



**CONCELLO DE  
OLEIROS**

**Expediente: 2021/EGURB/000004 – CONTRATACIÓN DE LOS TRABAJOS PARA LA REALIZACIÓN DEL “PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS EN ADELANTE) DEL MUNICIPIO OLEIROS”.**

**Asunto: INFORME SOBRE OFERTAS PRESENTADAS.**

El pliego se aprobó por Resolución de la Primera Teniente de Alcalde Nº 2021002827, de 9 de junio, con una corrección posterior aprobada por Resolución 2021002915, de 14 de junio (Delegación conferida por Decreto 2019002619, de 20 de junio, publicada en el BOP de A Coruña núm. 128, de 9 de julio de 2019).

La cláusula en la que se hace referencia a la valoración de las ofertas es la 2.2.6, que atribuye la competencia a la Mesa, replicando la Ley de Contratos del Sector Público. Es dicha Ley de Contratos, en su artículo 146.2.b) LCSP y 157.5 LCSP, la que permite solicitar los informes técnicos que se consideren necesarios para que la Mesa pueda realizar la valoración.

OFERTAS PRESENTADAS:

<b>Nombre de la empresa</b>
AIE MULTICRITERI MCRIT - SETE OITAVAS, U.T.E.
COLIN BUCHANAN CONSULTORES, S.A.
EPTISA SERVICIOS DE INGENIERÍA, S.L.
GRUPO DE ESTUDIOS Y ALTERNATIVAS 21, S.L.
ICEACSA - DOYMO, U.T.E.
PROYESTEGAL S.L
TERRAVANZA, GABINETE DE ESTUDIOS TERRITORIALES AVANZADOS S.L.

Para la realización del informe de las memorias (metodología y plan de trabajo) presentados por las empresas, es necesario tener en consideración de los objetivos a conseguir por el PMUS de Oleiros, que según el pliego de prescripciones técnicas son los siguientes:

Objetivos

El carácter integral de las actuaciones a contemplar por el PMUS será planificar y programar las actuaciones en todas las áreas que afecten a la movilidad en el municipio Oleiros, para el uso coordinado y eficiente de los distintos medios de transporte y, más concretamente:

- La regulación y control del acceso y del estacionamiento en núcleos urbanos.
- El desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público para facilitar la movilidad entre Oleiros y A Coruña, y Oleiros con el resto de municipios limítrofes (Culleredo, Cambre, Sada)
- El desarrollo de medidas de integración física de los diferentes sistemas de transporte público y su intermodalidad.
- La potenciación de estacionamientos de disuasión en las afueras de los principales núcleos de población ( Santa Cristina-Perillo; Santa Cruz, Oleiros, Mera..) para potenciar:
  - La peatonalización de núcleos de población, el enlace con carriles bici y sendas peatonales.
  - La conexión con transporte público con la ciudad de A Coruña por movilidad obligada(estudios, trabajo) y por movilidad no obligada (ocio, compras y otros)
  - La conexión con los demás municipios limítrofes
  - El acceso a las playas tanto por parte de vecinos de Oleiros como los procedentes de Municipios lindantes.
  - El acceso a los sistemas generales de zonas verdes y senderos peatonales.
- La ordenación y explotación de la red viaria municipal y su uso para movilidad peatonal y en bicicleta para desplazamientos entre núcleos de población (desplazamientos a centros escolares, asistenciales, de ocio, deportivos). Interconexión entre la red viaria municipal y carreteras provinciales, autonómicas y estatales del término municipal.
- El fomento de la movilidad a pie y en bicicleta, mediante el uso de la red viaria municipal, la recuperación de los antiguos caminos reales y la construcción y/o reserva de espacios y la supresión de barreras arquitectónicas para el peatón y la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.



