PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DEL SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA EVALUACIÓN DEL I PLAN DIRECTOR DE TRANSPORTE DEL THA Y ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL THA 2025-2035

1. INTRODUCCIÓN

La Diputación Foral de Álava elaboró en 2010 el **I Plan Director de Transporte del Territorio Histórico de Álava** (THA), instrumento que ha servido para implantar y desarrollar diferentes actuaciones para la mejora de la movilidad y el transporte, dando respuesta las necesidades y previsiones de movilidad del tiempo en el que fue formulado.

Durante el período transcurrido desde su formulación hasta el momento presente, la movilidad ha experimentado una evolución notable, en parte debido a factores endógenos del propio territorio (cambios en la demografía, cambios en la economía) y por otro lado, a causa de factores exógenos como los efectos sobre los hábitos de movilidad derivados de la pandemia COVID19, la liberalización del transporte ferroviario, la irrupción de servicios de movilidad como servicio, la escalada del comercio electrónico, entre otros.

El I Plan Director necesita por tanto ser evaluado y renovado debido al cumplimiento de los objetivos para los que fue formulado y, como se ha citado, debido al nuevo esquema de movilidad y transporte.

Además, debe tenerse en cuenta el **contexto normativo y estratégico** en el que se enmarca la planificación y ordenación de la movilidad en la actualidad.

En efecto, durante 2023 se están tramitando tanto a escala nacional como autonómica sendas leyes de movilidad sostenible, que impulsan nuevos modos de desplazamiento, nuevos instrumentos de cooperación y nuevas tecnologías de ayuda a la prestación de servicios.

En particular, el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi establece los instrumentos para aplicar los principios y objetivos de esta futura norma y, en concreto, los planes de movilidad sostenible de los Territorios Históricos.

En el ámbito específico de las competencias de la Diputación, se ha puesto en servicio el nuevo mapa concesional de Alavabus y Servicio de Transporte Comarcal. Concretamente una **red de servicios interurbanos de transporte de personas viajeras por carretera** cuyo proceso se ha completado entre 2015 y 2023.

Esta oferta de transporte público está configurada mediante una red de servicios permanentes y una red de servicios a demanda de carácter comarcal. Los servicios están prestados al amparo de los correspondientes contratos públicos otorgados por la Diputación, cuya fecha de vencimiento se sitúa en 2024 y 2033, respectivamente.

Por ello, es necesario preparar el futuro mapa de transporte público de viajeros/as en el THA de forma que pueda implementarse de forma progresiva, al vencimiento de los contratos actuales.
Como consecuencia de estos antecedentes y del contexto regulador, se justifica la necesidad de redactar un segundo Plan, concretamente el **Plan de Movilidad Sostenible del THA**, para establecer las nuevas políticas y prácticas que deben orientar la organización del transporte de viajeros/as y mercancías.

Egiaztatzeko helbidea Dirección de comprobación https://e-s.araba.eus/wps/portal/ConsultaCove
Egiaztapen kodea Código de verificación eh7k-PPLu-3SAN-NpjI

El nuevo Plan de Movilidad Sostenible debe tener un período de vigencia desde 2025 hasta 2035, cubriendo así el plazo necesario para la renovación de los servicios públicos de transporte interurbano y, por otro lado, cumplir con el plazo de 10 años previsto en el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi para los planes de movilidad de los Territorios Históricos.

2. OBJETO DE LA CONTRATACIÓN

El objeto del contrato a que se refiere este Pliego consiste en la evaluación del I Plan Director de Transporte del Territorio Histórico de Álava y elaboración del Plan de Movilidad Sostenible del THA 2025-2035 de acuerdo con lo previsto en el artículo 15 del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi así como por otros instrumentos normativos y de planificación sectorial.

El Plan de Movilidad Sostenible deberá orientarse según los **principios** establecidos en la citada norma y, en concreto:

a) La consideración de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal como derecho individual y colectivo que requiere un sistema de transporte integrado, eficiente, seguro e inclusivo.

b) La protección del medio ambiente y la salud de las personas, desde el punto de vista de la movilidad sostenible.

c) La priorización de los medios de transporte con menor coste social y ambiental, orientando las previsiones y la planificación hacia el fomento de la movilidad activa.

d) La promoción del transporte público y colectivo en defensa del interés social y del progreso económico.

e) La consideración de la red ferroviaria como eje estructurante de la oferta del transporte público, siendo el transporte por carretera complementario a aquél.

f) La aplicación de las nuevas tecnologías y la innovación al servicio del transporte.

g) La participación pública en la toma de decisiones que afecten a la movilidad sostenible.

h) La información, coordinación y cooperación entre administraciones públicas con competencias en materia de movilidad sostenible y en ámbitos que tengan relación con la misma.

i) La coordinación de los planes territoriales, urbanísticos y energéticos con los planes de movilidad sostenible, en el marco de las Directrices de Ordenación Territorial.

