



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

CONTRATO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE “GESTIÓN DEL TRÁFICO DE LA CIUDAD DE VALÈNCIA”

Expediente 01801/2019/001270

INFORME JUSTIFICATIVO

De acuerdo con lo prevenido en los artículos 28, 29 y 116.4 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (en adelante abreviadamente LCSP) se informa:

1) Relativo a la **necesidad de la contratación**. Conforme a lo dispuesto en el Art. 28 de la LCSP, la justificación de la celebración del presente contrato viene motivada por la necesidad de dar eficaz cumplimiento a una serie de fines institucionales propios del Ajuntament de València, por cuanto:

- a) Los preceptos siguientes evidencian que la Gestión del Tráfico constituye uno de los fines institucionales básicos a los que el Ajuntament de València debe darle adecuado cumplimiento:
 - i) La gestión, regulación y ordenación del tráfico es una competencia básica, que viene atribuida de forma específica a los municipios en virtud del artículo 25, apartado 2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.
 - ii) La Ley 8/2010, de 23 de junio, de régimen local de la Comunitat Valenciana, artículo 33, apartado 3.b), fija como una de las competencias propias de los municipios valencianos la “Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.”
 - iii) El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en su artículo 7.a, establece como correspondiente a los municipios la competencia de regulación, ordenación, gestión de las vías urbanas de titularidad municipal.
 - iv) Aparte de la normativa referida, y con el fin de desarrollar las políticas de movilidad urbana, el vigente Plan de Gobierno del Ajuntament de València y en concreto en el marco del objetivo estratégico nº 9 establece: “*Jerarquizar el viario de la Ciudad bajo criterios de una movilidad más sostenible*”, objetivo operativo 2020/165 “*Conseguir una circulación ordenada y estructurada en la Ciudad*”.

1/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CÒRET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

- b) Y para cumplimiento a este fin institucional básico, el Ayuntamiento de València, cuenta con un vasto y complejo conjunto de medios técnicos, equipamientos y sistemas. Entre los medios referidos se incluyen, entre otros, el Centro de Gestión del Tráfico (CGT) de la ciudad de València, la red semafórica, la red de cámaras TV, así como otros sistemas y componentes que se describen con detalle en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (en adelante PPT). Todos estos elementos y sistemas, para una adecuada consecución de su fin institucional, deben ser gestionados, conservados, mantenidos y optimizados. Y este constituye, pues, el objeto y contenido propio del contrato propuesto. Dicho objeto, la Gestión del Tráfico, según se recoge en el citado PPT, incluye básicamente dos tareas:
- i) **Mantenimiento y conservación** de los distintos equipos y elementos que conforman todos los sistemas y subsistemas de control y gestión de la movilidad, instalados en la ciudad y la red de comunicaciones correspondiente. La primera tarea, incluye pues, las operaciones de mantenimiento preventivo y correctivo de las infraestructuras existentes, la realización de modificaciones en las mismas, para la mejora de la seguridad y la optimización del funcionamiento del tráfico rodado y peatonal, así como la toma y proceso de datos en forma continua, el manejo de los equipos de los distintos Sistemas, y la Ingeniería aplicada correspondiente.
 - ii) **Gestión inteligente del tráfico**, en tiempo real, a través del CGT. La segunda tarea, tiene como principal cometido, por tanto, la gestión inteligente del tráfico en tiempo real, comprendiendo: la explotación y operación diaria de los Sistemas de Regulación y Control instalados en el CGT y en el viario de la ciudad; las labores de ingeniería que mantengan los sistemas, programas, y aplicaciones informáticas actualizados; la realización de estudios y desarrollos que optimicen su funcionamiento empleando herramientas avanzadas e incorporando la innovación tecnológica para mejorar la movilidad global de la ciudadanía dentro de las políticas Smart City seguidas por el Ayuntamiento, actualización e integración con la plataforma de Impulso VLCi, etc.
- c) Para hacer frente a las tareas descritas resulta del todo necesario disponer de una prestación respaldada por un equipo humano altamente cualificado, y que reúna la experiencia y competencia profesional oportuna, adicionalmente deberá contar con los medios técnicos adecuados, correspondientes a las elevadas exigencias de la labor.

