



## INFORME TÉCNICO

Asunto:	PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ASPE
Objeto:	Valoración de los criterios cuya ponderación dependen de un juicio de valor.
Exp. Número:	G-4-029-2017

### Antecedentes:

Con fecha 5 de octubre de 2017, por la Mesa de Contratación se procede a la apertura de los sobres C de las ofertas presentadas a la licitación del contrato de servicios para los trabajos de redacción del Plan Municipal de Movilidad Urbana Sostenible de Aspe, solicitándose la emisión del correspondiente informe técnico de valoración, conforme a lo establecido en las Cláusulas Administrativas aprobadas.

Revisado el contenido de la documentación remitida, y previa comprobación y toma de datos, se redactan el siguiente:

### Informe:

Conforme a lo establecido en la Cláusula 14 del Pliego de Prescripciones Técnicas aprobado, la puntuación y valoración de los criterios cuya ponderación depende de un juicio de valor, son los siguientes:

#### Criterios cuya ponderación dependen de un juicio de valor (hasta 20 puntos):

1. Calidad de la metodología de trabajo propuesta (hasta 15 puntos). A acreditar mediante la presentación de una memoria técnica con una extensión máxima de 10 páginas, con especial referencia a la toma de datos, y participación pública en las diferentes fases de trabajo. Dicha memoria deberá acompañarse del correspondiente programa de trabajo acorde con la metodología propuesta.
2. Calidad de las herramientas de análisis y documentación técnica a entregar (hasta 5 puntos), atendiendo al empleo de sistemas de información geográfica (SIG) como herramienta de análisis y planificación, además de sus posibilidades como generadora de cartografía temática de calidad. Dicha calidad se acreditará mediante una memoria explicativa con una extensión máxima de 10 páginas, debiendo especificar la información a incorporar, su finalidad y las funciones que podrá desarrollar posteriormente el Ayuntamiento de Aspe en el seguimiento y evaluación del Plan.

### **Valoración.**

El análisis y valoración de las ofertas, se realiza siguiendo el orden establecido en la apertura de plicas realizada por la Mesa de Contratación en la reunión del 5 de octubre de 2017, antes indicada.

<b>METODOLOGÍA DE TRABAJO – 15 PUNTOS.</b>
--

#### **Criterios de valoración.**

Conforme a las prescripciones técnicas establecidas, se valora la metodología de trabajo propuesta, con especial referencia a la toma de datos, y la participación pública o ciudadana en las diferentes fases de trabajo, debiendo acompañarse del correspondiente programa de trabajo acorde con la metodología propuesta.

En este sentido, la puntuación asignada se distribuye entre los siguientes aspectos, atendiendo a la importancia y/o trascendencia de los mismos:

- Metodología/Toma de datos: 5 puntos.
- Participación pública: 5 puntos.
- Programa de trabajo: 3 puntos.
- Otros 2 puntos.

#### **Análisis de las ofertas presentadas.**

##### **NUEVAS VENTAJAS, S.L.**

Se repasan las distintas fases de trabajo previstas, teniendo alguna de ellas carácter puramente enunciativo, no definiendo actuaciones concretas o específicas en la toma de datos, en la fase de diagnóstico, o en la definición de objetivos, entre otros.

En cuanto a la participación pública se proponen la realización de reuniones abiertas a cualquier persona "empadronada" (no contempla posible usuarios o interesados), si bien, no se concreta el número, momento u objeto específico de las mismas. Se plantea la posibilidad de desarrollar una web (no se propone específicamente) para canalizar las ideas, propuestas o colaboraciones. Destaca la propuesta de llevar a cabo un cuestionario DELPHI a un grupo representativo de expertos, así como la realización de 4 mesas de expertos o Mesas de Debate, si bien, y al igual que en las reuniones abiertas, no se indica el momento o finalidad.

Se aporta programa de trabajo con los principales hitos y entregables previstos, no recogiendo en el mismo las actuaciones concretas señaladas anteriormente en la metodología propuesta (mesas de debate).

## **HÉCATE INGENIERÍA, S.L.**

Se enumeran algunos documentos de referencia a emplear en la redacción del Plan.