Los objetivos del Plan de Movilidad deberán concretar los objetivos generales establecidos en el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi:

a) Configurar un sistema de transporte integrado, coordinado y sin duplicidades e ineficiencias de manera que el transporte en la Comunidad Autónoma del País Vasco resulte como un sistema único.

b) Fomentar un sistema de transporte innovador, resiliente, avanzado y gestionado en base a criterios de internalización de costes.

c) Contribuir a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica, el consumo de energía, así como los efectos derivados del cambio climático.

d) Implantar medidas disuasorias del uso del vehículo privado promoviendo la movilidad activa.

e) Priorizar el transporte público y colectivo, optando por medios que consuman combustibles alternativos.

f) Proporcionar una oferta de transporte público que garantice la accesibilidad universal.

g) Impulsar el equilibrio territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la competitividad de su tejido económico, mediante una red de infraestructuras de transporte que potencien la conectividad interior y exterior.

h) Potenciar la intermodalidad en el transporte de personas y de mercancías, a partir de una red de transporte público y de centros logísticos integrada y coordinada.

i) Introducir los medios informáticos, telemáticos, y las nuevas tecnologías en general, en la gestión del transporte y de la movilidad sostenible, tanto en lo relativo al pago como a la información a las personas viajeras.

j) Articular un sistema de relación interadministrativa organizado mediante un método de planificación estructural.

3. ALCANCE DE LOS TRABAJOS A REALIZAR

3.1 Fase 1. Antecedentes y marco del nuevo Plan de Movilidad Sostenible

El objetivo de esta fase es identificar los condicionantes que desde el plano normativo e instrumental afectarán a la redacción del Plan, a efectos de garantizar la coherencia, compatibilidad y vigencia de sus contenidos.

3.1.1 Evaluación I Plan Director de Transporte del Territorio Histórico de Álava

Se realizará una evaluación de los siguientes elementos:

– Escenarios temporales y objetivos.

– Hipótesis de movilidad.

– Estrategias planteadas y acciones propuestas.

– Resultados alcanzados.

Como resultado del trabajo, se formularán unas conclusiones a tomar en cuenta de cara a la renovación del mapa concesional Alavabus y del Servicio de Transporte Comarcal.

3.1.2 Marco normativo

Análisis del marco normativo examinando con carácter no limitativo los siguientes documentos:
– Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible del MITMA.

– Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y reglamentos de desarrollo.

– Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

– Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi.

– Convenio para la creación de la Autoridad de Movilidad de Álava.

– Contratos en vigor de servicios de transporte regular y de transporte comarcal a demanda subscritos por la Diputación Foral de Álava.

- Normativa sobre accesibilidad y supresión de barreras de acceso al transporte

– Otras disposiciones legislativas pertinentes.

3.1.3 Documentos de planificación sectorial

Análisis de los documentos de planificación sectorial, examinando con carácter no limitativo los siguientes documentos:

– Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de la Comisión Europea (COM-2020-789).

– Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA.

– Plan Director del Transporte Sostenible de Euskadi 2030, Gobierno Vasco.

– Directrices de Ordenación Territorial de Euskadi, así como los Planes Territoriales Parciales, Gobierno Vasco.

– Estudios, planes y proyectos para la puesta en marcha del TAV, Gobierno Vasco.

– Planes Territoriales Sectoriales de la Red Ferroviaria, de Vías Ciclistas, de Carreteras, así como los planes logísticos, aeroportuarios, portuarios u otros con relación directa con el ámbito de la movilidad, Gobierno Vasco.

– Otros Planes relacionados, tales como el Plan Integral de Movilidad Eléctrica, la Estrategia Energética de Euskadi 2030, el Plan Estratégico de Seguridad Vial, el Plan de Ciencia, Tecnología e Innovación, el Plan de Salud, etc., Gobierno Vasco.

– Estrategia de la bicicleta de Álava 2021, Diputación Foral de Álava.

– Plan de Movilidad sostenible y espacio público de Vitoria-Gasteiz 2021-25, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

-Planes de Movilidad de Municipios de población superior a 5.000 habitantes, planes de movilidad en comarcas o Cuadrillas Alavesas.

– Otras disposiciones legislativas pertinentes.

3.2 Fase 2. Análisis y diagnosis

El objetivo de esta fase es señalar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del sistema actual de transporte interurbano en el THA, como ejercicio que permita en la fase posterior plantear objetivos realistas y alcanzables y, por el lado de las acciones, propuestas eficaces y viables.

3.2.1 Movilidad en el ámbito del Plan

Se realizará una recopilación de información a escala zonal, en la que cada zona se corresponderá con un municipio, descendiendo a escala menor en Vitoria-Gasteiz (distrito o unidad funcional equivalente), apoyándose en estadísticas oficiales, estudios contrastados y, cuando no exista información apropiada, datos de campo que el licitador deberá señalar en su oferta.

La información será relativa a los siguientes componentes:

– Población. Perfiles sociodemográficos y evolución temporal.

– Equipamientos. Sanitarios, educativos, sociales, etc.

– Centro de actividad económica. Parques y zonas empresariales con distinción de los sectores de actividad.

– Movilidad de personas. Matrices origen-destino en diferentes días tipo, características básicas de los desplazamientos y distribución modal.

– Flujos de mercancías. Principales flujos interurbanos, segmentando por ámbito (comarcal, territorial, autonómico, externo).

3.2.2 Estructura del sistema de transporte

Se realizará un análisis del sistema que incluya una descripción básica de las infraestructuras, su capacidad, los operadores existentes, los mecanismos de cooperación y los elementos de intermodalidad, tanto para viajeros/as como para mercancías.

