



Ayuntamiento de Ponferrada

**PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DE LOS
SERVICIOS DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DE
ESTUDIOS DE VIABILIDAD DE ACTUACIONES RELACIONADAS CON EL
PLAN DE MOVILIDAD URBANO SOSTENIBLE EN PONFERRADA.**

- Abril 2008 -

ÍNDICE.

- 1.- OBJETO.
- 2.- ANTECEDENTES.
- 3.- JUSTIFICACIÓN DEL TRABAJO QUE SE VA A REALIZAR.
- 4.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS QUE SE REALIZARÁN.
- 5.- ORGANIZACIÓN, DIRECCIÓN Y CONTROL DEL ESTUDIO.
6. CONDICIONES TÉCNICAS.
- 7.- PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO.
- 8.- PARTICIPACIÓN CIUDADANA.
- 9.- PLAZOS DE REDACCIÓN.
- 10.- PRESUPUESTO Y APLICACIÓN PRESUPUESTARIA.
- 11.- FORMA DE PAGO.
- 12.- PRESENTACIÓN DE OFERTAS.
- 13.- CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN DE LAS OFERTAS.

1.- OBJETO.

El objeto del presente pliego es establecer las prescripciones técnicas para la elaboración de estudios de viabilidad de actuaciones relacionadas con el Plan de Movilidad urbana Sostenible del Municipio de Ponferrada.

2.- ANTECEDENTES.

Esta acción se incluye en el convenio de colaboración para el ejercicio 2007 entre el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE) y la Consejería de Economía y Empleo de la Junta de Castilla y León, para el desarrollo de actuaciones de eficiencia energética en el marco del Plan de Acción de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2005-2007 (E4).

El Ente Regional de la Energía de la Junta de Castilla y León (EREN) es el Organismo encargado por la citada Consejería para el desarrollo de esta acción.

Asimismo, esta contratación, se articula mediante el Convenio entre el Excmo. Ayuntamiento de Ponferrada y el EREN para llevar a cabo dicha actuación.

3.- JUSTIFICACIÓN DEL TRABAJO QUE SE VA A REALIZAR.

El diagnóstico del Plan de Movilidad del municipio de Ponferrada indica que caminar es la principal forma de viajar en la ciudad, pero también que hay un elevado uso del vehículo privado que plantea problemas a quienes caminan por las calles. En cambio el uso de la bicicleta tiene una posición testimonial, con apenas 3.273 viajeros en este medio.

El diseño urbanístico de Ponferrada, los nuevos atractivos de la ciudad, centro de una importante comarca, su dinamismo, y los hábitos sociales imperantes, provocan el incremento de la motorización y del número de desplazamientos. Así, la creciente preocupación por la congestión del tráfico y los índices de contaminación son cuestiones que merecen una reflexión y un compromiso público para lograr una forma de movilidad sostenible como condición indispensable para la mejora ambiental y el ahorro energético.

Tabla 1. Medio de transporte utilizado		
Medio	Porcentaje	Nº Viajes
Moto/Ciclomotor	3,2%	4.191
Coche (solo)	32,5%	47.562
Coche como acompañante	10,3%	10.385
Bicicleta	2,3%	3.273
Andando	38,3%	68.754
Transporte Público	12,2%	10.164
TOTAL	100	144.329

El uso indebido del vehículo para movernos por la ciudad puede llevar a una situación de congestión que afecte al transporte público, a la falta de seguridad de otros usuarios de la vía pública como peatones y ciclistas, y a la pérdida de atractivos comerciales de algunas zonas especialmente sensibles a esta actividad.

Por estos motivos, y a partir de los datos recogidos en el diagnóstico del Plan de Movilidad del Municipio de Ponferrada, resulta fundamental llevar a cabo Estudios de Viabilidad de actuaciones relacionadas con el PMUS. Es decir, realizar aquellas actividades que permitan avanzar en la materialización práctica del concepto de movilidad sostenible, en el ámbito geográfico del Municipio de Ponferrada y alfoz, con el objetivo de fomentar los medios de transporte más eficientes energéticamente y aumentar la calidad de vida de la ciudadanía en el marco de un sistema de transporte en constante evolución y adaptación.

