Expediente licitación 8/2024

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS QUE HA DE REGIR EL EXPEDIENTE DE LICITACIÓN DEL CONTRATO DE SUMINISTRO Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE 10 BICICLETAS ELÉCTRICAS DE TIPO CARGO, SUMINISTRO DE 3 CASCOS DE BICICLETA, SUMINISTRO DE 3 CANDADOS ANTIRROBO DE BICICLETA, SUMINISTRO DE 8 KITS FAMILIARES Y SUMINISTRO DE 8 KITS DE ALFORJAS DELANTERAS.

1. INTRODUCCIÓN

La Cuadrilla de Añana, situada al suroeste del Territorio Histórico de Araba/Álava, con una extensión de más de 690 km², es una de las siete cuadrillas en las que se divide el territorio alavés dentro del conjunto de Euskadi. Limita al norte con la Sierra de Gibijo, al este con la Sierra Brava de Badaya y el Condado de Treviño, al sur con el río Ebro y Rioja Alavesa y al oeste con la Sierra de Arcena.

La conforman 10 municipios: Añana, Armiñon, Berantevilla, Kuartango, Ribera Alta, Ribera Baja, Lantaron, Iruña de Oca, Valdegovia y Zambrana. Sus habitantes, 9.800, están distribuidos en los 113 núcleos de los que se componen los 10 municipios.

Es una tierra de valles que termina desembocando en el Ebro o en afluentes como el Río Bayas y el Zadorra y que articula la comarca de Norte a Sur y de Este a Oeste.

La distribución demográfica de sus habitantes es muy dispar. Dos núcleos de los diez municipios, Nanclares de la Oca y Ribabellosa, abarcan más del 50% de la población de la comarca. Se podrían catalogar como urbanos. La causa de esta concentración de la población radica en sus comunicaciones y su cercanía a los núcleos de Vitoria-Gasteiz y Miranda de Ebro respectivamente. En el otro extremo nos encontramos con una comarca en el que más del 20% de sus núcleos tienen menos de 10 habitantes.

En la comarca hay 6 municipios cuya población oscila entre los 400 y los 1.000 habitantes y que representan "la media" de tamaño poblacional de los pueblos de la Cuadrilla: Kuartango (394); Zambrana (438); Berantevilla (502); Ribera Alta (878), Lantarón (962) y Valdegovía (1.122). Valdegovía es el municipio más envejecido y con menor densidad de población, 4 habitantes/kilómetro cuadrado.

Los municipios de Añana y Armiñón cierran la lista de Ayuntamientos de la Cuadrilla con 175 y 224 habitantes respectivamente.

La Cuadrilla de Añana, como ente promotor del proyecto, es una entidad pública moderna que aglutina y atiende las necesidades de la comarca. En esta línea viene trabajando en las tres últimas décadas con los agentes públicos y privados para promocionar y dinamizar turísticamente la comarca. Para lograrlo ha apoyado el desarrollo y gestión de diferentes productos turísticos y servicios: Jardín Botánico de Santa Catalina, Valle Salado, Museo del Agua de Sobrón, Centro BTT, Vías ferratas, oficina de turismo,.. etc. El desarrollo turístico equilibrado en la comarca ha sido posible por la colaboración de todos los entes públicos y privados: Ayuntamientos, Patronato de Turismo de Valdegovia, Patronato de turismo de Valderejo, Fundación Valle Salado, Asociación de Desarrollo Rural, Amigos de Jardín Botánico de Santa Catalina y las empresas de hostelería, restauración y turismo activo.