– Transporte aéreo y su conexión con los principales centros de interés en el THA.

– Transporte ferroviario y su conexión con las redes de transporte en autobús.

– Transporte viario y su conexión con las redes viarias locales.

– Intercambiadores y áreas de aparcamiento disuasorio (pasajeros/as) y centros de transporte y logística (mercancías).

3.2.3 Oferta y demanda del transporte interurbano

Se realizará un análisis de la oferta y demanda de los siguientes modos de transporte:

– Transporte de pasajeros/as:

o Privado (turismo y motocicleta).

o Público (tren, autobús, autocar y vehículos de alquiler con conductor):

▪ Servicios regulares permanentes.
▪ Servicios regulares a demanda.
▪ Servicios especiales (laboral y escolar).

o Vehículo compartido o colaborativo (viaje en coche compartido, vehículos de alquiler sin conductor, micro-alquiler, etc.).

o Bicicleta y modos activos.

– Transporte de mercancías:

o Ligeros (reparto urbano en motocicleta y furgoneta).

o Pesados (camioneta y camión).

El análisis de cada modo de transporte deberá comprender al menos los siguientes datos:

– Flota o parque móvil adscrito al servicio.
– Cobertura geográfica.
– Accesibilidad a los principales centros y puntos de interés.
– Servicios. Rutas, paradas, volumen de expediciones por día tipo y su tipología.
– Esquema tarifario y precios al público.
– Costes medios de explotación.
– Demanda y perfiles dominantes en cada modo.
– Medios tecnológicos implantados relativos a billetaje, validación, control de flota e información al viajero/a.
– Subvenciones y ayudas públicas.

3.3 Fase 3. Objetivos del plan y principios de acción

El objetivo de esta fase es establecer los objetivos específicos del Plan de Movilidad Sostenible del THA y sentar los principios y directrices que deben guiar la formulación de las propuestas.

3.3.1 Escenario no actuar

Este escenario deberá reflejar los puntos críticos y las oportunidades derivadas de la situación actual del sistema de transporte de viajeros/as y su previsible evolución tendencial en el caso de no actuar ("do nothing").

Se trata de identificar la desviación respecto de los objetivos generales del Plan derivadas de la evolución de la situación actual, especialmente por la evolución orgánica del territorio (evolución de las cohortes de población, motorización de la población, dinámicas de los operadores de transporte de viajeros/as y de prestadores de movilidad como servicio, etc.) así como derivadas de actuaciones futuras, ya sea en curso, planificación o proyecto.

Para ello se tendrán en cuenta los tendencias, planes y proyectos de las distintas administraciones públicas que puedan tener una repercusión significativa en la movilidad interurbana dentro del THA. Entre otros, deberá tenerse en cuenta:

– Tendencias territoriales (demográficas, sociales y económicas).

– Planes y proyectos que supongan la creación o promoción de nuevos centros de atracción de movilidad (parques empresariales, grandes equipamientos, etc.).

– Planes y proyectos de creación o remodelación de las infraestructuras y/o servicios de transporte como nuevas carreteras, ampliación de capacidad de la red viaria interurbana, puesta en servicio del TAV, nuevas estaciones intermodales, etc.

– Otras medidas y actuaciones en el marco regulador que puedan estar en estudio o proceso de implantación como tarificación de infraestructuras, entre otras.

3.3.2 Principios y directrices de acción

Partiendo de la diagnosis de la situación actual y tendencial, se podrán establecer:

– Objetivos específicos del Plan.

– Metas intermedias.

– Estrategias eficaces.

– Prioridades de actuación.

Los objetivos específicos deben ser concretos, alcanzables y cuantificables para permitir la comprobación de los avances conseguidos de manera objetiva. Con este fin, estos objetivos estarán vinculados a los indicadores de referencia que se desarrollarán en la fase última del trabajo.

Se han de tener en cuenta las relaciones de dependencia entre los objetivos, estableciendo una coherencia adecuada entre los mismos. Asimismo, los objetivos deben ser concordantes con las políticas generales y han de estar adaptados a la realidad del territorio y a sus programas, teniendo en cuenta la ordenación territorial y la cohesión social, y por lo tanto ser factibles, dado el punto de partida y los recursos disponibles.

3.4 Fase 4. Propuestas de actuación

El objetivo de esta fase es proponer los programas sectoriales y las actuaciones para su desarrollo a escala territorial, con el alcance suficiente para poder ser valoradas mediante parámetros básicos como longitud (km), demanda esperada (personas pasajeras / año), tráfico (vehículos-km / año) u otros parámetros apropiados.

En todo caso, debe garantizarse el alcance necesario para valorar económicamente los costes de inversión, mantenimiento y explotación de cada actuación con el mismo nivel de detalle que el contemplado en los programas de inversión, mantenimiento y explotación de los Presupuestos anuales de la Diputación Foral.

3.4.1 Programa de Infraestructuras

Se propondrán actuaciones, al menos, en los siguientes elementos:

– Viario interurbano. Nuevas vías, aumento de capacidad, rediseño de la sección transversal a efectos de otorgar una nueva funcionalidad, entre otras.

– Conexiones con viario urbano. Enlaces y accesos de las vías interurbanas con las vías municipales con la finalidad de redistribuir los tráficos de paso.