Se repasa el proceso metodológico coincidente en gran parte con la secuencia prevista en el PPT, limitándose a señalar la aplicación de mejoras en los distintos documentos, destacando los estudios específicos relativos a los aspectos socioeconómicos de la población, a la oferta y demanda de aparcamiento, a las operaciones de carga y descarga y flujo de mercancías, a la tipología de vehículos y características de las personas implicadas en accidentes, entre otros, así como el inventario y análisis específico de la movilidad de los peatones y de ciclistas, con sus análisis y estudios específicos.

Se detalla la metodología a seguir para garantizar la participación pública, en las distintas fases (análisis, diagnóstico, propuestas, etc.) y en los distintos niveles (información, consulta, propuesta y gestión), acorde con las características de los agentes a involucrar, identificando las distintas técnicas a emplear: de información, interactivas, unidireccionales o deliberativas. Destaca la realización de un "Día del PMMUS", de carácter festivo destinado a informar y conocer la opinión o preferencias de la población, así como varias presentaciones públicas de la programación prevista y primeros resultados obtenidos, como principales actos de lanzamiento.

En cuanto a la fase de seguimiento y evaluación, destaca la agrupación de los diferentes indicadores a proponer, conforme a la naturaleza y finalidad de los mismos, así como la disponibilidad y asistencia en las fases de información pública y aprobación del documento.

Por último, se detalla pormenorizadamente en el Programa de Trabajo aportado las diferentes tareas y actuaciones previstas, con información suficiente para posibilitar el correcto seguimiento y control del desarrollo de los trabajos, identificando las fases de participación pública.

## **A-INGENIERÍA RESEARCH AND CONSULTING, S.L.**

Destaca el enfoque integral del documento (no sectorial), identificando la necesidad de incluir a las distintas concejalías (urbanismo, comercio, turismo, medio ambiente, etc.) en la difusión y puesta en marcha de la elaboración del PMMUS de Aspe, con la finalidad de garantizar la adecuada participación ciudadana y el consenso político y social de las propuestas, a concretar en el "Plan de Participación Ciudadana" previsto en el PPT.

Se propone establecer tres mesas de participación: política, profesional y social, continua durante el desarrollo de todas las fases, con periodos de participación definidos temporalmente. Se propone igualmente la creación de un sitio web, como plataforma para realizar propuestas, sugerencias o quejas referentes a la movilidad urbana, sirviendo este mismo canal para publicar notas de prensa o articular foros online específicos, con enlace a diversas redes sociales.

Se especifican la metodología a emplear para la toma de datos, conforme al "Programa de Trabajo de Campo" a presentar, en cada uno de los inventarios previstos: visitas y conteos en carga y descarga, recuentos diurnos de plazas de aparcamiento ocupadas y su rotación, aforos de intensidad peatonal, aforos troncales y perimetrales en las calles interiores o de ronda más importantes, etc., identificando dichas fuentes como secundarias (complementarias a las encuestas previstas en el PPT).

Destaca la presentación del diagnóstico con animaciones, diagramas y pequeños videos, así como la organización de Talleres de Participación Ciudadana, identificando las cuestiones a abordar, así como el registro, clasificación y seguimiento de las diferentes alegaciones que se presenten, o la elaboración de paneles informativos en la fase de difusión y puesta en práctica el Plan, prestando colaboración en la elaboración de una Unidad Didáctica de cara a la difusión y trabajo en centros educativos a relacionar con la Semana Europea de la Movilidad, como aspecto fundamental para inculcar prácticas de movilidad sostenible.

Se detallan las características de las diferentes encuestas a realizar, así como de los aforos y recuentos previstos. Finalmente se aporta el Programa de Trabajo con la pormenorización de los trabajos de campo y actuaciones generales previstas, incluyendo las diferentes fases de participación pública prevista.

#### **PLANIFICA INGENIEROS Y ARQUITECTOS COOP.V.**

Plantea la revisión del formato de los actuales documentos de movilidad, demasiado estático por la complejidad de su actualización sin repetir las encuestas de movilidad, apostando por una nueva metodología que permita la evolución hacia un documento dinámico que se actualice anualmente, reemplazando la información de las encuestas por modelos matemáticos, elaborados con el paquete informático AIMSUN, con el apoyo de sistemas de monitorización del tráfico. En este sentido, la metodología apuesta por el estudio y análisis de toda la información disponible, planteando la necesidad de contar con una red de medida que abarque todos los modos de transporte empleando aparatos y redes de medida existente en el mercado asumibles por el presupuesto municipal, no especificando el coste o característica de dichos equipos (sistemas de monitorización de tráfico a instalar durante los próximos años).