En conclusión, no contando el Ayuntamiento (tal y como se justifica en el Informe de Insuficiencia de Medios) con los medios técnicos y humanos necesarios para la

2/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIO DE LA CIRCULACIO	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

prestación de esta función, con las requeridas garantías de seguridad y calidad pertinentes, se considera necesario recurrir a la celebración del presente contrato.

2) En cuanto a la **elección del procedimiento de Licitación**, decir:

- a) Según el Preámbulo de la LCSP, y más específicamente de acuerdo con el artículo 1, la contratación del sector público deberá ajustarse a los principios de *“libertad de acceso a las licitaciones, publicidad y transparencia de los procedimientos, y no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores ...”*.
- b) Por otro lado, el artículo 131.2 de la LCSP, indica que la adjudicación se realizará ordinariamente *“utilizando el procedimiento abierto o el procedimiento restringido”*.
- c) Y si bien el procedimiento restringido puede resultar adecuado para *“servicios intelectuales de especial complejidad”*, representa en cualquier caso una restricción a la competencia.
- d) El objeto del presente contrato, la gestión del tráfico, y para una ciudad del tamaño de València, exige de por si unos requisitos de solvencia económica, financiera y técnica tales (según se motivará en el siguiente punto) que ya de por si representan una gran barrera que limitará el número de empresas licitadoras posibles.

Por las razones expuestas, vista la naturaleza de prestación y los principios rectores de la LCSP, se entiende que el **procedimiento abierto** es el apropiado para la tramitación de este expediente.

3) En cuanto a la **división o no por lotes** señalar:

- a) La Gestión del tráfico de la ciudad de València, está articulada en torno al Centro de Gestión de Tráfico (CGT), que centraliza y procesa toda la operativa y explotación del sistema de regulación del tráfico, el sistema de información pública y demás subsistemas y equipamientos. Por su propia naturaleza es un sistema centralizado, ubicado en un emplazamiento muy concreto. En dicho CGT se realizan numerosas funciones relacionadas con la movilidad, entre las que cabe destacar:
 - i) Gestión inteligente, en tiempo real, de la movilidad de la ciudad, mediante profesionales que validan y analizan los datos obtenidos de los distintos tipos de sensores, cámaras y otras fuentes y actúan en consecuencia sobre la red semafórica y demás elementos del sistema.
 - ii) Mantenimiento y conservación de los sistemas ubicados en el CGT a través

3/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIO DE LA CIRCULACIO	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

de un equipo de ingeniería cuyos profesionales comprueban el correcto funcionamiento de los sistemas, programas y demás aplicaciones informáticas necesarias para la gestión de los diversos sistemas.

- b) Según lo previsto en el artículo 99.3.b), de la LCSP, se consideran motivos válidos para la no división en lotes “El hecho de que, la realización independiente de las diversas prestaciones comprendidas en el objeto del contrato dificultara la correcta ejecución del mismo desde el punto de vista técnico; o bien que el riesgo para la correcta ejecución del contrato proceda de la naturaleza del objeto del mismo, al implicar la necesidad de coordinar la ejecución de las diferentes prestaciones”.
- c) La propia naturaleza del objeto contrato (la gestión del tráfico) requiere de un control único y centralizado. El dividir la ciudad en sectores (lotes) llevaría aparejada la compleja y arriesgada tarea de coordinar en tiempo real a los distintos gestores de cada sector. Lo cual dificulta técnicamente la ejecución de un servicio crítico como es la gestión del tráfico y no se considera adecuado.

Por los motivos citados, resulta totalmente apropiado NO dividir en lotes el objeto del contrato.

- 4) En cuanto a la **duración del contrato**. Según lo dispuesto en el artículo 29.1 de la LCSP, la duración de los contratos del sector público deberá establecerse teniendo en cuenta la naturaleza de las prestaciones y la necesidad de someter periódicamente a concurrencia la realización de las mismas.

- a) Por la naturaleza de la prestación:
- Se trata de un contrato de servicios muy especializado, altamente complejo y con grandes exigencias tecnológicas.
 - La adaptación de los medios técnicos y humanos necesarios para la ejecución del contrato a la casuística concreta de la ciudad de València requiere de un periodo de tiempo dilatado que implique estabilidad y eficiencia en la gestión.
 - Por otro lado, una de las grandes partidas del presupuesto es el mantenimiento (con renovación masiva de lámparas) de los grupos semafóricos. Dichas lámparas son en su mayoría LEDs con un plazo de garantía de 5 años. Es por ello que bajo la óptica del “ciclo de vida” el hecho de que la misma empresa contratista instale y mantenga los equipos durante la mayor parte de su vida útil, redundaría necesariamente en la mejora de este indicador.
 - Por tanto, desde el punto de vista del gasto público, resulta conveniente acudir a plazos dilatados para este tipo de contratos.