– Plataformas y vías dedicadas al transporte de viajeros/as en superficie en los accesos a ciudades relevantes. Espacio destinado al logro de una mayor velocidad comercial mediante actuaciones de segregación de carriles y dotación de preferencia de paso en cruces.

– Estaciones y paradas de autobús. Instalaciones con características de espacios seguros y adecuados a la demanda con perspectiva de género, garantizando la mayor accesibilidad posible desde su entorno.

3.4.2 Programa de Servicios

Se propondrán actuaciones, al menos, en los siguientes elementos:

– Servicios de transporte interurbano de viajeros/as en autobús de carácter regular permanente. Nuevo mapa de servicios con indicación de los corredores que forman el conjunto de servicios y para cada corredor establecer una propuesta de prestación mediante contrato de concesión con el siguiente alcance: líneas, calendario, horario, oferta, estructura tarifaria y paradas principales.

– Servicios de transporte interurbano de viajeros/as en taxi de carácter regular a demanda. Nuevo mapa de servicios, con indicación de los corredores que forman el conjunto de servicios y para cada corredor establecer una propuesta de prestación mediante contrato de servicios con el siguiente alcance: líneas, calendario, horario, oferta, estructura tarifaria y paradas principales.

– Servicios de transporte interurbano de viajeros/as en tren de carácter regular y permanente. Coordinación con fututos servicios TAV y propuesta de servicios dentro del ámbito del THA y de conexión con otros territorios y CCAA.

3.4.3 Programa de Intermodalidad

Se propondrán actuaciones, al menos, en los siguientes elementos:

– Aparcamientos periféricos o de disuasión. Superficies destinadas a desplazar el aparcamiento en los centros urbanos hacia la periferia, incluyendo los servicios necesarios para facilitar el acceso andando, en bici o modos colectivos de transporte hasta los destinos finales.

– Centros de transporte de mercancía y nodos de distribución urbana. Instalaciones para ofrecer medios de distribución urbana de mercancías en el interior de los cascos urbanos de alta densidad, con soluciones de transporte ligero.

– Intercambiadores de transporte de viajeros/as. Instalaciones para interconectar el transporte ferroviario y el viario y, dentro del transporte viario, entre líneas o servicios interurbanos y urbanos, con el objetivo de que a las personas usuarias no se les penalice en tiempo ni coste.

3.4.4 Programa de Gestión

Se propondrán actuaciones, al menos, en los siguientes elementos:

– Acciones corporativas. Destinadas a adaptar la estructura de medios de la Diputación Foral a las necesidades derivadas de la implantación del Plan.

– Acciones interinstitucionales. Creación de una autoridad de movilidad que permita una actuación coordinada entre las distintas AAPP, partiendo de la experiencia de la Autoridad de Movilidad de Álava, constituida mediante Convenio.

– Acciones de carácter económico y fiscal. Medidas para impulsar la participación del capital privado en los proyectos de inversión y explotación de las actuaciones propuestas, así como para incentivar la demanda (personas y mercancías) de servicios compartidos y/o colectivos.

– Acciones de carácter social. Medidas para favorecer e impulsar en la sociedad el uso eficiente de los recursos y servicios públicos destinados al transporte, mediante medidas de exhibición, divulgación y formación.

3.5 Fase 5. Impacto económico, social y ambiental

Esta fase tiene como objetivo estimar el impacto de cada programa y de cada actuación a lo largo de la vigencia del Plan, a efectos de garantizar la viabilidad financiera, los beneficios netos para la sociedad y la sostenibilidad de los recursos ambientales.

3.5.1 Impacto económico

Deberá estimarse a lo largo de la vida del Plan el impacto en los siguientes términos:

– Inversiones previstas.

– Costes de mantenimiento.

– Costes de explotación.

– Ingresos derivados de la demanda actual y potencial.

– Otras componentes económico-financieras.

3.5.2 Impacto funcional y social

Deberá estimarse a lo largo de la vida del Plan el impacto en los siguientes términos:

– Mayor cobertura geográfica de los servicios e infraestructuras públicas y aumento de la accesibilidad.

– Aumento de conectividad del territorio dentro de sí y en su relación con otros TTHH y CCAA.

– Mejora de los tiempos de recorrido y del cumplimiento de horarios.

– Aumento de la calidad de los servicios e instalaciones destinadas al transporte público (accesibilidad y perspectiva de género).

– Reducción de la accidentalidad y la siniestralidad.

– Beneficios para la salud de la ciudadanía.

3.5.3 Impacto ambiental

Deberá estimarse a lo largo de la vida del Plan el impacto en los siguientes términos:

– Reducción generalizada del consumo energético (TEP), considerando el balance completo de la energía, tanto por consumo de combustibles fósiles y energía eléctrica en tracción (tanque a rueda) como en la propia generación de energía (pozo a tanque).

– Reducción generalizada de las emisiones de gases GEI (T CO2 eq), considerando el balance completo de la energía, tanto por consumo de combustibles fósiles y energía eléctrica en tracción (tanque a rueda) como en la propia generación de energía (pozo a tanque).

Para abordar esta área de impacto, podrá recurrirse a estadísticas y estudios publicados que ofrezcan factores de cálculo promedio para cada modo y clase de transporte.