- La localización de puntos de recarga eléctrica para vehículos con el objetivo de introducir los coches, bicicletas y ciclomotores eléctricos y fortalecer la infraestructura para los mismos.
- La localización de estacionamientos de bicicletas para la implantación de programa para instalación de servicio público de puntos de recogida y entrega bicicletas alquiler.
- La regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en el municipio.
- Reducir el tiempo de desplazamiento entre núcleos de población del término municipal y entre Oleiros y los municipios lindantes, en especial con A Coruña, diseñando programas que potencien el transporte público, el transporte colectivo o la modalidad peatonal y con bicicleta.
- Analizar y proponer alternativas a la movilidad en el entorno de los centros educativos (Escuelas infantiles, colegios, institutos, etc.) polígonos comerciales y/o centros de atracción turística.
- Proporcionar alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables.
- Mejorar la salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido, y también gracias a la promoción del uso de los modos a pie y en bicicleta.
- Buenas prácticas a implantar en circulación viaria y de tráfico: creación de red de itinerarios peatonales, gestión de movilidad escolar, accesibilidad a paradas de bus.
- CRITERIOS SUBJETIVOS PARA LA VALORACIÓN DE LAS OFERTAS:

CRITERIO	CONTENIDO	
<b>Metodología</b>	<p>Se valorara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La coherencia de la metodología planteada en relación con el apartado “alcance de los trabajos a contratar”, la coherencia entre análisis y diagnóstico, y elaboración propuesta final del Plan. Deberá incluir plan de toma de datos y plan de análisis de datos.</li> <li>• La información de base que el equipo técnico contratado hubiera recopilado o se propusiera recopilar con vistas a la ejecución de los trabajos</li> <li>• Plan de comunicación y participación ciudadana: etapas del plan y su relación con las etapas de elaboración del plan de movilidad.</li> <li>• Claridad y coherencia en las tareas propuestas.</li> <li>• Los objetivos del Plan y las líneas de actuación que se definan.</li> <li>• Las características del documento resumen, con las conclusiones y recomendaciones del conjunto de los trabajos que permitan una distribución eficiente en prensa, presentaciones públicas,... así como la propuesta de plan de comunicación</li> </ul>	<b>30,00 puntos</b>
<b>Plan de trabajo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asignación y distribución adecuada de recursos humanos a cada una de las fases y etapas descritas en el pliego de prescripciones técnicas</li> <li>• Cronograma de los trabajos, en el que se observe la coherencia temporal de las tareas de asignación de medios y recursos materiales descrito mediante un diagrama de barras de base mensual, orientativo, con el desarrollo de cada actividad, en el que figure la cuantificación porcentual de lo que supone el trabajo realizado en cada una de las fases y etapas descritas en el Pliego de Prescripciones Técnicas.</li> </ul>	<b>15,00 puntos</b>

## **INFORME**

**Previamente a la elaboración del informe sobre las memorias presentadas, es necesario hacer las siguientes puntualizaciones:**

Se presume la capacidad de las empresas presentadas para la formulación de un plan de movilidad urbana. Seguramente todas ellas han participado en la elaboración de este tipo de documentos para otras ciudades españolas. Lo que se analiza en este informe de evaluación es si la metodología presentada es la adecuada al municipio de Oleiros, teniendo en consideración las características expuestas en las prescripciones técnicas: Municipio de 37.527 habitantes con un asentamiento de población dispersa, que cuenta con 76 entidades de población, sin un núcleo importante que centralice las actividades del municipio, que cuenta con siete grandes núcleos y cada uno de ellos con un área específica de influencia. Ello genera una interrelación que incide en la movilidad de la población entre núcleos y además en la relación con A Coruña y demás municipios que la rodean.

Algunas metodologías sustentan la recogida de datos en entrevistas con responsables municipales. El ayuntamiento de Oleiros no dispone de un responsable encargado de la movilidad urbana, sino que las funciones inherentes a este cometido se diluyen entre varios departamentos. Además, los técnicos responsables de los departamentos están sobresaturados con las tareas del día a día, lo que impide reflexiones globales sobre las problemáticas actuales de la movilidad en Oleiros más allá de simples opiniones subjetivas, por ello se prima en la valoración las metodologías cuya recogida de datos se realiza con técnicas presenciales/ a pie de calle.

La participación excesiva de responsables municipales puede implicar una corresponsabilidad en la realización del PAMUS. Precisamente la contratación de los trabajos tiene como objetivo que expertos en movilidad realicen un estudio con propuestas de solución fundamentadas en datos objetivos y a la vista de los mismos los responsables municipales podrán adoptar las decisiones oportunas.

Una previa lectura pone de manifiesto que las memorias explicativas presentadas no están estructuradas en función de los contenidos evaluables, ello dificulta la puntuación parcial por contenidos. Ahora bien, somos conscientes que la metodología tiene por objeto exponer un conjunto de técnicas que se aplican sistemáticamente durante un proceso para alcanzar el resultado y de ahí la falta de correspondencia entre la estructura de la metodología y los aspectos a evaluar, por ello se opta por una puntuación global de la memoria, resultado de una lectura integral e interrelacionada de técnicas y procesos propuestos para la elaboración del documento.