La metodología expuesta repasa las diferentes fases y apartados de desarrollo previstas en el PPT con carácter mayoritariamente enunciativa, destacando exclusivamente alguna propuesta de análisis como la determinación de ratios por sección censal, distrito o zona (plazas de aparcamiento, establecimientos con carga y descarga), así como cierto análisis pormenorizado de la siniestralidad. Se destaca la importancia del estudio de evaluación de impacto de género y edad, atendiendo a las diferentes pautas de comportamiento en términos de movilidad. Se propone acordar el alcance y características de la encuesta domiciliaria de movilidad (EDM), si bien, dichas prescripciones están definidas en el PPT aprobado.

En las fases de diagnóstico, propuestas y seguimiento, se plantea el análisis de diversos escenarios atendiendo al carácter estructural o no de las propuestas (para problemas que no son fácilmente subsanables y que requieren grandes inversiones), no estableciendo un horizonte temporal, ni la evolución del resto de parámetros a considerar (al margen del propio desarrollo urbanístico), presentando cierta contradicción con las prescripciones establecidas.

En cuanto a la participación pública, se hace hincapié en la necesidad de establecer una primera fase pedagógica, que dé a conocer el alcance y la metodología a seguir. Se propone desarrollar 4 mecanismos: la información pública mediante 3 jornadas (previa informativa, relativa al documento provisional, y la presentación del documento definitivo), talleres de participación (grupos de debate temáticos) a desarrollar a lo largo de todo el documento (superando las fases de análisis y diagnóstico lo que plantea cierta contradicción con su objeto y finalidad), la elaboración de paneles informativos y la emisión de informe sobre las alegaciones (previsto en PPT).

Por último, se aporta Programa de trabajo, con el detalle de las actuaciones previstas a nivel general.

#### **IDOM CONSULTING, ENGINEERING, ARCHITECTURE, S.A.U.**

Se describe la metodología a seguir en las diferentes fases previstas con carácter mayoritariamente enunciativo, si bien, se ordenan las actuaciones a realizar previstas en el PPT atendiendo al proceso metodológico propuesto, con la finalidad de aumentar la eficacia del mismo, acometiendo el volcado de los resultados obtenidos en el análisis a un GIS (Sistema de Información Geográfica) y la micro simulación de intersecciones con carácter previo a la formulación del diagnóstico, entre otros aspectos.

Se destaca determinados aspectos del análisis propuesto, contemplando las situaciones de indisciplina en el estudio del aparcamiento, la integración de la movilidad con las políticas urbanísticas, o el análisis de los aspectos medioambientales y externalidades. Del mismo modo, destaca la metodología propuesta para la evaluación y selección de propuestas mediante un análisis multicriterio, detallando el proceso a seguir.

En cuanto a la participación pública, se contempla la presentación inicial del Plan a los ciudadanos, así como el desarrollo de diferentes talleres participativos en las fases de análisis y de definición de las propuestas, proponiendo, como mejora al pliego, la entrega de las Fichas Propuestas con el avance de los resultados que se hayan obtenido para la jornada participativa propuesta.

Por último, se aporta programa de trabajo detallando las diferentes actuaciones previstas en la metodología expuesta, con información suficiente para posibilitar el correcto seguimiento y control del desarrollo de los trabajos, identificando los talleres y entregas parciales previstas.

## **DESARROLLO, ORGANIZACIÓN Y MOVILIDAD, S.A. (DOYMO, S.A.)**

Se describe la metodología a seguir, detallando los trabajos relativos a la toma de datos (encuestas telefónicas, aforos manuales y automáticas, encuestas a usuarios de transporte público y a peatones) destacando el especial análisis propuesto del aparcamiento, detallando su clasificación (en calzada o fuera de calzada), las diferentes tipologías, así como sus características de uso, incluyendo su inventario nocturno.