3.5.4 Evaluación integral del Plan

Deberá realizarse una evaluación que permita estimar los beneficios netos de su implantación mediante:

– Análisis financiero.

– Análisis económico por agregación del análisis financiero y los valores monetizables del impacto funcional, social y ambiental.

Podrá aplicarse el método de Análisis Coste Beneficio u otro apropiado.

3.6 Fase 6. Modelo de gestión y seguimiento del Plan

El objetivo de esta fase es proponer los mecanismos necesarios para la ejecución del Plan.

3.6.1 Plan de acción

Deberá establecerse una planificación temporal para la ejecución de todos los programas y actuaciones, con indicación de:

– Plazo total del Plan.

– Plazo de cada programa.

– Plazo de cada actuación.

– Camino crítico entre actuaciones o programas.

– Mecanismos para atender contingencia del camino crítico.

– Actores intervinientes.

– Indicador específico de seguimiento.

3.6.2 Sistema de seguimiento

Se propondrá un sistema de indicadores para el seguimiento del Plan que, a título indicativo, incluirá indicadores como los señalados a continuación:

– Indicadores referentes al sistema de movilidad:

o Reparto modal de la movilidad de las personas.
o Reparto modal del transporte de mercancías.
o Grado de congestión de las principales infraestructuras de transporte.
o Accidentalidad anual.

– Indicadores socioeconómicos:
o VAB del sector del transporte.
o Productividad del sector del transporte.
o Costes externos del transporte.
o Gasto medio por persona en transporte.

– Indicadores referentes a los efectos ambientales de la movilidad:

o Emisión de gases de efecto invernadero (pozo-tanque-rueda).
o Contaminación atmosférica, otros contaminantes.
o Contaminación acústica.
o Consumo energético (pozo-tanque-rueda).

3.6.3 Proceso de revisión del Plan

Deberá proponerse un conjunto de actuaciones e instrumentos para proceder a la revisión del Plan, con el siguiente alcance:

– Revisión anual. Revisión del grado de ejecución del Plan de Acción.

– Revisión quinquenal. Revisión de objetivos del Plan y del impacto alcanzado de las actuaciones.

3.7. Fase 7. Información pública Proyecto Plan de Movilidad Sostenible del THA y redacción final.

3.7.1. Informe del proceso de información pública, estudio alegaciones y valoraciones de estas

Una vez realizados los trámites de información pública y audiencia del Proyecto de PMSTHA, se recopilarán y estudiarán cuantas alegaciones hayan tenido lugar.

Al finalizar este proceso, se redactará un informe sobre las alegaciones presentadas, una valoración de estas, los resultados obtenidos y las consecuencias que dichos resultados deberían tener en la elaboración final del PMSTHA.

3.7.2. Redacción final del PMSTHA.

Tras evaluar las aportaciones realizadas en la fase anterior, se incorporarán al Plan las modificaciones consensuadas con la Diputación Foral de Álava y se entregará el documento final **"Plan de Movilidad Sostenible del THA".**

4. EJECUCIÓN Y GESTIÓN DEL CONTRATO

4.1.- Plan de trabajo

La empresa licitadora deberá incluir en la oferta una Memoria técnica que contenga:

o Descripción de la organización y gestión del proyecto (Plan de trabajo):

- Descripción de las fases y tareas del trabajo. Incorporando propuesta sobre la metodología a llevar a cabo respecto a la participación de los diferentes agentes en la elaboración del Plan.

- Diagrama de Gantt o Cronograma de las fases y tareas propuestas para la ejecución de los trabajos, así como el modelo de gestión y seguimiento previsto a fin de garantizar el cumplimiento de los trabajos.

- Descripción de la organización del equipo asignado a la ejecución de los trabajos, incluyendo sus perfiles y funciones en el mismo.

o Metodología para la realización del análisis y diagnosis, incluyendo la recogida de datos y su análisis.

o Metodología para la generación de Objetivos del plan y principios de acción.

o Metodología para la fijación de cada una de las propuestas de actuación y de cada programa.

o Metodología para la estimación del impacto de cada programa y de cada actuación a lo largo de la vigencia del Plan.

o Metodología para la fijación de los mecanismos necesarios para la ejecución del Plan.

o Propuesta técnica respecto a la definición y el sistema de indicadores para el seguimiento del Plan.

o Descripción general de la solución técnica ofertada sobre el conjunto de actuaciones e instrumentos para proceder a la revisión del Plan.

4.2. Desarrollo de los trabajos y calendario de ejecución

Durante la ejecución de los trabajos objeto del contrato, la empresa adjudicataria se compromete, en todo momento, a facilitar a las personas designadas por la Diputación Foral de Álava toda la información y documentación que éstas soliciten para disponer de un pleno conocimiento de las circunstancias en que se desarrollan los trabajos, así como de los eventuales problemas que pueden plantearse y de las tecnologías, métodos y herramientas utilizadas.

El contenido mínimo de los trabajos es el descrito en el punto 3. Alcance y las directrices básicas para el desarrollo de estos son las que se definen a continuación y que deberán contemplar las empresas licitadoras en sus ofertas. No obstante, los licitadores podrán ampliar en su oferta este contenido, considerándose como mejoras al contrato.