4.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS QUE SE REALIZARÁN.

El proyecto de ahorro y eficiencia energética propuesto incluye tres Estudios de Viabilidad de actuaciones relacionadas con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el municipio de Ponferrada:

- Estudio de viabilidad N°1 denominado "Ponferrada Camina".
- Estudio de viabilidad N°2 denominado "Ponferrada Pedalea".
- Estudio de Viabilidad N°3 denominado "La movilidad motorizada en Ponferrada".

PONFERRADA CAMINA

En la actualidad, la nueva planificación del tráfico ha incorporado al peatón como objeto de sus preocupaciones y análisis. Se pone en valor la principal y más sostenible forma de viajar por la ciudad y caminar (forma cada vez más amenazada por las nuevas costumbres urbanas).

Elevar la categoría de la marcha a pie en el tráfico es una manera de resaltar lo que quedaba oculto ante el ruido de los problemas de la circulación motorizada. Si se añade que cada trayecto en vehículos motorizados tiene necesariamente un enlace peatonal en origen y otro en destino, el peatón se convierte en el eslabón principal de la movilidad en Ponferrada.

Además, el peatón no es sólo una forma de locomoción, sino, en esencia, una manera de crear ciudad, de establecer las relaciones de comunicación y convivencia que caracterizan el hecho urbano. Además, una vez que las preocupaciones ambientales han calado en la sociedad, no hay que olvidar que el peatón es el medio de transporte de menor impacto ambiental y el más saludable.

• **Objetivos**

Aunque en Ponferrada se camina mucho, existen dificultades para el peatón. Durante mucho tiempo el crecimiento de las ciudades se ha concebido a partir de la segregación de las funciones urbanas. Barrios-dormitorio, centros comerciales, ciudades sanitarias, centros de ocio, áreas de oficinas o industriales, parques tecnológicos, etc., han configurado un archipiélago de "islas" rodeadas de vacíos y carreteras de conexión que dan servicio al automóvil privado. En este esquema, ni el transporte público, ni el peatón, ni la bicicleta tienen facilidades para cubrir las necesidades de desplazamiento. Los problemas se resumen en:

- *De seguridad.* Riesgo de atropello, miedo a los accidentes, velocidades excesivas de los vehículos.
- *De comodidad.* Obstáculos en las vías y cruces peatonales, pendientes excesivas, reducido espacio libre para el paso de los viandantes.

- *De rapidez.* Rodeos, esperas y recorridos injustificadamente largos, barreras naturales y artificiales que alargan los trayectos.
- *De atractivo.* Falta de vitalidad y calidad paisajística de las rutas peatonales, falta del mobiliario urbano, la iluminación y la vegetación adecuados.
- *De salud y calidad ambiental.* Contaminación atmosférica y ruido de las vías peatonales.

A la vista de los problemas existentes para caminar por la ciudad, las acciones para paliarlos deben estar destinadas a satisfacer los siguientes objetivos generales:

- Mejorar la comodidad de las vías peatonales.
- Acortar y facilitar los desplazamientos a pie.
- Reducir los riesgos de atropello.
- Generar un espacio peatonal atractivo, seguro y vital.
- Disminuir el ruido y la contaminación atmosférica.
- Ahorro energético.

• **Líneas Estratégicas de actuación**

La estrategia a desarrollar, y de la que se deducirán medidas, pretende atacar los inconvenientes que encuentra un ciudadano o un visitante de Ponferrada si desea desplazarse andando, mediante la aplicación de instrumentos propios para cada una de las escalas y ámbitos de intervención siguientes:

A. Red general de itinerarios peatonales.

Esta red es la que garantiza la conectividad general de los distintos barrios entre sí y con el centro urbano. No se trata de peatonalizar las calles incluidas en ella, es decir, de dedicarlas en exclusiva al peatón, sino de mejorar las condiciones de circulación peatonal a través de diversas medidas adaptadas a cada tramo del espacio público.

B. Redes peatonales de barrio.

Se superponen a la red de itinerarios peatonales de la ciudad para facilitar los flujos de viandantes internos a los diferentes barrios. El objetivo es que cada barrio esté dotado de espacios libres de vehículos, bien conectado con las áreas residenciales y con las demás

zonas de actividad local como los colegios, los centros de salud, los comercios y los parques.