4/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

- b) Por otro lado, la necesidad de someter periódicamente a concurrencia la realización de las prestaciones, para el caso de contratos de servicios, viene claramente delimitado por el plazo máximo de cinco años fijado en el artículo 29.4 de la LCSP.

Al sopesar los motivos expuestos, teniendo en cuenta el antes citado principio rector de “la eficiencia en el gasto público” y la mejora del “ciclo de vida” resulta apropiado fijar el plazo de duración del contrato en **CINCO AÑOS**, coincidiendo así, con el plazo máximo legalmente aceptado.

- 5) **Clasificación exigida a los licitadores.** En consonancia con lo regulado en el artículo 77.b de la LCSP, “*para los contratos de servicios no será exigible la clasificación del empresario*”. Y en tales casos “*el empresario podrá acreditar su solvencia indistintamente mediante su clasificación en el grupo o subgrupo de clasificación y categoría de clasificación correspondientes al contrato o bien acreditando el cumplimiento de los requisitos específicos de solvencia exigidos en el anuncio de licitación o en la invitación a participar en el procedimiento y detallados en los pliegos del contrato.*” Por tanto NO hay una exigencia estricta de clasificación. La **clasificación sustitutiva**, por la que, en su caso, opte el empresario, deberá ser, teniendo en cuenta el importe presupuestado en el Informe de determinación del Precio, y lo preceptuado en el RD 1098/2001 y modificaciones posteriores, la siguiente:

GRUPO	SUBGRUPO	CATEGORÍA	
		RD 1098/2001	RD 773/2015
P	1.-Mantenimiento y reparación de equipos e instalaciones eléctricas y electrónicas.	D	5
V	3.-Mantenimiento y reparación de equipos e instalaciones informáticas y de telecomunicaciones.	D	5
V	5.- Explotación y control de sistemas informáticos e infraestructuras telemáticas	D	5

6) Criterios de solvencia técnica o profesional, y económica y financiera.

- a) Criterios para acreditar la **solvencia económica y financiera**. El parámetro característico que más fielmente acredita el volumen de actividad de una empresa, y es indicativo, por tanto de su solvencia económica y financiera, es su volumen anual de negocios. Por ello, y de acuerdo con lo prevenido en el artículo 87 de la LCSP, se toma este criterio para demostrar la solvencia económica y financiera. En correspondencia a la cuantía del Valor Estimado del

5/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

contrato (superior a 35.000.000€), se toma como umbral mínimo a acreditar un importe de **15.000.000€**. Dicho valor siendo prudente, está sustancialmente por debajo del límite de 1,5 veces el valor estimado del contrato, con el propósito de no restringir injustificadamente la competencia.

- b) **Criterios para acreditar la solvencia técnica o profesional.** Dada la criticidad de la prestación, se considera prioritaria la experiencia de las empresas licitadoras en servicios similares al objeto del contrato. Por tanto, en concordancia con lo establecido en el artículo 90 de la LCSP, se considera apropiado acreditar la solvencia técnica mediante la exigencia de los dos requisitos siguientes:
- i) El importe anual acumulado en el año de mayor ejecución, de trabajos iguales o similares al objeto del contrato, deberá ser igual o superior a **2.000.000€**.
 - ii) Deberá haber prestado servicios de Gestión de un Sistema de Tráfico de al menos una ciudad equipada con un mínimo de **350 intersecciones semaforizadas y control centralizado**.

7) Criterios de adjudicación.

