20%
5	ETAPA 4. 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%

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	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 PTMAGR 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 los equipos de la evaluación ex ante y de la evaluabilidad previa.		**x**													
Borrador del PTMAGR	**x**	**x**	**x**	**x**											

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 26 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

MESES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
HITOS PRINCIPALES:		**1**		**2**				**3**				**4**			**5**
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 PTMAGR															
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 PTMAGR					x	x	x	x							
Responsable: Órgano Promotor. Consulta púb.y audiencia realizada por la CFIyOT.															
ETAPA 3 Objetivo: Versión Final PTMAGR															
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 PTMAGR, 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 PTMAGR.														x	
Documento Síntesis del PTMAGR															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 Granada; 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.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 27 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Por otro lado, tal y como queda reflejado en el Pliego de Clausulas Administrativas Particulares, el trabajo a realizar se sustenta sobre la elaboración de las diferentes etapas (versiones) del Plan de Trasporte Metropolitano de Granada. 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 PTMAGR (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 exime 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:

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 28 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

✔ 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: ((82.613,23/ 15) * 12)* 1.5 = **99.135,88**

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 aquéllas 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.
- Personal Técnico con experiencia mínima de (3) años en coordinación de proyectos, intercambio de información y comunicación entre interesados.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 29 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Las condiciones exigidas hacen referencia a perfiles, por lo que una persona no podrá ser asignada a más de tres 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.
- 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.

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.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 30 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Por último, interesa contar en el equipo con personal con experiencia y conocimientos en materia de cambio climático y/o calculo 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 cambo 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 PTMAGR, asimismo, en la obtención del Informe de Evaluación de Impacto en la Salud y su incorporación al PTMAGR. 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 PTMAGR. 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.

Para:

- Personal Técnico con experiencia en coordinación de proyectos, intercambio de información y comunicación entre interesados.

Debido a la diversidad de actuaciones es necesario que se incorporé al proyecto personal con experiencia en la gestión de proyectos, debido a la diversidad de actuaciones a realizar y la coordinación que debe de haber entre ellas. Por otro lado, se da una gran variedad de interesados, por lo que 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 y al Consorcio, entre otros. En cuanto a la experiencia, se considera que un mínimo de 3 años en la gestión de proyectos, mediante metodología reconocida en el mercado como Project Management Professional o PRINCE2 garantiza la gestión del proyecto.

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.

Las empresas licitadoras presentarán un listado de las personas que formarán el equipo técnico que se asignará para la ejecución del proyecto según el **Anexo "Equipo Técnico"**.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 31 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Para acreditar los requisitos que se exigen al equipo técnico las empresas licitadoras incluirán en la oferta 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**", al que se acompañará el Curriculum Vitae. Con este Anexo se consigue recibir la información del personal técnico propuesto por las diferentes empresas licitadoras de forma homogénea y estructurada de igual forma, facilitándose la evaluación del cumplimiento de los requisitos exigidos.

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.

Penalidades 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 400 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 3.000 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.

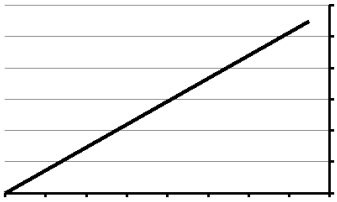
La máxima puntuación (**49** puntos) la obtendrá la oferta económica más baja de las admitidas, y la mínima puntuación (0 puntos) la obtendrá la oferta económica que coincida con el presupuesto de licitación. Las ofertas intermedias tendrán la puntuación que les corresponda de acuerdo con un criterio de proporcionalidad lineal entre

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 32 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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= (% Licitador * Pmax) / % Máximo
siendo
%Licitador= Porcentaje de aumento propuesto por el licitador.
Pmax = 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= (% Licitador * Pmax) / % Máximo
siendo
%Licitador= Porcentaje de aumento propuesto por el licitador.
Pmax = 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.**

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.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 33 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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" "CVJ-2-D2 GRÁFICO DE RED"	Adecuación de los trabajos propuestos y su programación con respecto a los entregables solicitados en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.	8
		"CVJ-2-D3 CRONOGRAMA" "CVJ-2-D4 LISTADO DE HITOS"	Adecuación del Cronograma a la programación propuesta. Coherencia de los hitos con la programación y el PPTP.	8
		"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 y la experiencia necesaria 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.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 34 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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.*"