C. Áreas de amortiguación del tráfico o de preferencia peatonal.

Se trata de intervenciones sobre áreas particulares de la ciudad para mejorar localmente las condiciones de habitabilidad, estancia y circulación peatonal. En ellas, a través de la regulación y el diseño del espacio, se busca cambiar el comportamiento de los conductores, que han de compatibilizar el paso de vehículos con otras funciones de la calle (incluido el juego de los niños): áreas 30 o espacios de coexistencia de tráficos.

D. Actuaciones de detalle en toda la ciudad.

No se trata de restringir las mejoras del espacio peatonal a los tramos de la red de itinerarios peatonales que se diseñen, sino de difundir la sensibilidad y el punto de vista del peatón, de su comodidad y seguridad, en todas las obras y proyectos de urbanización y reforma de la ciudad. Como mínimo, se tendrán en cuenta las siguientes líneas de actuación:

- Acondicionamientos de aceras, incluyendo su ampliación cuando sea necesario, mejorar su accesibilidad para todos, arbolarlas para mejorar su aspecto, etc.
- Hacer más cómodos y seguros los cruces. Completar pasos peatonales, ampliación de acera en las esquinas ("orejas") para impedir el aparcamiento ilegal, establecer refugios peatonales para hacer más seguro el cruce de los peatones, establecer "lomos" en cruces que evitan que los peatones cambien de nivel y reducen la velocidad de los vehículos, crear aceras continuas, etc.
- Nuevas fórmulas para la convivencia peatón/vehículo. Crear Áreas 30 (calles reguladas y diseñadas para que los vehículos no sobrepasen los 30 km/hora), áreas de acceso restringido o de coexistencia de tráficos (donde los peatones e incluso el juego de los niños sean prioritarios), tratamiento urbano de travesías, para que recuperen su habitabilidad con mayor calidad peatonal, etc.
- Atender de un modo especial las necesidades de las personas con discapacidad. Proponer pautas para atender y establecer prioridades para suprimir las barreras para personas con discapacidad en el espacio público.
- Mejorar el tratamiento del peatón en la información urbana, la gestión y la normativa. Proponer un nuevo sistema de información peatonal en las calles, en

especial aquellas con presencia de visitantes. Revisión de las normativas que pudieran penalizar las mejoras peatonales planteadas. Una posibilidad para que se difunda una nueva cultura del espacio peatonal puede ser la redacción de una Normativa de Vía Pública que establezca recomendaciones y obligaciones para el tratamiento del viario y, en particular, del reservado a los viandantes.

PONFERRADA PEDALEA

· **Objetivos**

En Ponferrada partimos de la predisposición ciudadana favorable al uso de la bici, a pesar de que sólo 1 de cada 4 ponferradinos dicen haberla utilizado alguna vez. Es significativo que casi el 82% conozca la reciente iniciativa municipal de "El Ayuntamiento te presta la bici", y que casi el 90 la juzgue acertada, alguno menos de los que ven necesaria la construcción de infraestructuras para la bici.

El objetivo primordial de este Estudio es sentar las bases de una estrategia global de fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano en Ponferrada. También se quiere establecer una serie de medidas infraestructurales de apoyo al desarrollo de vías ciclistas y de aquellos complementos que se precisen. Se trata de implementar una visión global del proceso de movilidad a partir de la consideración de la bicicleta como un medio de transporte más, pero entendiendo que su aceptación como alternativa real de movilidad depende de múltiples factores, desde los puramente infraestructurales hasta los sociológicos, pasando por la definición de su relación con los demás medios de transporte y su consiguiente regulación efectiva como un elemento más del tráfico, sometida a derechos y obligaciones.

La bicicleta debe ser una alternativa eficaz y útil de transporte cuya implantación sea, además, un elemento beneficioso para el conjunto de la ciudad. Es esencial integrar todos los elementos vinculados a la movilidad urbana dentro de una política global de movilidad sostenible, en el que el fomento de la intermodalidad y la pacificación del tráfico, resultado de un reparto del espacio viario sustancialmente diferente al actual, entren a formar parte de la política de movilidad que desarrolle el Ayuntamiento.