La Conferencia Sectorial de Turismo, en su reunión del día 28 de julio de 2021, de acuerdo con lo previsto en el orden del día, ratificó la aprobación de la Estrategia de Sostenibilidad Turística en Destino, marco del Programa de Sostenibilidad Turística en Destinos. La Estrategia se instrumenta en torno a Programas de Planes de Sostenibilidad Turística en Destinos en los que participan los tres niveles de administraciones turísticas; administración general del Estado, comunidades o ciudades autónomas y entidades locales. Con fecha de 29 de marzo de 2022 se acordó en el seno de la Conferencia sectorial de Turismo el lanzamiento de la Convocatoria extraordinaria correspondiente al ejercicio 2022, que permitió la presentación de propuestas a entidades locales y comunidades autónomas, para luego proceder a la configuración de los Planes Territoriales, permiten configurar en cada territorio y destino una respuesta ante los retos de la sostenibilidad turística, en el ejercicio de sus competencias en materia de ordenación del turismo y en los ámbitos de la transición verde, la transición digital, y la competitividad de los destinos.

2. DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN Y OBJETIVOS ACTUALES Y DE FUTURO.

- **Caracterización territorial**

La comarca de Valles Alaveses, situada al oeste de Vitoria-Gasteiz, se caracteriza por la alternancia de sierras calizas y estrechos valles. La ordenación territorial en Valles Alaveses enfrenta desafíos, sobre todo por su compleja geomorfología y la distribución de su población.

La comarca de Valles Alaveses, también conocida como Cuadrilla de Añana,se

compone de diversas áreas urbanas y rurales. Esta región cuenta con una población de aproximadamente 9.500 personas, distribuidas en diez municipiosy más de cien poblaciones a lo largo de sus 700 km² de superficie.

MUNICIPIOS	POBLACIÓN 2023	SUPERFICIE KM²	DENSIDAD HAB/KM²
10	9514	693,2	13,7
POBLACIÓN POR MUNICIPIO	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Añana	95	61	156
Armiñón	120	112	232
Berantevilla	237	214	451
Erriberabeitia	762	661	1.423
Erriberagoitia/RiberaAlta	494	334	828
Iruña Oka/Iruña de Oca	1.918	1.679	3.597
Kuartango	232	169	401
Lanzaron	525	413	938
Valdegovía/Gaubea	583	483	1.066
Zambrana	231	191	422

La comarca de Valles Alaveses presenta una mezcla de áreas urbanas y rurales, cada una con sus propias características y desafíos. La gestión de estas áreas requiere un enfoque equilibrado que considere el desarrollo económico y la conservación del patrimonio natural y cultural.

- **Aproximación a la movilidad comarcal**

La movilidad en la comarca de Valles Alaveses es bastante variada debido a su carácter rural y su fácil accesibilidad desde los principales núcleos urbanos de las provincias colindantes. Esto permite un constante tránsito de personas para trabajar en sus empresas y acercar el conocimiento de su riqueza patrimonial y turística en distancias cortas.

Además, la región ofrece una serie de rutas de senderismo que permiten a los residentes y visitantes explorar la belleza natural de la comarca, movilidad más acusada en festivos y fines de semana.

Por lo tanto, se puede resumir que la movilidad en Valles Alaveses es una combinación de accesibilidad a los centros urbanos cercanos, opciones de senderismo y limitaciones del transporte público en algunas áreas rurales. La planificación y la gestión de la movilidad son aspectos clave para el desarrollo sostenible de la comarca.

- **Situación del transporte público**

El transporte público se basa en el servicio de autobús, con la línea L15, que conecta varias localidades de la comarca de Valles Alaveses con Vitoria- Gasteiz. En relación con el tren las únicas paradas existentes en la comarca se encuentran en Iruña de Oca y Manzanos, para movilidad de cercanía.

Sin embargo, hay un interesante debate en curso sobre la necesidad de mejorar la infraestructura ferroviaria en Araba con el fin de establecer servicios de cercanías en Araba, que se realizaría sobre el actual trazado ferroviario, lo que permitirá mejores conexiones en la Llanada alavesa y en la Cuadrilla de Añana, favoreciendo así la cohesión territorial y el desarrollo económico, y en concreto, las posibilidades de movilidad ligera que se pretenden con este Plan.