Respecto al plan de trabajo presentado por las empresas se considera que es coherente con la metodología previamente expuesta, no obstante se estima que la evaluación de la misma puede incidir negativa o positivamente en la valoración de distribución adecuada de recursos humanos y coherencia temporal de tareas de asignación de medios y recursos materiales. Por ello, y teniendo en cuenta además que, en general, el equipo humano presentado por las empresas por su cualificación es el adecuado para la elaboración del PMUS, es por lo que se aconseja la misma puntuación para todas ellas.

## **OFERTAS PRESENTADAS**

### **COLIN BUCHANAN CONSULTORES, S.A.**

De la lectura de los puntos previos 1 (Presentación de la oferta), 2 (Conocimiento de la situación y problemática) y en especial del punto 3.1 Principios metodológicos, no se obtiene la impresión de que se tenga en cuenta la singularidad del Concello de Oleiros; parecen más unos principios enfocados a modelos de asentamiento y población más urbanos, más compactos, tipo “ciudad” y barrios.

### **METODOLOGIA**

Define y analiza los objetivos a conseguir con la realización del plan de movilidad, que coinciden con los definidos en las prescripciones técnicas.

La recogida de datos se realiza:

#### **Momento 1.2 INVENTARIO Y TOMA DE DATOS EN CAMPO**

Para Inventario y análisis del espacio público y de la intermodalidad:

- mediante fichas de inspección on line
- Por reportaje fotográfico y geolocalización de datos
- Utilización de programas informáticos.
- Para el inventario y análisis del transporte público y colectivo:
- Recorridos con personas usuarias del transporte público
- Fichas de inspección on line
- Programas informáticos

#### **MOMENTO T2 CAMPAÑA DE RECOGIDA DE HÁBITOS Y PERCEPCIONES CIUDADANAS**

- Participación web y encuestas on line del PMUS a través del Plan de participación ciudadana
- Paseos ciudadanos

#### **MOMENTO 1.4 Redacción de análisis sectoriales y diagnóstico:**

- Inventario de análisis del espacio público, inventario y análisis de intermodalidad
- Análisis de vías amables para uso de bicicleta
- Análisis de flujo de mercancías

Sin embargo no explica el método a utilizar de recogida de datos, no diseña las acciones a realizar para la recogida de datos, lo que es fundamental para análisis, diagnóstico y propuesta de soluciones. Se trata de hacer un plan de movilidad sostenible personalizado para municipio con asentamiento de población dispersa, muy interrelacionado con los municipios que constituirían un área metropolitana. La Memoria presentada tiene un contenido tipo, no adaptado a las peculiaridades de Oleiros.

- Plan de comunicación y participación ciudadana: etapas del plan y su relación con las etapas de elaboración del plan de movilidad.

Medios:

- Celebración de eventos
- Manual de identidad gráfica
- Plataforma web y espacios de participación on line

Utilización de la metodología bottom-up: Una modalidad de análisis que empieza desde abajo y va hacia arriba, que toma como punto de partida la intervención participativa. Son metodologías de trabajo basadas en la actuación urbana estratégica, transversal.

Propone:

- Jornada de presentación o lanzamiento vinculado a la Fase de Análisis y Diagnóstico de la situación existente, a realizar e bien vía telemática o presencial. No queda claro si el objeto de la jornada es para poner en conocimiento de la ciudadanía información sobre el PAMU, o bien una vez obtenidos los datos exponer a la ciudadanía el estudio de la movilidad actual de Oleiros (Fase 1).
- Campaña de encuestas: encuesta general (EGM) y encuestas específicas y ágiles (EEM) para detectar pautas de movilidad en transporte público, en movilidad peatonal, en movilidad ciclista, en comercio local, en movilidad escolar, en accesibilidad a consultorios y centros de salud, también a centros productivos. Las encuestas se realizarán digitalmente desde la Plataforma Web del PMUS (telefónicamente y on line), en FASE 1
- Talleres de presentación y espacios de análisis conjunto, vinculado a la Fase 1 de análisis y diagnóstico. Talleres de duración entre media hora y una hora, bien durante la mañana o a partir de las 18 h. La metodología planteada pone de manifiesto un tiempo escaso para los objetivos que se pretenden conseguir con estos talleres, por lo que se duda de los resultados obtenidos.
- 2 Paseos ciudadanos vinculados a la Fase 1. Duración máxima 1:30' a partir de las 11 de la mañana y otro a partir de las 18h
- Talleres de concreción y priorización de estrategias y medidas, vinculado a la fase final del diagnóstico, una vez realizado, con el objetivo de formulación y concreción de propuestas. Duración: entre una y dos horas. Modalidad: presencial o telemática a concretar con el Concello.
- Jornada de presentación y exposición de resultados, vinculada a la fase previa de exposición pública. Presentación del documento Avance del PMUS. Duración aproximada: 2 horas, en jornada de tarde. Difusión a través de canales de comunicación diseñados específicamente para el proyecto y a través de medios de comunicación del Concello.