· **Líneas Estratégicas de actuación**

- Desarrollar criterios para que desde la planificación municipal se incorpore una red de vías ciclistas dentro del Sistema General Viario de la ciudad.
- Asumir el papel de la Administración en el desarrollo de una normativa específica de circulación que obedezca a la realidad de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.
- Evaluar la demanda actual de la bicicleta y definir la potencialidad de usuarios en diferentes escenarios acordes al desarrollo de la planificación urbana.
- Difundir y promover valores y proyectos que integren a la bicicleta como alternativa útil y eficaz para el transporte y beneficiosa para el conjunto de la ciudad, diseñando esquemas operativos en políticas sectoriales a través de campañas específicas.
- Facilitar la participación social fomentando y promoviendo el uso de la bicicleta en los diferentes sectores sociales, para que todos ellos se sientan implicados.
- Definir estrategias de futuro que permitan crear una red de vías ciclistas integradas en el sistema viario de la ciudad; diseñar y complementar las infraestructuras asociadas a dicha red: mobiliario, aparcamientos, servicios, transporte público, etc. Por último, definir indicadores adecuados para mantener un seguimiento del proceso desde el Ayuntamiento.
- Desarrollar indicadores de seguimiento energéticos y medioambientales para el correcto seguimiento del ahorro que se produce en la Ciudad por cambio en los modos de transporte.

La concepción de la bicicleta como medio de transporte sano, económico, ecológico y rápido en un espacio urbano como Ponferrada, permitirá establecer medidas adaptables a las necesidades de la demanda, pero el éxito de una red de transporte novedosa se conseguirá si las infraestructuras van acompañadas de medidas de promoción y conocimiento de la "nueva movilidad" por parte de la ciudadanía: jóvenes, niños, deportistas, trabajadores..., de actuaciones dirigidas a la población en general y campañas de promoción unidas a la implementación de proyectos de infraestructura; y de medidas para facilitar la posesión de bicicleta en los diversos tipos de edificaciones y barrios, así como el aparcamiento en destino.

- **Estructura del plan**

La **primera parte** comprendería un diagnóstico sobre la bicicleta en la movilidad (partiendo de los datos aportados por el Plan de Movilidad), analizando más detalladamente su funcionalidad, detección de deficiencias y necesidades; contando además con las propuestas y sugerencias llevadas a cabo por los agentes sociales.

Segunda parte: diseño de una red de itinerarios a partir de los componentes urbanísticos y de movilidad de la ciudad, que no quiere decir necesariamente que todos conlleven la construcción de vías ciclistas específicas, en realidad se trata de situaciones dispares que podemos resumir en este esquema:

- Vías o carriles ciclistas.
- Vías mixtas o compartidas con el tráfico motorizado.
- Espacios compartidos con los autobuses.
- Espacios compartidos con los peatones.
- Circulación a contracorriente.
- Las intersecciones de la Red de vías ciclistas.

A ello se debe sumar la elaboración de medidas complementarias para la definición de políticas y actuaciones que potencian el uso de la bicicleta en la ciudad.

La **tercera parte** incluirá un inventario de características físicas y funcionales del viario con posibilidad de integración ciclista, así como recomendaciones de diseño para las vías ciclistas que sirvan a los departamentos municipales en la gestión diaria de la red.

Diseñar una red para el ciclismo urbano es clave si se quiere aumentar la participación de este modo de transporte en la movilidad de la ciudad con las consiguientes mejoras ambientales por el menor uso de los medios motorizados, pero no es suficiente. La "efectividad viaria" para modos no motorizados, debe funcionar tanto en el conjunto de la ciudad, facilitando la conectividad entre barrios, como en el ámbito local, recalificando espacio público, haciendo accesibles a estos modos de transporte los destinos cercanos, los equipamientos y los espacios libres.