Destaca igualmente la metodología y gestión de la información relativa a la seguridad vial, tanto en la siniestralidad actual, como en el análisis de la movilidad peatonal.

En cuanto a la participación pública, se propone la creación de una Mesa de Movilidad, encargada de la evaluación y seguimiento del Plan a redactar, así como determinadas Mesas Sectoriales, en las que, si bien, no se especifica el perfil o composición de las mismas, sí se plantea las diferentes temáticas a abordar, aplicando dinámicas de participación específica a cada caso (seminario, mesa redonda, role-playing, etc.).

Por último, se aporta programa de trabajo detallado y específico, así como el plan de trabajo o actuaciones a desarrollar en las diferentes áreas y para cada fase de trabajo.

## **CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE, S.L. y CIVIS CONSULTORES ASOCIADOS, S.L.**

Se exponen las características del municipio en cuanto a localización, geografía, sector industrial, equipamientos y principales vías de comunicación, aspectos que no son objeto de valoración.

En la metodología expuesta, y dentro de la toma de datos, destaca la recopilación de información en otras administraciones y organismos, así como la consulta del resto de información municipal que pueda resultar de utilidad (ordenanzas, mercados, fiestas, etc.), el empleo de las redes sociales municipales y la colaboración con los centros escolares para la distribución y recopilación de encuestas. Se detallan los criterios de zonificación a emplear, así como el volumen de encuestas previsto, si bien, dicha previsión deberá revisarse atendiendo a los parámetros establecidos en el PPT aprobado.

Se valora positivamente la especial referencia al análisis de los aspectos urbanísticos con relevancia en temas de movilidad, o de los aspectos ambientales (iluminación, ahorro energético), así como otros aspectos puntuales como el análisis del horario de uso efectivo de las zonas de carga y descarga, las condiciones de seguridad de los peatones, o en análisis de los itinerarios escolares. En la fase de diagnóstico se destaca la elaboración de fichas don el resultado DAFO, y su divulgación con herramientas de animación.

En cuanto a la participación pública, se prevé únicamente una fase de talleres en la fase de diagnóstico, posterior a las conclusiones del análisis y diagnóstico técnico.

## TIPO ESTUDIO DE INGENIERÍA Y PROYECTO URBANO, S.L. y TEMA INGENIERÍA, S.L.

Se propone una metodología estructurada en dos únicas fases: trabajos previos y diagnóstico, por un lado, y definición de programas, puesta en práctica y seguimiento, por otro, agrupando en ellas las 5 fases previstas en el PPT; agrupación que conlleva cierta dificultad en la correcta definición del alcance o metodología expuesta, así como la falta de desarrollo de determinadas fases específicas como la relativa al diagnóstico o a la definición de objetivos específicos.

Por otro lado, algunos de los planteamientos expuestos en los diferentes apartados, resultan contradictorios entre sí, como la caracterización de la movilidad expuesta en los antecedentes, centrada en la comunicación con los polígonos industriales existentes, mientras que la conexión con las zonas urbanas periféricas únicamente se aborda en el análisis del transporte público, siendo dichas zonas de gran importancia desde el punto de vista urbanístico y socio-económico.

Del mismo modo, se observan contradicciones en las tareas y funciones asignadas a la "Mesa de Movilidad" propuesta (grupo de seguimiento técnico en el que no se especifica su composición técnica, política o ciudadana), con las atribuidas a la dirección de los trabajos, destacando en este sentido, la reiterada necesidad de que por dicha dirección se establezcan criterios (selección de los puntos sujetos a microsimulación), acuerdos (en la selección de objetivos generales), o determinaciones (fijación de objetivos específicos) para llevar a cabo determinadas actuaciones; funciones que corresponde al adjudicatario atendiendo objeto y finalidad del servicio a prestar.

Se valora positivamente el análisis propuesto relativo a la posible problemática de la movilidad escolar, así como la propuesta de ampliar los programas de actuación propuestos en el PPT, incluyendo un programa de seguridad vial, de calidad ambiental y ahorro energético, o de formación y difusión, entre otros.