- a) **Criterios de adjudicación.** Dada la naturaleza de la prestación y siguiendo lo prevenido en el artículo 145 de la LCSP se establecen los requisitos y clases de criterios de adjudicación del contrato. Según el referido artículo *“La adjudicación de los contratos se realizará utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio. Previa justificación en el expediente, los contratos se podrán adjudicar con arreglo a criterios basados en un planteamiento que atienda a la mejor relación coste-eficacia, sobre la base del precio o coste, como el cálculo del coste del ciclo de vida con arreglo al artículo 148”*. Dadas las altas exigencias que supone la prestación, tanto en medios técnicos como en cualificación del personal, resulta del todo necesario acudir a una pluralidad de criterios de adjudicación; unos cuantificables automáticamente y otros dependientes de un juicios de valor. Adicionalmente citar el punto 2 del artículo 102 de la LCSP, que prevé *“En los pliegos de cláusulas administrativas particulares se incluirán los criterios de solvencia y adjudicación del contrato; las consideraciones sociales, laborales y ambientales que como criterios de solvencia, de adjudicación o como condiciones especiales de ejecución se establezcan”*.
- i) **Criterios Cuantificables Automáticamente:** Con el fin de dar cumplimiento al principio de la *“eficiencia en el gasto público”* hay que recurrir al aspecto económico de la propuesta. Y siguiendo lo preceptuado

6/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIO DE LA CIRCULACIO	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

en el artículo 148.2 de la LCSP, “La mejor relación calidad-precio se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos.” En consonancia con ello se toman los siguientes criterios cuantificables automáticamente:

- (1) **Baja económica.** Con el objeto de ponderar las ofertas económicamente más ventajosas se evaluarán las bajas únicas y globales respecto de los precios unitarios del contrato.
- (2) **Mejoras valoradas para acciones destinadas a Eficiencia Energética, accesibilidad, la renovación y adecuación de componentes y equipos, acciones formativas y educativas, así como implantación del Plan de Acción de Seguridad Vial.** El área de la Movilidad está envuelta de lleno dentro de un cambio de paradigma. Convergen simultáneamente una serie de grandes cambios para los que hay que estar convenientemente preparados. Entre los cambios más destacados cabe citar los relacionados con algunos aspectos de los vehículos: el vehículo eléctrico, el vehículo conectado, el vehículo autónomo y el vehículo compartido. Otros cambios están relacionados con la propia tipología de los vehículos (Vehículos de Movilidad Personal o VMP). Asimismo hay cambios en marcha que afectan a los sensores de toma de datos (IoT) y al tratamiento del vasto volumen de datos disponibles (Big Data y Machine Learning).

Para hacer frente a todos los retos y oportunidades que se presentan es apropiado establecer como criterio de adjudicación una serie de mejoras como aportaciones valoradas por parte de las empresas licitadoras. Ello se hace a tenor de lo dispuesto en el punto 7, del artículo 145 de la LCSP, según el cual: *En el caso de que se establezcan las mejoras como criterio de adjudicación, estas deberán estar suficientemente especificadas. Se considerará que se cumple esta exigencia cuando se fijen, de manera ponderada, con concreción: los requisitos, límites, modalidades y características de las mismas, así como su necesaria vinculación con el objeto del contrato.* Y en relación a dichas exigencias decir:

- o En cuanto a los **requisitos**. Dada la casuística posible de las necesidades que surgen alrededor del Contrato, la duración de este y los cambios que se ciemen sobre el área de la Movilidad, no resulta adecuado cerrar la mejora a una serie de unidades concretas sino más bien definirlo en base de actuaciones concretas, evaluando así en cada actuación un importe monetario ofertado. Posteriormente el Ayuntamiento decidirá de entre las unidades definidas en el Cuadro de Precios del Contrato, y vinculadas con la actuación propuesta, a cuales de dichas unidades

7/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIO DE LA CIRCULACIO	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

se destinan los fondos de estas mejoras. Y todo ello sin que suponga, en ningún caso, coste alguno para el Ayuntamiento. Se establecen así 6 actuaciones, según se detalla más adelante, relacionadas con la eficiencia energética, la accesibilidad, la renovación de equipos, la formación, la difusión y educación en seguridad vial, etc.

- En cuanto a los **límites**. En aras de dar cumplimiento al precepto citado, estableciendo una adecuada correlación entre la diferente ponderación de las 6 mejoras y el esfuerzo que ello supone para las Empresas Licitadoras, resulta conveniente establecer unos límites a los importes ofertados. Asimismo las necesidades que se pretenden cubrir con estas actuaciones también tienen límites (p.e. el número de semáforos con ópticas halógenas que quedan en servicio y se quieren substituir por ópticas LED). Dichos límites, así como las ponderaciones referidas se encuentran en apartado L del Anexo I, al Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.
- En cuanto a las **modalidades y características, y su vinculación al objeto del contrato**, hay que tener en cuenta que según el citado punto 7, del artículo 145, de la LCSP, por mejoras se entiende: *las prestaciones adicionales a las que figuraban definidas en el proyecto y en el pliego de prescripciones técnicas, sin que aquellas puedan alterar la naturaleza de dichas prestaciones, ni del objeto del contrato*. Teniendo en cuenta todo lo dicho, se definen a continuación las siguientes Mejoras, sus características y se motiva su vinculación al objeto del Contrato:

(2.1) **Mejora de la Eficiencia Energética**. Según se cita previamente, el artículo 10.2 prevé la posibilidad de que los Criterios de Adjudicación contemplen consideraciones Laborales y **Ambientales**. Y en relación a ello resulta evidente que la lucha contra el Cambio Climático constituye una de las prioridades de las distintas Administraciones Públicas en todos sus niveles. A raíz de ello se han establecido multitud de Planes o Programas para afrontar este problema. Tan solo por citar los más cercanos a la administración municipal citar el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (año 2010), Plan de Adaptación al Cambio Climático de Valencia (año 2017), o el propio Plan de Movilidad Urbana Sostenible (año 2013) que incluye medidas para luchar contra los Gases de Efecto Invernadero (GEI). Todo lo dicho viene a enlazar con el **objetivo transversal, de las diferentes administraciones públicas**, de reducción de la emisión de GEI mediante, el ahorro y la mejora de la eficiencia energética. Por

8/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

todo lo expuesto y en aras de la consecución del citado objetivo resulta necesario tener esta consideración en cuenta en la contratación pública. Para el caso concreto del Contrato, objeto de este expediente, hay que destacar que todavía perviven un número importante de componentes obsoletos que son notables consumidores de energía:

- Semáforos equipados con lámparas halógenas e incandescentes. Desde el punto de vista del ciclo de vida, el coste conjunto de esta tecnología (mantenimiento más suministro eléctrico) es muy superior a la tecnología LED. Esta tecnología permite ahorros superiores al 70%.
- Reguladores con más de 30 años de servicio, diseñados sin criterio de eficiencia energética que funcionan 24H/365D, y para los cuales cada vez es más difícil encontrar componentes de recambio.

Es por ello del todo conveniente proceder tan pronto sea posible a la renovación de estos equipos. Por tanto, en conclusión, se establece como mejora una aportación con destino a estos elementos.

- (2.2) **Mejora para adecuación de instalaciones a la normativa en materia de Accesibilidad.** Dentro de la normativa española existe el concepto de “*accesibilidad universal*”, entendida como la condición que deben cumplir los entornos, productos y servicios para que sean comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas. Y para dar respuesta a las necesidades de las personas con grandes limitaciones funcionales o discapacidades, las administraciones públicas han de velar por **modificar el entorno para hacerlo más accesible**. Y a este respecto es conveniente resaltar las diferentes normativas que inciden en este aspecto, más concretamente hay que destacar la *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados*. Según el apartado 2 de la Disposición Transitoria de la referida Orden *En relación con los espacios públicos urbanizados ya existentes a la entrada en vigor de esta Orden, los contenidos del Documento técnico serán de aplicación a partir del 1 de enero del año 2019, en aquellos que sean susceptibles de ajustes razonables, mediante las modificaciones y adaptaciones que sean necesarias y adecuadas y que no impongan una carga desproporcionada o indebida*. En el Contrato

9/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

que nos ocupa, esta exigencia normativa se concreta, por ejemplo, en la necesidad de adaptar los semáforos para el uso por invidentes. Por ello, y para dar cumplimiento a esta exigencia, se establece esta mejora con el objeto de dotar de fondos a estas actuaciones.

(2.3) **Mejora en equipamiento de adquisición de datos y visualización.** La correcta gestión de la movilidad requiere en primera instancia de disponer de variadas y seguras fuentes de datos que nos aporten valiosa información sobre la realidad diaria de la movilidad en la Ciudad. Y forma parte del objeto del presente Contrato el mantenimiento de las instalaciones que ya existen con dicho propósito (cámaras CCTV, espiras para aforos, etc). Sin embargo tal y como se ha comentado previamente las nuevas tecnologías en sensorización y tratamiento de datos (IoT y BigData) abre nuevas posibilidades que deben ser aprovechadas. Asimismo también la señalética dinámica (carteles informativos variables) ha tenido una evolución espectacular. En conclusión se considera apropiado valorar una mejora por la aportación en equipos de adquisición de datos y visualización.