MOVILIDAD MOTORIZADA EN PONFERRADA

El transporte motorizado cuenta con situaciones muy diversas, como su influencia en el urbanismo de la ciudad, las singularidades de la carga y descarga, la importancia del transporte público para buscar un modelo más sostenible, o las peculiaridades de los vehículos de dos ruedas. El Plan de Movilidad busca un modelo de transporte más sostenible para Ponferrada, planteando un marco de respeto entre los medios y con un reparto más equitativo del espacio público.

Al igual que se pretenden llevar adelante programas específicos de impulso de la movilidad peatonal o ciclista en la ciudad, se considera necesario elaborar uno específico para la movilidad motorizada, que fije criterios claros para mejorar la convivencia de los medios. Es importante destacar que el transporte público urbano, tan importante en la búsqueda de modelos sostenibles de movilidad, es también un medio de transporte motorizado que comparte espacio con el vehículo privado, y sin dejar de lado las necesidades de actividades económicas tan importantes como la carga y descarga. En Ponferrada el automóvil alcanza el 40% de los viajes (dato un tanto excepcional en ciudades de este tamaño), y se le dedica un porcentaje mucho mayor de espacio (superficie vial) y de tiempo (regulación de las intersecciones, en este caso por el modelo elegido, la rotonda, más incomodo para el peatón), y todo ello con independencia de otros problemas ligados a ese modo.

Ejes del Estudio

A. Red viaria.

A partir de los datos del Plan de Movilidad y del propio Plan General de Ordenación Urbana, se determinará una red viaria donde el vehículo privado tiene una mayor presencia. Esta red pretende garantizar la conectividad general de los distintos barrios entre sí y con el centro urbano.

El programa propondrá criterios para el diseño de la misma, el tratamiento apropiado para cada tipo de vía según la función que se le asigne, o la recalificación de las vías de penetración buscando su conversión en vías realmente urbanas.

B. Carga y Descarga.

Uno de los sistemas de transporte en zonas urbanas que requiere una programación y gestión propia es el reparto de mercancías, sobre todo a consecuencia de las grandes concentraciones comerciales en el centro, y del escaso recurso que son las calles que utilizan para la distribución.

Los criterios han de partir de un análisis elaborado en estrecha colaboración con los operadores afectados: transportistas y comerciantes, con el objetivo de establecer los espacios y tiempos necesarios para la gestión de la carga y descarga de mercancías, buscar y adecuar los lugares, e incluso estudiar nuevos servicios de distribución urbana (entregas a domicilio, zonas comunes de almacenamiento, consignas, etc.).

C. Transporte Público.

Este debe ser el elemento clave de la movilidad motorizada de una ciudad, como auxiliar de los modos más sostenibles como caminar o utilizar la bicicleta. Recientemente el Ayuntamiento de Ponferrada ha cambiado radicalmente su sistema de transporte público, bien acogido por los ciudadanos según el Plan de Movilidad.

Con este programa se pretende corregir posibles problemas, incidir en la comodidad y accesibilidad a los vehículos y a los puntos de parada, proponer medidas para mejorar la velocidad comercial y la fiabilidad, en especial buscando la priorizar el transporte colectivo en las intersecciones, ajustar mejor la intermodalidad, mejorar la información del servicio y estudiar la posibilidad de poner en marcha vías reservadas para este medio.

D. Motocicletas y ciclomotores.

En el caso de las motocicletas y ciclomotores es necesario buscar el equilibrio entre dos factores: por un lado permiten reducir la congestión del tráfico y por otro provocan una fricción constante con los peatones en aceras y en áreas peatonales, fundamentalmente en el aparcamiento. Existen otros factores como el ruido, un uso poco racional en demasiados casos en la conducción cuando sus conductores son jóvenes, o la falta de respeto de los mismos a otros usuarios del espacio público. La idea es proponer medidas para mejorar la convivencia de los ciudadanos con este medio de transporte.

E. El coche.

El vehículo privado es un medio de transporte que debe tener su espacio en la ciudad, pero no determinar la ciudad. Para ello este estudio propondrá medidas que reconduzcan su uso, un Plan de circulación y señalización (en especial para lugares centrales de la ciudad), las posibilidades de implantar el coche compartido, e incluso la posible puesta en marcha de Planes Empresariales de Movilidad.