En la oferta se contemplarán los siguientes hitos de control:

Hito	**Fases que comprende**	**Plazo parcial máximo**
I	1	2 meses
II	2, 3, 4, 5 y 6	5 meses
III	7	2 meses

La empresa adjudicataria tendrá en cuenta a lo largo de la ejecución del contrato que se incluya la perspectiva de género en todas sus fases. A estos efectos, algunos de los aspectos para tener en cuenta serán: desglosar los datos por sexo, estudiar la situación diferencial de mujeres y hombres y tomar medidas para contrarrestar o disminuir las desigualdades detectadas.

La empresa licitadora deberá tener implantado un sistema de gestión de la calidad eficaz que permita centrar, organizar y sistematizar los procesos para la gestión eficiente y la mejora continua con el fin de obtener la máxima rentabilidad y eficacia, demostrando su capacidad de satisfacer los requisitos exigidos en el presente pliego.

Todos y cada uno de los informes resultantes de cada fase de trabajo deberán ser entregados en la Dirección de Movilidad y Transportes, a través de su Servicio de Movilidad y Transportes, tanto en formato papel como en formato digital.

Las acciones realizadas para el cumplimiento de este contrato serán convenientemente documentadas. Se indicará expresamente los documentos y resultados tangibles (entregables) a obtener. Toda la documentación se entregará en formato impreso, correctamente editada, y en formato electrónico compatible para su tratamiento. La empresa adjudicataria entregará, las copias impresas de la documentación íntegra del proyecto que se requieran desde la Dirección de Movilidad y Transportes, a través de su Servicio de Movilidad y Transportes.

El trabajo se desarrollará en la sede de la empresa adjudicataria. Al finalizar el contrato, toda la documentación será trasladada a la Dirección de Movilidad y Transportes, concretamente, al Servicio de Movilidad y Transportes por cuenta de la empresa adjudicataria, no pudiendo ésta conservar ningún tipo de material (sea documentación impresa, en archivo informático o cualquier otra forma) elaborado u obtenido para este trabajo.

4.3 Documentación a entregar

En el plan de trabajo, que se concretará tras la adjudicación, se redactará el calendario de reuniones, a las que asistirá el Técnico Responsable y el personal que se estime oportuno para el análisis del desarrollo de los trabajos. El Director del Proyecto, con antelación suficiente, facilitará la documentación que se le requiera en cada una de las reuniones.

Hito I. Antecedentes y marco del nuevo Plan de Movilidad Sostenible

-Documento "Evaluación I Plan Director de Transporte del Territorio Histórico de Álava". Recogerá una Evaluación pormenorizada del mapa concesional actual de Alavabus y Servicio de Transporte Comarcal, incorporando las conclusiones sobre que modificaciones serían pertinentes llevar a cabo en principio en la renovación del nuevo mapa y a incorporar en el Programa de Servicios del Plan de Movilidad Sostenible del THA.

-Documento "Definición del marco normativo e instrumental para llevar a cabo la elaboración del Plan de Movilidad del THA".

Hito II. Elaboración Proyecto del Plan de Movilidad Sostenible del THA

-Documento "Análisis y diagnóstico de la movilidad en el THA".

-Documento "Objetivos del plan y principios de acción".

-Documento "Propuestas de actuación". Desglosado en:

- Sub-Documento "Programa de Infraestructuras"

- Sub-Documento "Programa de Servicios nuevo mapa concesional Alavabus y Servicio de Transporte Comarcal".

- Sub-Documento "Programa de Intermodalidad"

- Sub-Documento "Programa de Gestión"

- Documento "Impacto económico, social y ambiental"

- Documento "Modelo de gestión y seguimiento del Plan".

- Documento. Proyecto del Plan de Movilidad Sostenible del THA.

Hito III. Información pública Proyecto Plan de Movilidad Sostenible del THA y redacción final.

Una vez entregado el Proyecto del Plan de Movilidad Sostenible del THA, por parte del Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad se llevará a cabo el proceso de participación pública.

Una vez finalizo el plazo de presentación de alegaciones, la empresa adjudicataria deberá realizar el estudio y valoraciones de estas, presentando una propuesta de contestación de las alegaciones en el plazo de un mes a partir de la recepción de las alegaciones. Concretamente:

- Documento "Informe del proceso de información pública, estudio alegaciones y valoraciones de estas"

Esta fase finaliza con la entrega del documento final Plan de Movilidad Sostenible del THA, que deberá realizarse antes de la finalización del plazo del contrato adjudicado.

- Documento Final "Plan de Movilidad Sostenible del THA".

4.4. Dirección del proyecto

La empresa adjudicataria desarrollará los trabajos de conformidad a lo previsto en el presente Pliego y bajo la dirección de la Diputación Foral de Álava, que designará un Técnico Responsable del contrato con funciones de dirección y coordinación a nivel operativo, bajo la dirección del/ de la directora/a de Movilidad y Transportes del Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad.

La empresa adjudicataria designará una persona como Director de Proyecto, que asumirá la dirección del equipo de trabajo, la dirección ejecutiva y realizará las labores de seguimiento e interlocución con la Diputación Foral de Álava.