No interrelaciona participación ciudadana con las etapas plan (fase de recogida datos o FASE 0, análisis y diagnóstico Fase 1) y de la elaboración del mismo (propuesta de soluciones y borrador del PMUS), en el sentido de Exposición sistemática sobre medios participativos, pero



no puntualiza de forma clara, perceptible y comprensiva en que momentos del proceso se acudiría a la participación ciudadana, ni el medio a utilizar para cada etapa.

Conclusión: se echan de menos la recogida de datos a través de aforadores automáticos o medidores de la intensidad del tráfico, que sirven para controlar el flujo de vehículos; escasa acción de campo en la labor de recogida de datos mediante la realización de encuestas a pie de calle, y quizás entrega y recogida de cuestionarios. Es decir, se confía mucho en la recogida de datos on line o telefónico y poco trabajo manual de contacto con ciudadano.

Metodología a utilizar en grades ciudades con población concentrada, pero no para municipio con población en diseminado en multitud de núcleos de población. Se presenta una metodología muy estandarizada, que vale para cualquier ciudad, pero tiene poca consideración sobre las peculiaridades del municipio de Oleiros.

La exposición pone de manifiesto una excesiva dependencia del personal técnico del Concello para la recogida de información y datos, lo cual no es conveniente dado que está sobrecargado de trabajo para poder atender al equipo de la empresa adjudicataria. La contratación del plan se realiza precisamente para que expertos en la materia realicen el estudio y hagan las propuestas de solución a la vista del diagnóstico realizado sobre la base de los datos obtenidos.

No encaja la descripción del equipo técnico y organización planteado por la empresa con la organización, dirección y control de los trabajos descrito en el apartado 4 del pliego de prescripciones técnicas. El esquema planteado en las prescripciones técnicas es muy simple: Un responsable de dirección por parte del Concello y un “responsable técnico” por parte de la empresa adjudicataria. Cada uno tiene la finalidad de coordinar sus respectivas organizaciones con el objetivo de agilizar las actuaciones y tener un conocimiento puntual del proceso de elaboración del PMUS.

El programa y equipo humano presentado no permite conocer a quien corresponde realizar las funciones de “responsable técnico” y por tanto de interlocutor con el Concello (al responsable del plan, al project manager, al responsable administrativo...?). Confusión entre figuras descritas en I Plan de trabajo (Director del Estudio, Director del Proyecto) y las figuras descritas en el apartado 5.2 de organización de equipo y definición de funciones (Responsable de Plan, Project Manager, Coordinadores, equipo técnico y encargado de relaciones administrativas )

El organigrama y equipo humano parece congruente con una metodología basada en excesiva utilización de medios informáticos para la recogida de datos y para una participación ciudadana diseñada en realización de reuniones y talleres, pero ello es precisamente lo que constituye la deficiencia de la metodología planteada: excesivamente estandarizada sin tener en cuenta las peculiaridades de Oleiros. No obstante el equipo técnico parece adecuado en función de su formación profesional. No se duda de su capacidad para la elaboración de un plan de movilidad.

La empresa presenta un excesivo trabajo burocrático de reuniones. El pliego de prescripciones técnicas en el apartado 4 define una coordinación simple y ágil de funcionamiento entre el Ayuntamiento y la empresa adjudicataria, sin embargo el plan de trabajo plantea un



formalismo excesivo de coordinación, con tanta definición de reuniones y actuaciones burocráticas.