El aparcamiento es un tema de especial importancia para este medio de transporte. Por tanto, se estudiará un replanteamiento de la política de aparcamiento en la ciudad, para convertirlo en un instrumento clave para la búsqueda de una movilidad más sostenible.

F. Normativa para la movilidad.

Se analizará la normativa existente en el municipio y que afecta a la movilidad, a fin de adecuarla a una situación de mayor sostenibilidad en el transporte urbano.

5.- ORGANIZACIÓN, DIRECCIÓN Y CONTROL DEL ESTUDIO.

5.1. Dirección del Estudio.

El Ayuntamiento será el encargado de la dirección técnica del trabajo. La dirección, tutela y seguimiento del mismo se realizará a través de un equipo o persona (Coordinador Municipal) llamado "**Dirección del Estudio**", designado por el Ayuntamiento de Ponferrada, que desempeñará funciones directoras, técnicas y económicas, estableciendo los criterios y líneas de actuación del Consultor, a fin de que el estudio sirva de la mejor forma a los intereses y objetivos perseguidos.

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

- Establecer los criterios técnicos y líneas generales de los estudios.
- Dirigir y supervisar la realización y el desarrollo de éstos.
- Comprobar la correcta actuación de la empresa adjudicataria.
- Determinar y hacer cumplir las Normas de Procedimiento.
- Decidir, en su caso, la aceptación de modificaciones en el desarrollo de los estudios.

- Aceptación y recepción de los estudios.
- Definir la composición gráfica y documental de los estudios a propuesta del Consultor.

La Dirección no será responsable, directa o solidariamente, de lo que con plena responsabilidad técnica y legal proyecte el Consultor, quien deberá disponer de personal adecuado para ello.

5.2. El equipo de estudio o consultor.

El adjudicatario de la Asistencia Técnica, que recibirá el nombre de "**Consultor**", aportará los medios personales y materiales adecuados para afrontar los estudios contratados. Realizará esos trabajos con el suficiente nivel de precisión y será plenamente responsable de sus contenidos en el ámbito técnico y jurídico, así como de la entrega en plazo y forma de las diferentes fases del estudio.

El Consultor tendrá libre acceso a toda la documentación disponible que sea necesaria para la realización de los estudios. Las peticiones de documentos o expedientes a los diferentes servicios municipales se canalizarán a través del Coordinador municipal.

El Consultor designará una persona de su equipo que asumirá las funciones de responsable técnico de los estudios encomendados, que se denominará "**Delegado del Consultor**". Este Delegado será el interlocutor entre el Consultor y la Dirección del Estudio, y llevará a cabo las siguientes funciones:

- Organizar la ejecución del trabajo y poner en práctica las órdenes de la Dirección del Estudio.
- Representar al adjudicatario en sus relaciones con el Ayuntamiento en lo referente a la ejecución de Estudio.
- Observar y hacer cumplir las Normas de Procedimiento.
- Proponer las modificaciones necesarias para el desarrollo del trabajo, tanto en el contenido como para su realización.
- Elaborar y enviar en un plazo de 48 horas el acta de las reuniones de estudio que se realicen.

El Delegado será responsable directo de la ejecución del Estudio y su presencia será obligatoria cuando se precise, sin perjuicio de ser asistido por el personal facultativo que estime necesario. Informará por escrito a la Dirección Técnica, durante los cinco primeros días de cada mes, de la marcha de los estudios encomendados, y mantendrá al menos una reunión mensual con la persona o personas designadas por aquélla, a efectos de informarle puntualmente del desarrollo del Estudio.

5.3. Contenido y metodología.

Al iniciar le trabajo, el Consultor presentará un programa detallado de su desarrollo que, una vez aprobado por la Dirección del Estudio, servirá para realizar su seguimiento y control. Además de la ejecución de las distintas fases y actividades señaladas en el Pliego, se indicarán los siguientes aspectos:

- Calendario de actividades y entregas parciales.
- Reuniones de estudio periódicas entre la Dirección y el equipo redactor.
- Reuniones con Departamentos de la Administración, expertos, agentes públicos y privados, etc., con preparación de la documentación, por parte del Equipo de Asistencia Técnica propuesto y comprometido por el Consultor.
- Reuniones extraordinarias que requiera el desarrollo del Estudio previo avance de la Dirección.
- Elaboración de informes especiales sobre la marcha de los estudios si así lo exigiera la Dirección del Estudio.
- Formas de presentación del estudio y formatos de los entregables.