El seguimiento y control del contrato se materializará, entre otras, en las siguientes actuaciones:

– Informe periódico, de seguimiento e información del estado del proyecto. El Técnico Responsable del Servicio de Movilidad y Transportes podrá, en cualquier momento, pedir cualquier tipo de información sobre el desarrollo de los trabajos, por escrito si así se le indica.

– Reuniones de seguimiento y revisiones técnicas del grupo de trabajo que se establezca.

– Seguimiento continuado de la evolución del proyecto entre el Técnico Responsable del contrato y el Director de proyecto de la empresa adjudicataria.

El Técnico Responsable del Servicio de Transportes supervisará, controlará y aprobará los trabajos realizados y propondrá las modificaciones que estime oportunas, bajo la supervisión del/de la directora/a de Movilidad y Transportes del Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad.

A efectos del desarrollo de los trabajos, la Diputación Foral de Álava pondrá a disposición de la empresa adjudicataria la siguiente información:

-Entregables I Plan Director de Transportes del THA.
-Datos mapa concesional de Alavabus y Servicio de Transporte Comarcal.

-Datos actualizados de las concesiones (itinerarios, paradas, ocupación, expediciones, vehículos adscritos) con el grado de desagregación disponible, en formato digital cuando sea posible y con su evolución por años.
– Estructura de costes de las concesiones Alavabus y Servicio de Transporte Comarcal actuales.
-Estrategia de la Bicicleta de Álava.
-Memorias anuales del Servicio de Movilidad y Transportes, publicadas en la página web.
– Toda aquella documentación disponible en el Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad y que sea precisa para la realización del trabajo.

En cualquier caso, la empresa adjudicataria deberá recabar aquella información necesaria para la correcta ejecución de los trabajos en el plazo señalado y que no sea suministrada por el Servicio de Movilidad y Transportes de la Diputación Foral de Álava, realizando las gestiones que considere pertinentes para ello.

4.5. Equipo de trabajo

La empresa adjudicataria deberá acreditar, contar y comprometerse a asignar estos trabajos a un equipo profesional con experiencia y formación adecuadas. En concreto, se exige que, entre las personas asignadas a este proyecto figuren, al menos, especialistas en estas materias:

- Una persona licenciada en ingeniería, arquitectura o licenciada superior, con experiencia acreditada de cinco años en dirección de proyectos socioeconómicos relacionados con el transporte y la movilidad, con funciones de Director/a de Proyecto.
- Un/a técnico senior licenciado/a en ingeniería, arquitectura y/o económicas (o ADE) con experiencia acreditada de tres años en la participación en estudios socioeconómicos relacionados con el transporte y la movilidad.
- Una persona licenciada en Derecho con al menos tres años de experiencia, especialista en transportes y Derecho Administrativo.
- Una persona con conocimientos de euskera con perfil B2 que disponga de cualificación técnica suficiente para realizar el trabajo en euskera en cuanto a los entregables que son objeto de publicación.

Estos especialistas serán los responsables de cada una de las disciplinas técnicas implicadas en el desarrollo del contrato. Durante la realización de los trabajos deberán tener disponibilidad para realizar cuantas reuniones de seguimiento y presentación de resultados parciales o totales se les requieran en la sede de la administración contratante.

La propuesta técnica deberá recoger la composición detallada del equipo o equipos de trabajo que participará, con identificación de nombre y apellidos, relación con la empresa, categoría profesional, asignación de tareas a realizar, dedicación prevista, formación general y específica, experiencia (relación de los trabajos en los que ha participado) y antigüedad en la empresa, valorándose, que, además de los especialistas citados, la empresa adjudicataria aporte personal especializado suficiente en número y perfil profesional que garantice la realización de los trabajos en el plazo ofertado y cuenten con formación y experiencia en planificación de transporte, economía del transporte, derecho administrativo y transporte y sociología aplicada al transporte.

La formación y experiencia se acreditará mediante la presentación del Curriculum Vitae y una declaración responsable de los profesionales de la veracidad del contenido de su CV.

Los componentes del equipo de trabajo no podrán ser modificados ni con anterioridad ni durante la ejecución del contrato, salvo casos de fuerza mayor y siempre con la aprobación previa de la Dirección de Movilidad y Transportes de Diputación Foral de Álava, siendo causa de resolución del contrato la no observancia de esta condición. A tal efecto, la elección del equipo más adecuado para llevar a cabo los trabajos deberá efectuarse teniendo en cuenta dicha premisa.

La empresa adjudicataria podrá proponer la sustitución de algún componente del equipo siempre que, además de existir causas suficientemente justificadas, la persona sustituta tenga la misma categoría y reúna circunstancias profesionales, al menos, idénticas a las de la persona sustituida, debiéndose autorizar de forma previa la sustitución planteada por la Dirección de Movilidad y Transportes de Diputación Foral de Álava.

.

La empresa adjudicataria aportará la dedicación de todo el personal y los medios materiales que sean necesarios para la realización en cada momento de los trabajos correspondientes al presente contrato.

La empresa adjudicataria deberá poner a disposición del Servicio de Movilidad y Transportes de Diputación Foral de Álava una persona con presencia permanente en la sede de dicho servicio, en caso de que así sea requerido y durante las fases de trabajo que sean definidas junto con la empresa adjudicataria.