(2.4) **Mejora para acciones formativas.** Previamente se han citado los grandes cambios en que está envuelto el sector de la Movilidad. Dichos cambios inicialmente arrancan como cambios tecnológicos con la aparición de nuevos productos (vehículos eléctricos, VMP), nuevos servicios (vehículo compartido) o nuevas infraestructuras (5G y vehículo conectado). La aparición de estas tecnologías supone para las administraciones públicas una gran exigencia ya que deberán ser reguladas normativamente (destacar la reciente Ordenanza de Movilidad), gestionadas e integradas en la infraestructura y operativa normal de la ciudad. Sin embargo un capítulo que es normalmente descuidado, pero que tiene una importancia trascendental para que el cambio se realice con la celeridad adecuada, **es la formación y preparación del personal al servicio de la administración pública** encargado de estos cometidos. Resulta, así pues, necesario habilitar una mejora a este propósito.

(2.5) **Mejora para implantación de acciones previstas en el Plan Director de Seguridad Vial.** La gestión del tráfico y de la movilidad en general de la Ciudad están estrechamente vinculadas con la seguridad vial. El número de accidentes de tráfico es todavía muy elevado. Por ello el Ayuntamiento de

10/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIO DE LA CIRCULACIO	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

València, en coordinació con la Direcció General de Tràfic y la Generalitat Valenciana, ha adoptado la “*Visión Cero*” cuyo objetivo principal es disponer de un sistema de tránsito con cero muertos o heridos graves por accidentes de tránsito en la ciudad. Con dicho propósito el Ayuntamiento aprobó el 25/6/2018 su primer Plan Director de Seguridad Vial de la Ciudad de València 2018-2023 (PDSVV). El Plan tiene dos objetivos claros: realizar un diagnóstico y proponer un programa de actuaciones para los próximos años con el objetivo último de garantizar una movilidad segura de todos los usuarios del espacio público de la Ciudad. Las actuaciones propuestas o Plan de Acción incluyen una serie de líneas estratégicas que deben concretarse en acciones muy concretas. Algunas de dichas acciones ya están contempladas adecuadamente en las diversas actuaciones del Servicio de Movilidad Sostenible, sin embargo hay otras que es conveniente reforzarlas notablemente. En resumen se valorará como mejora las aportaciones para la ejecución de las acciones previstas en el Plan de Acción del PDSVV.

(2.6) **Mejora para acciones educativas.** Enlazando con lo dicho en el punto anterior, y tal como prevé el PDSVV, en su línea estratégica 6, una de las formas más adecuadas de hacer frente a los problemas de seguridad vial es la adecuada formación de la población. Y la primera acción en este frente es la educación de los ciudadanos del mañana: los niños. Y en relación a ello hay que señalar que el Ayuntamiento de València, ya cuenta con unas instalaciones destinadas a este propósito como es el Parque de Educación Vial. El citado Parque es gestionado en la actualidad por la empresa adjudicataria del actual contrato de gestión del tráfico por medio de una de sus mejoras. Con el fin de continuar con esta línea, que se considera apropiada, se incluye esta nueva mejora como un epígrafe más de los puntos a considerar dentro de los criterios de adjudicación.

b) **Criterios Dependientes de un Juicio de Valor:** Para evaluar la calidad técnica de las diferentes propuestas y su adecuación a los objetivos y necesidades que se buscan satisfacer con el contrato, se han fijado los siguientes criterios:

(1) **Organización y planificación de los trabajos de mantenimiento.** Las tareas de mantenimiento son una parte sustancial de la prestación. La correcta ejecución de dichas tareas requerirá una organización

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIO DE LA CIRCULACIO	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

optimizada y un programa de trabajos coherente con la misma. Es por ello que **se valoran las propuestas para los procedimientos y actuaciones** relativos a la conservación y mantenimiento en los diferentes ámbitos de interés:

- Conservación y mantenimiento **preventivo**.
- Conservación y mantenimiento **correctivo**.
- Conservación y mantenimiento correctivo en el caso particular de **condiciones climatológicas adversas**.
- **Registro de actuaciones** de conservación y mantenimiento.