El incumplimiento de las obligaciones inhabilitará al consultor para la obtención de cualquier clase de prórroga en los plazos de ejecución que se fijen en el contrato.

El objeto general de los tres estudios es el ahorro energético y, por tanto, para cada uno de ellos se deberá presentar el correspondiente **estudio de ahorro energético.**

5.4. Supervisión y revisión del Estudio.

La supervisión, inspección y vigilancia del trabajo corresponderá a la Dirección del Estudio. Se observarán las Normas de Procedimiento que la misma establezca, las cuáles reglamentarán las siguientes cuestiones:

- Las reuniones de la Dirección del Estudio con el Equipo del Consultor.
- Los formatos y las normas de presentación de los impresos de las certificaciones valoradas y justificativas, mediante las que se abonarán los estudios realizados.
- Los informes del Delegado del Consultor sobre la marcha de los estudios.
- Aquellos aspectos de carácter auxiliar que fuera conveniente reglamentar, no previstos expresamente en los documentos contractuales.

Con ocasión de entregas parciales del estudio o cuando la Dirección del Estudio lo considere conveniente, el Consultor elaborará un informe de seguimiento, cuyo contenido responderá al propósito de describir y valorar la marcha de los estudios realizados, tanto desde el punto de vista técnico como del económico-administrativo.

A la vista de los informes de seguimiento, la Dirección del Estudio comunicará al Delegado del Consultor las órdenes pertinentes para la continuación del Estudio y, eventualmente, para rectificar o completar, en un plazo determinado, los documentos correspondientes. Al recibir los documentos correspondientes a la entrega final del trabajo, la Dirección del Estudio procederá a su examen preliminar y a la redacción del Informe de Recepción.

5.5. Documentación que se pone a disposición del consultor.

El Ayuntamiento facilitará toda la información que se necesite sobre planeamiento, población, tráfico, aparcamiento, transporte colectivo, etc., que obren en poder de las oficinas municipales y que fueran de interés para el desarrollo de los estudios. También facilitará la cartografía disponible que se precise para los trabajos.

6. CONDICIONES TÉCNICAS.

Con objeto de que los resultados de la información de campo puedan ser actualizados sistemáticamente por los propios servicios técnicos del Ayuntamiento, el concursante deberá informar en su momento de los programas utilizados y facilitar su coste de mercado por si el Ayuntamiento estimara procedente su contratación.

7.- PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO.

Los trabajos objeto de este pliego se entregarán en formato papel y electrónico, según las especificaciones exigidas por la Dirección Técnica. A su vez, los planos originales se dibujarán a las escalas convenientes, teniendo presente que recogen fundamentalmente datos estadísticos. Se utilizarán copias reducidas a tamaño A-3 para su encuadernación y se presentarán igualmente en formato electrónico.

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

El Consultor deberá, asimismo, presentar un resumen del trabajo realizado que incluirá, como mínimo, la descripción, cronograma, presupuestos y beneficios.

Asimismo, se hará entrega al Ayuntamiento de toda la documentación generada y utilizada en la elaboración del plan que no se adjunte en el documento final (incluidos los desarrollos informáticos). Tales como los cuestionarios y documentación originada por los trabajos sociológicos, aforos, o cualquier otra que tenga que ver con todos los trabajos de campo que se desarrollen. El Ayuntamiento tendrá la plena propiedad de todos los documentos y material anteriormente referenciados.

8.- PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

El Consultor colaborará en todo momento en la difusión del Estudio, de sus resultados y criterios, acompañando al Ayuntamiento en aquellos foros de debate e información ciudadanos que sean precisos, tanto durante la elaboración del estudio como en los trámites administrativos preceptivos. El Ayuntamiento está implantando la Agenda Local 21, en la que la participación ciudadana es uno de los pilares básicos. Dentro de los procesos participativos de la AL21 se ha creado el Consejo Municipal de la AL21 y se celebran mesas de trabajo periódicamente.