En cuanto a la participación pública, se identifican los objetivos a alcanzar en cada una de las fases, si bien, no se establece la metodología o actuaciones concretas para alcanzar dichos objetivos, haciendo referencia a actuaciones genéricas no cuantificadas ni programadas, contemplándose en el programa de trabajo presentado un único periodo de participación en el desarrollo inicial de la fase de análisis, presentando dicho documento, importantes carencias en cuanto a contenido y representación gráfica que dificultan notablemente su valoración y seguimiento.

**Valoración:**

	Metodología / Toma datos	Particip. Pública	Programa de Trabajo	Otros	TOTAL
Referencia – Puntuación Máxima	5	5	3	2	15
NUEVAS VENTAJAS, S.L.	2	2	2	0	6
HÉCATE INGENIERÍA, S.L.	5	5	3	2	15
A-INGENIERÍA R&C, S.L.	5	5	3	2	15
PLANIFICA ING. Y ARQ. COOP.	4	3	2	0	9
IDOM CONSULTING, S.A.U.	5	5	3	2	15
DOYMO. S.A.	5	5	3	2	15
CPS + CIVIS CONSULTORES	5	3	2	0	9
TIPO + TEMA INGENIERÍA	2	2	0	0	4

**CALIDAD DE LAS HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS Y DOCUMENTACIÓN TÉCNICA – 5 PUNTOS.**

**Criterios de valoración.**

Conforme a las prescripciones técnicas establecidas, se valora la calidad de las herramientas de análisis y documentación técnica a entregar, atendiendo a la posibilidad de generación de cartografía temática de calidad, y a la información, finalidad y funciones que se podrán desarrollar para el seguimiento y evaluación del Plan.

En este sentido, la puntuación asignada se distribuye entre los siguientes aspectos, atendiendo a la importancia y/o transcendencia de los mismos:

- Calidad de las herramientas: 2 puntos.
- Posibilidad de seguimiento y evaluación: 2 puntos.
- Otros 1 punto.

**NUEVAS VENTAJAS, S.L.**

La oferta presentada se limita a exponer las características y aplicaciones de los sistemas de información geográficas (SIG), definiendo los diferentes conceptos y elementos que conforman dichos sistemas, así como sus posibilidades como herramienta de análisis y planificación, aspecto ya previsto en el PPT, aportando una serie de ejemplos explicativos.

En cuanto a la posibilidad de seguimiento y evaluación de la documentación técnica a elaborar, se expone la posibilidad de analizar, una vez construido el modelo y definidos un sistema de indicadores, diferentes cuestiones de interés: desplazamientos no motorizados, duración de los desplazamientos, densidad de población, etc., si bien, no se especifica ni el contenido específico o formato de los archivos a entregar, ni el software específico necesario para dicha gestión, señalando no obstante una serie de alternativas (ArqGIS, Qgis, Tranus o TransCad) sin establecer las condiciones necesarias para dicho uso (adquisición de licencias, compatibilidad de los formatos del modelo a generar, etc.).



## **HÉCATE INGENIERÍA, S.L.**

Se detallan las diferentes herramientas a emplear: de análisis estadístico, GIS, de simulación de patrones de movilidad, formularios web y herramientas de desarrollo propio (APP para creación de rutas de autobús optimizadas y herramienta para toma de decisiones atendiendo a múltiples variables).

Del mismo modo, se detalla el contenido de la documentación técnica a aportar, prevista en el PPT.

No se especifica si la totalidad de herramientas expuestas quedarán a disposición del Ayuntamiento de Aspe para el seguimiento y evaluación del Plan, ni las funciones específicas que podrá desarrollar.

## **A-INGENIERÍA RESEARCH AND CONSULTING, S.L.**

Se describen detalladamente las diferentes funciones que podrá desarrollar el GIS a elaborar, así como las consultas y actualizaciones que podrá desarrollar el Ayuntamiento de Aspe.

Destaca, al margen de las diferentes áreas de intervención propias de la movilidad urbana, el análisis de otros aspectos geográficos de posible interés municipal, como la distribución y características del comercio local, la situación y necesidades de movilidad de los diferentes equipamientos, como colegios, institutos o centros sanitarios, o la gestión y análisis del censo de vehículos, relacionándolo con la evolución de la oferta y demanda de plazas de aparcamiento, ya sea por la reducción de dichas plazas por actuaciones de peatonalización, o por el incremento del parque de vehículos derivado del desarrollo o crecimiento demográfico del municipio.