(2) **Organización y procedimientos en los distintos ámbitos de Gestión de la Movilidad.** Otra de las tareas fundamentales son las relativas al Centro de Gestión de Tráfico como lugar que centraliza las distintas funciones relativas a la Movilidad. Para tener en cuenta las diferentes propuestas de las empresas licitadoras al respecto, se valorarán, sus propuestas referidas a:

- **Organización de los equipos de gestión e ingeniería** del Centro de Gestión de Tráfico.
- Procedimientos para **determinar la eficacia en la gestión de la movilidad**.
- Procedimiento de **organización de las Órdenes de Trabajo**.

(3) **Características tecnológicas de los sistemas de Gestión de la Movilidad.** En el Centro de Gestión de Tráfico converge una gran cantidad de datos procedentes de los diversos sistemas existentes como: cámaras CCTV, espiras, sensores de averías, etc. Todo este flujo de datos debe ser recogido, clasificado, filtrado y procesado. O por sintetizarlo en una palabra: integrado, de manera que obtengamos información útil para las actuaciones correspondientes, como pueden ser: detección automática de incidentes, gestión de averías, gestión de paneles de información variables, etc. Por ello para poder evaluar las distintas alternativas, se valorarán las propuestas sobre:

- **Integración del sistema de gestión del tráfico con el de control de cámaras**, visionado, reproducción y grabación del CCTV, que incluya la detección automática de incidentes.
- **Integración del sistema de gestión del tráfico con el de gestión de averías**, en tiempo real: registro de tiempo de detección, comunicación y reparación de las mismas, incluyendo el cálculo automático de las penalidades.
- **Integración del sistema de gestión del tráfico con el de control y gestión de los paneles informativos, señalización variable y**

12/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIO DE LA CIRCULACIO	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

restantes sistemas ITS.

(4) **Características tecnológicas de sistemas avanzados de detección y gestión predictiva que mejoren las condiciones medioambientales y de movilidad.**

Tal y como se ha señalado en el punto anterior en el Centro de Gestión de Tráfico converge una gran cantidad de datos que deber ser aprovechados para la mejora de la Movilidad. Pero la conversión del dato en bruto en información útil y relevante no es una tarea trivial. Ello requiere de potentes herramientas analíticas, basadas en Inteligencia Artificial y otras técnicas avanzadas, que permitan obtener proyecciones y patrones fiables a partir de los datos base. En este apartado, se valorarán las diferentes propuestas sobre:

- **La capacidad de identificar patrones reiterativos y generación de perfiles e incidencias**, a partir de los datos de tráfico disponibles en la actualidad, que permitan establecer protocolos de actuación y la adopción temprana de medidas paliativas para reducir la contaminación ambiental.
- **Por la capacidad del sistema de gestión de tráfico de interactuar con herramientas de simulación**, que identifiquen con la suficiente antelación situaciones problemáticas, proporcionando soluciones de gestión predictivas. Se valorará la integración del sistema de gestión de tráfico con el simulador, el propio simulador y la comunicación bidireccional continua.

(5) **Características de los medios técnicos y humanos para el geoposicionamiento de las instalaciones de la Gestión de la Movilidad y actualización de inventario.**

Una de las necesidades que se pretende cubrir con la celebración del contrato es el conocer con precisión la localización geográfica de todos los elementos del sistema ubicados en la vía pública, es decir su geoposicionamiento. Es por tanto, necesario conocer las diferentes propuestas sobre como las empresas licitadoras van a acometer dicha tarea, y que medios (técnicos y humanos) tienen previsto adscribir. Por ello se valorarán las propuestas sobre:

- **La organización, procedimientos, metodología, características y las especificaciones técnicas** de los equipos y medios de todo tipo seleccionados para el geoposicionamiento de los distintos elementos que componen la instalación de gestión de la movilidad en la vía pública.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIO DE LA CIRCULACIO	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

Id. Document: /3FP 8szn tqjL gENo yahI GE5m gUc=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)

(6) **La integración de nuevos sensores y herramientas de tratamiento de datos de movilidad para la optimización de la Gestión de la Movilidad.** La evolución de las Tecnologías de la Información y Comunicación también tiene su efecto sobre la Movilidad. La aparición de nuevos sensores y elementos de comunicación de bajo coste está abriendo nuevas posibilidades para la mejora y abaratamiento de la captación masiva de datos. Con el propósito de contrastar y evaluar las diferentes posibilidades de estas tecnologías emergentes, se valorarán las propuestas sobre:

- **Un plan de mejora de la sensorización que incluya el despliegue, instalación y puesta en servicio de nuevos captadores, detectores o sensores que mejoren la información y captación de datos de movilidad.** Sus características, tecnología, especificaciones técnicas y posibilidades de integración con el sistema actual de gestión.
- **Las herramientas, puestas a disposición del Ayuntamiento, para el procesado y tratamiento de los datos obtenidos por los sensores citados anteriormente.** Sus características, tecnología, especificaciones técnicas y, por último, la posibilidad de filtrado, fusión con datos de fuentes diversas, así como la capacidad de análisis y predicción de las condiciones analizadas tanto a corto como a largo plazo.