Una vez recopilados los datos y efectuados los análisis necesarios, se deberán plasmar en un soporte documental adecuado para realizar un proceso de información de los resultados a los ciudadanos.

9.- PLAZOS DE REDACCIÓN.

Se establece un plazo para la realización del trabajo de 6 meses.

El plazo global se empezará a contar al formalizar el contrato hasta presentar los Estudios de Viabilidad. Con el fin de agilizar las actuaciones preparatorias, el adjudicatario podrá realizar labores de recopilación de información general una vez notificada la resolución administrativa de la adjudicación.

10.- PRESUPUESTO Y APLICACIÓN PRESUPUESTARIA.

El presupuesto máximo de contratación para cada estudio se establece en 50.000 EUROS impuestos incluidos, con cargo al EREN (60%) y al Ayuntamiento de Ponferrada (40%), distribuido de la siguiente manera:

- La aportación del Ayuntamiento para cada estudio será de 20.000€, y se financiará con cargo a la partida presupuestaria 444.611 del ejercicio 2008.
- La aportación del EREN para cada estudio será de 30.000€ y se financiará con cargo a la partida presupuestaria 0822.467B02.64001.0 del ejercicio 2008

En lo posible, la propuesta económica debe incluir los precios debidamente desglosados por partidas.

11.- FORMA DE PAGO.

Los pagos se efectuarán de la siguiente manera:

- 50% al presentar la metodología de trabajo y cronología de elaboración del estudio, que debe ser aprobada por la "Dirección del Estudio".
- 50% a la finalización de los estudios objeto de este Pliego.

Ambos hitos de pago deben efectuarse mediante factura conformada, enviada a cada uno de los organismos que participan en la actuación y en el reparto siguiente:

- El desembolso correspondiente al primer hito de pago (50%), se desglosará en dos facturas que serán remitidas al EREN y al Ayuntamiento de Ponferrada por valores igual y respectivos al 60 % y al 40 % del valor total de este primer pago.
- El desembolso correspondiente al segundo hito de pago (50%), se desglosará en dos facturas que serán remitidas al EREN y al Ayuntamiento de Ponferrada por valores igual y respectivos al 60 % y al 40 % del valor total de este primer pago.

12.- PRESENTACIÓN DE OFERTAS.

Las ofertas se presentarán conforme al procedimiento y requisitos exigidos en el pliego de condiciones económico-administrativas. Se consignarán dos sobres conteniendo, respectivamente, la oferta técnica y la oferta económica.

La oferta técnica deberá contener la siguiente documentación:

- Proyecto general, definición de contenidos y plan de trabajo.
- Historial profesional de la empresa y específicamente en la realización de estudios análogos al objeto de este pliego (adjuntar muestras o informes).

- Nombre y currículum profesional de las personas que vayan a hacerse cargo del estudio contratado, y también de las personas o empresas colaboradoras que vayan a intervenir en aspectos parciales. Asimismo se deberá especificar el nombre del responsable del proyecto.
- Metodología: plan de estudio y plazos.
- Informe sobre los medios técnicos y humanos disponibles para la realización del Estudio.
- Mejoras.

La oferta económica contendrá:

- Oferta económica global, con impuestos y todos los gastos incluidos, de acuerdo con el límite señalado en el artículo 10 de este pliego y desagregada por las distintas fases de estudio.

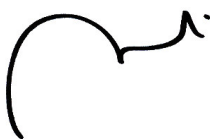
13.- CRITERIOS PARA LA VALORACIÓN DE LAS OFERTAS.

Para valorar las ofertas que se presenten, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- Metodología: hasta un máximo de 60 puntos.
- Mejoras y estudios complementarios: hasta un máximo de 25 puntos.
- Oferta económica: hasta un máximo de 15 puntos, la máxima puntuación se otorgará a la oferta económica más baja, el resto de las ofertas presentadas se valorarán otorgándose una puntuación proporcional a la diferente de cada una respecto al tipo de licitación.

En Ponferrada, a 1 de abril de 2008

El Técnico de Medio Ambiente



Fdo.: Francisco Jordán Benavente