Se expone la posibles aplicaciones adicionales del GIS a elaborar, relacionadas con la definición y aplicación (para su seguimiento) de un sistema de indicadores de sostenibilidad de la movilidad municipal; así como con la aproximación a una Smart City (ciudad con provista de una infraestructura que garantice el desarrollo sostenible, incremento de calidad de vida de los ciudadanos, mayor eficacia de los recursos disponibles y una participación ciudadana activa), mediante la aplicación de tecnología de la información y comunicación (TIC).

No se detalla ni el contenido específico o formato de los archivos a entregar, ni el software específico necesario para dicha gestión, haciendo referencia no obstante a los programas informáticos más habituales del mercado.

## **PLANIFICA INGENIEROS Y ARQUITECTOS COOP.V.**

Se reitera el planteamiento expuesto en la metodología, relativo a la necesidad de actualizar el contenido y formato de los planes de movilidad, optando por el empleo de modelos matemáticos alimentados con una serie de indicadores adecuados, evolucionando hacia el concepto de "smartcity".

Destaca la implantación y entrega de los siguientes elementos: paquete informático AIMSUM, incluyendo la formación de los técnicos municipales, un GIS municipal de movilidad, y un mapa interactivo o visor GIS de acceso público. Del mismo modo se incluye la creación de un sitio web del Plan de Movilidad Urbana de Aspe, donde se irán publicando los documentos y podrá participar el ciudadano.

Se detallan las características y formatos de las diferentes herramientas ofertadas (sitio web, mapa interactivo y modelo de simulación AIMSUM)

## **IDOM CONSULTING, ENGINEERING, ARCHITECTURE, S.A.U.**

Se expone las principales aplicación de los sistemas GIS, especificando los software a emplear ARQGIS y GVGIS, definiendo las diferentes fases de implantación hasta llegar al sistema completo con toda la información operativa para su posterior gestión y explotación por el Ayuntamiento.

Se propone igualmente el análisis y planificación de los puntos singulares mediante microsimulaciones de las intersecciones, a realizar con AIMSUM, identificando las posibles aplicaciones de las mismas, entre las que se destaca la priorización de los diferentes modos de transporte a evaluar y planificar.

No se especifica el contenido específico o el formato de los archivos e información a entregar.

## **DESARROLLO, ORGANIZACIÓN Y MOVILIDAD, S.A. (DOYMO, S.A.)**

Se detallan los medios técnicos disponibles por la empresa, así como los que aplicará al proyecto, información relativa a la solvencia técnica de la empresa y no relacionada inequívocamente con la calidad técnica de la documentación a elaborar.

Se detallan las posibles aplicaciones del sistema GIS propuesto, destacando la generación de mapas temáticos (salidas gráficas), a completar con gráficas (EXCEL) e informes específicos (WORD), y referidos a las principales áreas de trabajo: inventarios, planos temáticos de densidad, caminos mínimos, transporte privado, peatonalización, etc.), aportando diferentes ejemplos ilustrativos. Se propone igualmente la elaboración de presentaciones en POWER POINT para facilitar los procesos de participación.

No se detalla ni el contenido específico o formato de los archivos a entregar, ni el software específico necesario. Del mismo modo, no se detallan las funciones específicas que el Ayuntamiento podrá desarrollar en la fase de seguimiento y evaluación del Plan.

Ref: T/T-2/UR-4/1/PGE/ITA-402917-311017-10/12

**CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE, S.L. y CIVIS CONSULTORES ASOCIADOS, S.L.**

Se exponen las diferentes herramientas a emplear para asegurar la calidad de los trabajos ofertados: herramienta SIG, priorizando la utilización de software libre (GVSig y QGIS) para posibilitar la posterior reutilización de todo el material elaborado; herramienta para la microsimulación de tráfico, con el software AIMSUM que incorpora la herramienta LEGION en la que se puede modelizar la interacción del tráfico rodado con el tráfico peatonal; y herramienta para tratamiento estadístico de los datos, mediante el software SPSS, entregando los resultados en formatos XLS y PDF para su posterior uso por la Administración.