- **Iniciativas desarrolladas para el fomento del uso de la bicicleta**

En cuanto a la movilidad diaria, no existe una iniciativa implantada, más allá de la previsión de impulso y desarrollo que la Diputación Foral de Álava trata de poner en marcha a través de la “Estrategia de la Bicicleta de Álava”, donde se recogen un total de 53 acciones dirigidas a promover el uso de la bicicleta como medio de transporte para los desplazamientos a los centros de trabajo y educativos, recurso turístico para disfrute del patrimonio natural del Territorio y mejorar la seguridad de los ciclistas en carretera.

Esta Estrategia recoge una propuesta dividida en 6 ejes estratégicos como son: el impulso y creación de una red foral de vías ciclistas, el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte a centros de trabajo y educativos, la bicicleta como medio para el acceso a la naturaleza y como recurso turístico, la promoción de la cohesión territorial, el impulso de la intermodalidad con el transporte público y la presencia en el medio rural.

Además, la Diputación Foral de Álava se ha sumado a la iniciativa ‘30 días en bici’ para promover la movilidad sostenible. Esta iniciativa busca animar a las personas a utilizar la bicicleta en sus desplazamientos habituales, ya que la movilidad ciclista contribuye a mejorar la calidad de vida y es, junto con el transporte público, el modo de transporte más accesible.

- **Redes ciclistas o propuestas ya existentes**

La comarca de Valles Alaveses tiene rutas para bicicletas que permiten explorar a

residentes y visitantes. Son varias rutas de diferente longitud y dificultad, si bien destaca el Centro BTT Valderejo - Añana con 7 rutas de diversa dificultad. El punto de acogida se encuentra en el camping Angosto (Valdegovía) y ofrece múltiples servicios e información de rutas.

De reciente creación es la Flow Line de Gaubea, primera pista de descenso acondicionada y balizada de Euskadi. Esta pista de más de 700 metros de descenso con curvas peraltadas, saltos, mesetas y zonas onduladas que permiten propulsarse sin necesidad de dar pedales. Se encuentra junto alcamping de Angosto, que es el punto de información del Centro BTT Añana.

Además de lo anterior existen pequeños tramos de otros itinerarios, como la ruta circular por ZEC Lago de Caicedo Yuso y Arreo, senderos e incluso el Camino de Santiago, que son ciclables en gran parte.

- **Infraestructura viaria**

La red viaria en la comarca de Valles Alaveses es diversa y se compone de varias carreteras que conectan las diferentes localidades de la comarca. La orografía de la región, que se compone de diversos valles independientes entre sí, influye en la disposición y características de estas carreteras.

Las carreteras en la comarca de Valles Alaveses pueden variar desde carreteras locales que conectan pequeñas localidades hasta carreteras más grandes que conectan la comarca con ciudades más grandes y otras regiones.

La intensidad del tráfico puede variar dependiendo de la carretera y la ubicación. Si bien, y con carácter general, salvo la carretera de conexión de Espejo a Miranda y la carretera de conexión Pobes Vitoria, el resto no tiene un tráfico con intensidad reseñable.

En cuanto a la movilidad ciclista, por la tipología de recorridos, paisajes, intensidad de tráfico y morfología, existen posibilidades en el diseño rutas de ciclismo. Sin embargo, la viabilidad de estos recorridos para una movilidad ciclista diaria dependería de factores como la proximidad de las rutas a las áreas residenciales y de trabajo, la seguridad de las rutas y la disponibilidad de infraestructuras para bicicletas, cuestión ésta que excedería al ámbito de trabajo, y que se queda enunciado para una segunda fase de estudio dentro de una propuesta de movilidad diaria a centros de trabajo que, principalmente, se localizaría en

el análisis y propuesta de trayectos para Subillabide, Jundiz, Arasur y Miranda de Ebro, así como la intermodalidad tren — bicicleta en Iruña de Oca y Manzanos.