8) **Condiciones especiales de ejecución.** De acuerdo con lo prevenido en el artículo 1, punto 3 de la LCSP, en toda contratación pública se incorporarán de manera transversal y preceptiva criterios sociales y medioambientales, en la convicción de que su inclusión proporciona una mejor relación calidad-precio en la prestación contractual, así como una mayor y mejor eficiencia en la utilización de los fondos públicos. Adicionalmente citar el artículo 202, según el cual, resulta obligatorio el establecimiento de al menos una de las condiciones especiales de ejecución de entre las relacionadas con la innovación, de tipo medioambiental o de tipo social. Y para dar cumplimiento a estas exigencias legales se fijan la siguientes Condiciones Especiales de Ejecución del Contrato:

- i) **De carácter medioambiental.** Con el fin de dar visibilidad y soporte al objetivo transversal de reducción de la emisión de GEI, citado previamente en el punto 3.c.i.2, deberá calcularse y analizarse anualmente la Huella de Carbono derivada de la prestación del servicio objeto del contrato. Para ello se evaluarán todas las emisiones de Gases de Efectos Invernadero asociadas al Ciclo de Vida del servicio analizado. Como herramienta para dicha evaluación se empleará los estándares: PAS 2050:2011 o ISO/TS 14067:2013, con el apoyo de ISO 14040 e ISO 14044. Una vez calculada la

14/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIO DE LA CIRCULACIO	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE
SECCIÓ DE REGULACIÓ DE LA CIRCULACIÓ

Huella de Carbono para el primer ejercicio. En los siguientes ejercicios se establecerá el siguiente calendario de limitación en la ejecución del servicio de manera que no se sobrepase, salvo por causas debidamente justificadas, los siguientes umbrales, referidos a la Huella del Carbono del primer ejercicio (HC₁):

- Segundo y Tercer ejercicio: Limite 100% HC₁
- Cuarto y Quinto ejercicio: Limite 90% HC₁

ii) **De carácter social.** La empresa Adjudicataria vendrá obligada al cumplimiento de la siguiente exigencia:

(1) **Contratación de Personas con Discapacidad o Riesgo de Exclusión social.** La empresa adjudicataria deberá emplear en la plantilla que ejecutará el contrato y durante toda la prestación contractual, al menos **UNA (1)** persona con discapacidad o riesgo de exclusión social. El perfil de la personas o personas a contratar lo podrá elegir la empresa adjudicataria, para mejor adecuación a su organigrama, entre alguno o algunos de los siguientes perfiles:

- Las personas con certificado de discapacidad igual o superior al 33%.
- Personas con discapacidad intelectual o con enfermedad mental.
- Las personas con perfiles señalados en la Ley 44/2007, de 13 de diciembre, para la regulación de Empresas de Inserción.
- Personas en situación de riesgo o exclusión social previstas en el artículo 4 de la Ley 1/2007, de 5 de febrero, de la Generalitat, por la que se regulan las empresas de inserción para fomentar la inclusión Social en la Comunitat Valenciana.
- Las personas con dificultades de acceso al mercado laboral, conforme al Real Decreto Legislativo 3/2015, de 23 de octubre.
- Aquellas con perfiles indicados en el Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 15 de abril de 2016.

15/15

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP DE SECCIÓ - SECC. DE REGULACIO DE LA CIRCULACIO	JESUS SANCHEZ COMPANYY	23/04/2021	ACCVCA-120	26971133100636912455 937649420044673231
CAP SECCIÓ - SECCIÓ ADMINISTRATIVA DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	23/04/2021	ACCVCA-120	13598052584350790670 699344824298227070
CAP SERVICI - SERV. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	RUTH LOPEZ MONTESINOS	23/04/2021	ACCVCA-120	389211756310913262