Se detallan los aspectos a revisar en cada fase, proponiendo la generación de los correspondientes mapas temáticos informativos (motorización, seguridad vial, etc.), de análisis y diagnóstico de las principales problemáticas (accesibilidad a servicios públicos, zonas saturadas, mapas de movimiento, de emisiones, etc.); y de propuestas, representando en nuevos mapas la evaluación y resultados esperados con la aplicación de las actuaciones a proponer.

No se detalla ni el contenido específico o formato de los archivos a entregar. Del mismo modo, no se detallan las funciones específicas que el Ayuntamiento podrá desarrollar en la fase de seguimiento y evaluación del Plan.

**TIPO ESTUDIO DE INGENIERÍA Y PROYECTO URBANO, S.L. y TEMA INGENIERÍA, S.L.**

Se expone la finalidad, características y elementos que integran un SIG, proponiéndose en este caso el empleo del software MAPINFO (vectorial), repasando las distintas fases de la elaboración de modelo de manera genérica.

La información señalada se limita a recoger, las actuaciones a realizar en cada fase de trabajo del GIS, el posible contenido y la necesidad de mantener y actualizar periódicamente la información recopilada.

No se concreta el contenido y formato de la información a facilitar, ni las condiciones de explotación o uso de la misma (disponibilidad de licencia o formación necesaria); ni se especifica ni la finalidad ni las funciones que podrá desarrollar posteriormente el Ayuntamiento.

**Valoración:**

	Calidad de las Herramientas	Posibilidad de Seguimiento y Evaluación	Otros	TOTAL
<b>Referencia</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>
NUEVAS VENTAJAS, S.L.	0	1	0	1
HÉCATE INGENIERÍA, S.L.	2	0	1	3
A-INGENIERÍA R&C, S.L.	2	2	0	4
PLANIFICA ING. Y ARQ. COOP.	2	2	1	5
IDOM CONSULTING, S.A.U.	2	1	0	3
DOYMO, S.A.	2	1	0	3
CPS + CIVIS CONSULTORES	2	1	0	3
TIPO + TEMA INGENIERÍA	1	0	0	1

**Conclusión:**

En virtud de lo anterior, la puntuación obtenida por las ofertas presentadas, en los criterios cuya ponderación dependen de un juicio de valor, es la siguiente:

	Metodología de Trabajo	Calidad Técnica	TOTAL
<b>Punt. Máxima</b>	<b>15 puntos</b>	<b>5 puntos</b>	<b>20 puntos</b>
NUEVAS VENTAJAS, S.L.	6 puntos	1 punto	7 puntos
HÉCATE INGENIERÍA, S.L.	15 puntos	3 puntos	18 puntos
A-INGENIERÍA R&C, S.L.	15 puntos	4 puntos	19 puntos
PLANIFICA ING. Y ARQ. COOP.	9 puntos	5 puntos	14 puntos
IDOM CONSULTING, S.A.U.	15 puntos	3 puntos	18 puntos
DESARROLLO, ORG. Y MOV. S.A.	15 puntos	3 puntos	18 puntos
CPS + CIVIS CONSULTORES	9 puntos	3 puntos	12 puntos
TIPO + TEMA INGENIERÍA	4 puntos	1 punto	5 puntos

Es cuanto tiene a bien informar, sin perjuicio del resto de consideraciones jurídicas y/o administrativas que puedan establecerse al respecto.

Aspe, a 31 de octubre de 2017  
EL ARQUITECTO MUNICIPAL

LUIS FERNANDO|  
GAONA|  
URDIALES

Firmado digitalmente por LUIS FERNANDO GAONA URDIALES  
Nombre de reconocimiento (DN): cn=LUIS FERNANDO GAONA URDIALES, serialNumber=2111755, o=Aspe, ou=LUIS FERNANDO GAONA URDIALES, title=ARQUITECTO MUNICIPAL, ou=TERCERO, ou=CERTIFICADO ELECTRONICO DE EMPLEADO PUBLICO, o=AYUNTAMIENTO DE ASPE, c=ES  
Fecha: 2017.10.31 13:11:08 +01'00'

Fdo: Luis Gaona Urdiales