- **Objetivos actuales y de futuro**

Los resultados del diagnóstico, junto con los objetivos de la Cuadrilla de Añana en materia de movilidad turística y sostenible, ofrecen una oportunidad para construir una estrategia integral de promoción de la bicicleta con vocación turística pero también con incidencia en otros los ámbitos.

Además, la movilidad sostenible es fundamental para abordar el impacto ambiental del turismo, y proyectos como este plan de movilidad ensayan y exploran modelos de negocio que promueven el uso de vehículos eléctricos en áreas turísticas. Además, también se está elaborando a nivel estatal la Estrategia de Turismo Sostenible de España 2030, que se enfoca en los pilares socioeconómico, medioambiental y territorial de la sostenibilidad turística.

Por eso, el objetivo principal de este plan es que la bicicleta se convierta en una alternativa, residual, sí, pero con capacidad de progreso, como transporte preferente en la comarca. Este objetivo es muy ambicioso, y a medio plazo deberá recabar la concurrencia de un amplio conjunto de administraciones, especialmente la Diputación Foral de Álava por su marco competencial.

Fomentar el uso de la bicicleta tiene impactos positivos en múltiples áreas. De hecho, puede generar beneficios para el medio ambiente, el sistema energético, las infraestructuras de transporte, el turismo, la habitabilidad de los espacios con escaso uso actualmente, además de otros como la salud, la educación, la igualdad de género, e incluso las políticas sociales.

Los objetivos macro serán establecer un marco racional y eficiente para la planificación, y el desarrollo de acciones y medidas destinadas a promover el uso de la bicicleta en la Comarca de Añana y así:

- Se contribuirá a transitar hacia del modelo de movilidad más sostenible, iniciándose por la vertiente turística, sin obviar micro soluciones que se pudieran dar a nivel comarcal en materia de movilidad diaria para necesidades muy concretas. Todo ello orientado a hacia la consecución de mayores niveles de

sostenibilidad ambiental, social y económica.

- Y se conseguirá introducir la bicicleta como parte esencial de este cambio, mediante el desarrollo de un conjunto de políticas sectoriales orientadas hacia la sostenibilidad por parte de la Cuadrilla de Añana.

Para ello, este documento describirá el marco de diseño de una red de movilidad comarcal, con las bases necesarias para su diseño, y se centrará en responder a la única movilidad actual identificable, medible y que garantiza el uso de los recursos puestos al servicio de la ciudadanía y de las personas turísticas a corto plazo.

No obstante, también se identifican como objetivos micro otras finalidades que deberán también considerarse a futuro dentro de las políticas comarcales de movilidad:

- Articulación y vertebración del territorio: Mediante la creación de una red de vías e itinerarios en la Comarca de Añana, red que permitirá a futuro servir de base para un desarrollo más sostenible.
- Contribución al desarrollo socioeconómico: La implantación de la red de vías e itinerarios no solo fomentará el uso de la bicicleta, sino que también contribuirá a mejorar el atractivo como destino sostenible y con ello una mayor frecuentación turística.
- Reducción del consumo energético y efectos del cambio climático: Al promover la bicicleta como medio de transporte, se busca disminuir el impacto y la huella de carbono de las personas que visitan la Comarca, y de igual forma reducir el impacto de trayectos de movilidad diaria
- Mejora de la calidad de vida: El uso de la bicicleta tiene beneficios tanto para la salud física como psicológica. Además, al reducir las emisiones de gases contaminantes y el ruido, se mejora la calidad de vida en general.
- Inercia para cambios en las soluciones de intermodalidad ofrecidas por las administraciones, para, con ello, facilitar escenarios de complementación bicicleta – autobús - tren en la Comarca.
- Promoción del uso de la bicicleta: Motivar a los residentes de la Comarca de Añana para que la usen, como medio de transporte y como opción de ocio.
- Fomento del cicloturismo y actividades deportivas: Esta iniciativa también ayudará

a incrementar el uso de la bicicleta en actividades turísticas y deportivas.

3. DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS TÉNICAS DE LOS ELEMENTOS A SUMINISTRAR.

El objeto del presente contrato es el **suministro y puesta en funcionamiento de 10 bicicletas eléctricas de tipo cargo, suministro de 3 cascos de bicicleta, suministro de 3 candados antirrobo de bicicleta, suministro de 8 kits familiares y suministro de 8 kits de alforjas delanteras.**

Las 10 unidades de bicicleta eléctrica (3 bicicletas de la talla L, 4 bicicletas de la talla M, y 3 bicicletas de la talla S) serán bicicletas de tipo cargo, de asistencia eléctrica para transportar equipaje, desplazar niños con arneses y elementos de sujeción, e incluso sustituir permanentemente al coche. Dispondrán de un espacio para transportar, al menos, 100kg, horquilla de suspensión, caballete de sujeción y transportar sin esfuerzo hasta cinco niños o equipajes de hasta 250 kg de carga útil. La bicicleta está diseñada para crecer con su familia, ofreciéndole numerosas opciones de configuración para su preciosa carga y para adaptarse a sus necesidades cambiantes. Se adquirirán de diferentes tallas (S, M y L) para cubrir una altura de la persona conductora desde 1,60 m hasta 1,90 m. Cada bicicleta debe estar equipada con un portabotellín y su botellín, y un kit de reparaciones.

Para todos los casos, la parte eléctrica será con un motor protegido y con un par mínimo de 70 Nm para ayudar a los ciclistas a subir cuestas empinadas y ampliar sus capacidades de conducción por senderos. Las baterías dispondrán de una capacidad mínima de 600 Wh, con carcasa aislada térmicamente para evitar posibles riesgos, y poder garantizar una autonomía de 80km en condiciones normales de circulación. Se deberá cumplir con la norma de seguridad (EN50604).

Cada bicicleta dispondrá de guardabarros delantero y trasero, protector de cadena, luz delantera (foco potente que permite andar de noche) y trasera (de seguridad) alimentadas desde la batería principal. Y equipada con pata de cabra, para poder estacionarla de pie sin ningún peligro y una tija de sillín con suspensión integrada.

Se incluye también el suministro de 3 cascos de bicicleta, de calidad media-alta, el suministro de 3 candados antirrobo de bicicleta, de alta calidad, de tipo herradura, el suministro de 8 kits familiares y el suministro de 8 kits de alforjas delanteras.

Se establecerá un plazo de garantía mínimo de 2 años para lasbicicletas y resto de

los componentes suministrados. El inicio del plazo de garantía en cada caso lo marcará la fecha de entrega de las bicicletas o la instalación del repuesto.

Esta garantía incluirá:

- Mano de obra empleada para reparaciones.
- Reposición o reparación del repuesto cuando sea necesario.
- Mano de obra, equipamiento accesorio y desplazamientos para la retirada e instalación del repuesto enviado al servicio técnico.
- Gastos de envío.

A valorar también en el proceso de compra de bicicletas las siguientes cuestiones que consideramos de valor añadido:

1. Curso inicial para el uso de las bicis y sus cuidados básicos.
2. Curso anual de unas dos horas de duración dirigido a los gestores del servicio, acerca del funcionamiento de las bicis, mecánica básica, cuidados de las baterías y consejos útiles.
3. Curso anual de unas dos horas de duración dirigido a los operadores profesionales de la Comarca que vayan a recibir en cesión bicicletas eléctricas, sobre mecánica básica, el papel que juegan las bicis eléctricas en la movilidad sostenible.
4. Documento en el que se muestre el ahorro en emisiones de CO_2 que se consigue anualmente gracias al uso de la flota de bicis eléctricas.
5. Siempre se podrá localizar a través de un sistema de seguimiento GPS asociado a una APP, la ubicación de cada bicicleta que forma parte de la Red.