Asimismo, designará a la empresa o empresas que, en su caso, realicen los trabajos especiales no ejecutados con personal propio. A este respecto adjuntará el compromiso por escrito de las citadas empresas. Los medios (personales y materiales) y metodología que utilizarán para la realización de los trabajos y referencias de trabajos similares de las mismas.

Serán funciones del Director del Proyecto organizar la ejecución de los trabajos, dirigir, coordinar y planificar las actividades técnicas de los distintos especialistas del equipo de trabajo, de forma que se produzcan las relaciones necesarias entre ellos para la correcta ejecución del contrato. Esta persona deberá tener medios y la absoluta disponibilidad para desplazarse a la zona de estudio objeto del contrato.

4.6. Propiedad intelectual

La Diputación Foral de Álava será propietaria de todos los trabajos desarrollados por la empresa adjudicataria con ocasión de la realización del objeto del presente contrato. La propiedad de estos trabajos abarca tanto la documentación que debe ser objeto de entrega que se define en el contrato en sí misma considerada, así como de sus diseños, contenidos y cualquier tipo de documentación preparatoria, técnica y el uso que se desarrolle con ocasión de esta, abarcando formato papel y digital.

Por consiguiente, la empresa adjudicataria cede en exclusiva a la Diputación Foral de Álava todos los derechos de explotación sobre los trabajos realizados y cualquier creación de propiedad intelectual que pudiera derivarse de los mismos.

La Diputación Foral de Álava podrá ejercer estos derechos en la forma más amplia que la ley permita, comprendiendo su reproducción, distribución, transformación, comunicación pública y puesta a disposición, en cualquier soporte, formato e idioma, y con los efectos que las leyes determinen.

En consecuencia, la empresa adjudicataria se abstendrá de comercializar, reproducir, transmitir y publicar o difundir, total o parcialmente, el contenido de los trabajos sin el consentimiento expreso de la Diputación Foral de Álava.

La empresa adjudicataria se compromete a no utilizar los resultados de sus trabajos, ni reproducirlos, transmitirlos, modificarlos o divulgarlos sin autorización previa y expresa de la Diputación Foral de Álava.

4.7. Otras cuestiones

La Dirección de Movilidad y Transportes, a través del Servicio de Transportes, se reserva la facultad de realizar las modificaciones operativas que se estimen oportunas en relación con la ejecución del presente contrato.

La empresa adjudicataria facilitará a la Diputación Foral de Álava, sin coste adicional, cuantos servicios profesionales se estimen necesarios por ésta para el correcto desarrollo y cumplimiento del objeto del contrato, como asistencia a reuniones explicativas, información adicional, etc.

En cualquier caso, la empresa adjudicataria será responsable de la calidad técnica de los trabajos que desarrolle y de las prestaciones y servicios realizados, así como de las consecuencias que se deduzcan para la Administración o para terceros de omisiones, errores, métodos inadecuados o conclusiones incorrectas en la ejecución del contrato.

El Técnico Responsable designado por la Diputación Foral de Álava desempeñará una función coordinadora y establecerá los criterios y líneas generales de actuación de la empresa adjudicataria. En consecuencia, no será responsable, ni directa ni solidariamente de lo que con plena responsabilidad técnica y legal, estudie, diseñe, calcule, desarrolle o especifique el equipo de la empresa adjudicataria.

Son por cuenta de la empresa adjudicataria la obtención de todos los permisos y licencias que se requieran para la ejecución de los trabajos objeto de este contrato, así como el abono de impuestos, cánones, etc. A que dé lugar el desarrollo de estos, los cuales deben considerarse integrados en la oferta presentada.

5. ENTREGA Y PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

La entrega de los trabajos de cada fase y del documento final se realizará en función del plan de trabajo propuesto.

En cada fase establecida en el plan de trabajo se presentará un informe con el contenido y conclusiones correspondientes, al menos en archivo informático.

Se entregarán en soporte magnético las bases de información que se hayan utilizado en los formatos más adecuados para su explotación y actualización, que deberán ser aprobados en cualquier caso por la Dirección Técnica. Asimismo, se entregarán aquellos soportes utilizados para la edición de los entregables, tanto de documentos impresos como de formato electrónico.

El documento de Proyecto de PMSTHA, el documento final del PMSTHA serán realizados en las lenguas oficiales de la Comunidad Autónoma del País Vasco, euskera y castellano.

Todos los documentos se entregarán en formato electrónico adecuado para su explotación y actualización. Asimismo, del documento final del PMSTHA se entregarán 10 volúmenes impresos en euskera y 10 en castellano.

Firmante: CN=ZERBITZU OROKORREN ZUZENDARITZA - DIRECCION SERVICIOS GENERALES, SERIALNUMBER=P0100000I, OU=SELLO ELECTRONICO, ORGANIZATIONIDENTIFIER=VATES-P0100000I, O=ARABAKO FORU ALDUNDIA / DIPUTACION FORAL DE ALAVA, C=ES
Emisor del certificado: CN=EAEko HAetako langileen CA - CA personal de AAPP vascas (2), OU=AZZ Ziurtagiri publikoa - Certificado publico SCA, O=IZENPE S.A., C=ES
Número de serie: 211865
Fecha de firma: 2023.05.11 11:36:14 Z