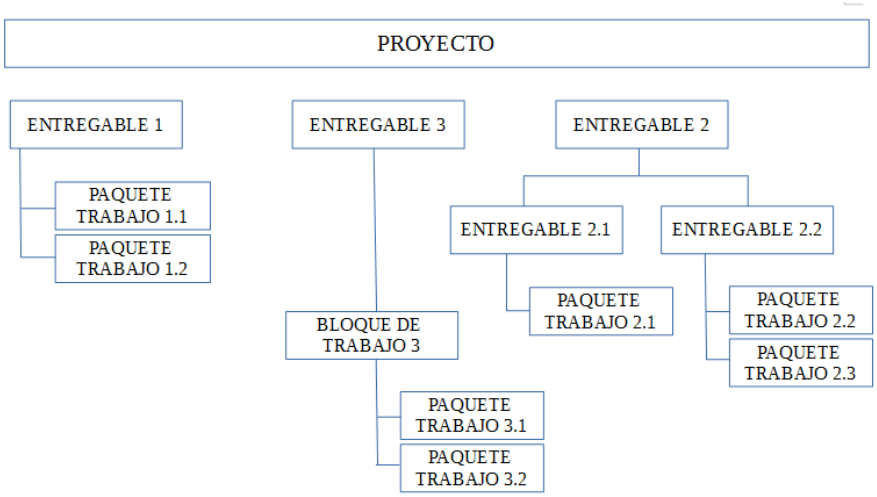
CVJ-2. Alcance del Trabajo – PROGRAMACIÓN.

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.

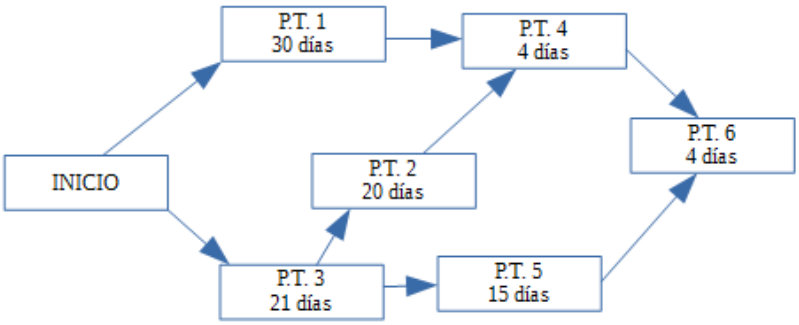
Esta información puede presentarse en un esquema, un organigrama, un diagrama de espina o cualquier otro método. Como orientación se presenta el siguiente organigrama.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 35 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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 del objeto del contrato y sobre los trabajos y procesos necesarios para alcanzar el entregable final "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada". 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.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 36 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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 en 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 asegurá 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, ...

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 37 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- 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 numero 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.

Artículos 116.4 c) y 202.
Ver la GUÍA "PARA LA INCLUSIÓN DE CLÁUSULAS SOCIALES Y MEDIOAMBIENTALES EN LA CONTRATACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA".
Esta guía accesible desde el índice:
En el directorio: Q:\a.Infraestructura\2018\0_DOCUMENTACIÓN_LEY_9_2017\GUÍAS
En la Web: http://juntadeandalucia.es/export/drupaljda/GUIA_CSM.pdf

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.

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 38 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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.

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

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 39 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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 GRANADA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

Hace constar la relación que formará 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.
GP	Especialista en Gestión de Proyectos y/o Coordinación de Proyectos.

(2) Una persona no podrá ser asignada a más de 3 perfiles.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 40 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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		
Especialista en Gestión de Proyectos y/o Coordinación de Proyectos.	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.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 41 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

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.
GP	Especialista en Gestión de Proyectos y/o Coordinación de Proyectos.

(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 al 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

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 42 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

imposibilidad de prestar lo 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.

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

MANUEL MARQUEZ PIGNER		03/07/2019	PÁGINA 43 / 43
VERIFICACIÓN	NJyGwKTPL00M2Kon8XDgZOXFiL45Jc	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	