En cuanto a las características técnicas detalladas para las bicicletas eléctricas, estas son:

Bicicleta eléctrica orientada a la aventura, con suspensión y neumáticos más anchos para un mayor agarre y una mejor maniobrabilidad en terrenos mixtos y superficies blandas.

Debe ser una bicicleta perfecta para su uso en caminos, parcelarias e incluso asfalto.

Las ruedas deben tener un mínimo de 27,5 pulgadas, a fin de facilitar un diseño de cuadro con barra baja y espacio libre para neumáticos de gran volumen. Este nuevo diseño de cuadro también presenta un perfil aerodinámico que hace que parezca un chasis cohesionado de una sola pieza en lugar de un ensamblaje de tubos soldados.

El motor eléctrico deberá proporcionar una potencia suave e instantánea con una potencia mínima de 75 Nm de par motor para ayudar a los ciclistas a subir cuestas empinadas y ampliar sus capacidades de conducción por senderos. El cableado interno (a través de la potencia y el juego de dirección) ayuda a completar el aspecto y la sensación de calidad de esta bicicleta.

Cada bicicleta debe contar con una tecnología Smart Assist (sensores de velocidad, cadencia, par, inclinación…) y algoritmos avanzados para determinar el soporte de pedaleo óptimo necesario y ajustar el nivel de potencia de salida mientras pedaleas.

La batería debe tener una capacidad mínima de 625 Wh, con carcasa de aluminio y celdas de alta densidad aisladas térmicamente unas de otras para evitar posibles riesgos. Deben cumplir con la norma más exigente en cuanto a seguridad (EN50604).

El motor debe alimentarse con una batería que incorpore una nueva tecnología de celdas de batería para las necesidades específicas del uso de bicicletas eléctricas. El núcleo del sistema debe ser de un tipo de celda no inferior a 22700.

Cada bicicleta debe poseer una unidad de energía no inferior a 625 Wh, potencia que permitiría realizar salidas “normales” de más de 100 kms., y superar obstáculos tales como condiciones como el peso del ciclista junto con la carga; la resistencia al viento; la presión y el perfil de rodadura; el terreno y desnivel; la superficie del terreno; la temperatura exterior; el mantenimiento de la bici; la condición de la batería…

Cada bicicleta debe contener una pantalla de visualización a todo color limpiamente integrada con la potencia para que sea fácil de ver mientras se conduce. La pantalla debe mostrar la información esencial del recorrido, como la velocidad, la distancia y el nivel de batería. Y dicha información deberá poder pasarse a través de una aplicación al smartphone del/de la usuario/a, a fin de obtener acceso a los mapas y a la navegación.

Cada bicicleta debe presentar un aspecto cockpit, con el fin de que los cables estén guiados internamente para un aspecto limpio e integrado. Los cables de los frenos y los mandos de cambio, deben estar integrados en el cuadro, para una mejor durabilidad.

El mando de control que posea cada bici, debe estar optimizado para bicicletas urbanas y de trekking como ésta. Debe contar con botones grandes de fácil acceso y luces LED que indican el nivel de bateríay el modo de asistencia, junto con un botón Smart Assist específico que facilita la elección del modo de asistencia automática. El mando también debe contar con un puerto USB integrado para cargar un teléfono u otro dispositivo.

Cada bicicleta, además, debe incluir un soporte de remolque integrado y un portabultos trasero con interfaz MIK HD que permite personalizar rápida y fácilmente la capacidad de carga y añadir otros accesorios, como bolsas o un asiento infantil, con un mecanismo de clic seguro.

La bici debe contar con guardabarros delantero y trasero, protector de cadena, y luces delantera (foco potente que permite andar de noche) y trasera (de seguridad), alimentadas desde la batería principal. Debe venir también equipada con pata de cabra, para poder estacionarla de pie sin ningún peligro y una tija de sillín con suspensión integrada.

Las adjudicatarias deberán contar con los medios técnicos específicos para soportar las tareas de cada uno de los contratos.

Octubre 2024.