No recogida manual de datos, excesiva dependencia de medios digitales. Se apoya excesivamente en capturas de datos a través de plataformas on line y poco trabajo a pie de calle, como si la población de Oleiros fuera experta en manejo de medios informáticos y dispusiera de tiempo e interés para garantizar una participación exitosa en captura de datos e información. Ello implicaría realizar un proceso previo de dinamización de la población, pero el plazo previsto para recogida de datos y análisis no contempla.

Excesivo apoyo y dependencia de tecnologías WEB y online para la realización de encuestas y toma de datos. Esto va a dejar sin conocer una importante parte de la población de Oleiros que no tiene acceso o que teniendo acceso, no utiliza con asiduidad los medios digitales. De un total de muestras de 1600 (según tabla de página 25-26) no se realiza ninguna en la calle, domicilio o medio de transporte. Se realizan o telefónicamente u “on line”.

Participación ciudadana excesivamente burocratizada.: mucha exposición sobre trámites y burocracia de eventos pero poco dice sobre contenidos a tratar o datos e información que se pretende captar con la celebración de eventos.

Se intuye una dependencia excesiva de técnicos municipales en la obtención de datos. Se abusa en exceso del recurso a los técnicos municipales no sólo para la obtención de información, sino para la propuesta de medidas o reafirmación de las adoptadas.

Metodología estándar, no tiene en cuenta las características del municipio. Exposición excesivamente doctrinal de la metodología a emplear para los objetivos concretos del PMUS demandado por el Ayuntamiento.

El Plan de Comunicación y participación ciudadana se corresponde con la metodología de captura de información basada en medios informáticos más que en encuestas y otros medios presenciales de obtención de datos sobre el comportamiento y hábitos de la población en relación a la movilidad. Poco expone en relación a campaña de campo, que tiene carácter complementario. Así sobre encuestas se habla de las diferentes tipologías pero no del nº que se realizaran, ni en qué momento se realizarán. El Plan finaliza con la jornada de presentación y exposición de resultados previa a la exposición pública del documento. Nada dice en relación a las alegaciones presentadas, valoración de las mismas e incidencia sobre el plan propuesto.

Cronograma: La confusión en la exposición metodológica en la que se detecta deficiencias en la captura de datos e información comporta una presunción de que los tiempos atribuidos a cada una de las fases no son adecuados, dada la excesiva burocratización de la metodología de participación ciudadana y dependencia de medios informáticos en captura de datos.

PUNTUACION PROPUESTA OFERTA COLIN BUCHANAN CONSULTORES, S.A.:

- METODOLOGIA: 15
- PLAN DE TRABAJO: 10

## EPTISA

### METODOLOGIA

La memoria presentada plantea un esquema gráfico de la metodología a seguir que facilita la lectura y comprensión de la metodología para la realización de los trabajos. Detalla y concreta los medios de recogida de datos e información básica a recoger y analizar de conformidad con las prescripciones técnicas. Describe medios a utilizar para la toma de datos y diseña un plan al efecto, en el que entre otros se describen las campañas de encuestas y aforos.

Describe:

Fase 0: arranque del proceso y plan de trabajo

Fase I de análisis y diagnóstico: tiene por objeto el estudio de movilidad actual haciendo una descripción de los aspectos que guardan relación con la movilidad. Expone PLAN DE TOMA DE DATOS Y TRABAJO DE CAMPO, explicando campaña de campo de toma de datos:

- Encuestas pantalla al vehículo privado
- campaña de aforos: bandas neumáticas, cámaras de video con detección de tráfico
- encuestas y estudio de fórmulas para incentivar la participación
- análisis de intersecciones mediante cámaras

Claridad y detalle en la definición de la campaña de toma de datos, metodología de encuestas pantalla, localización de aforadores, automáticos y manuales, tamaños de las muestras a encuestar,...

Explica las herramientas para el tratamiento de datos y resultados obtenidos que permite presumir un buen funcionamiento de la fase de análisis y diagnóstico.

### PLAN DE ANALISIS DE DATOS DE LOS TRABAJOS DE CAMPO

DIAGNOSTICO INTEGRAL DE LA MOVILIDAD: Propone un diagnóstico integral de la movilidad con arreglo a la metodología de consulta estratégica y comparativa (técnicas benchmarking).

El diagnóstico incorporará un resumen no técnico donde se recojan los problemas principales a solucionar y avance de posibles soluciones que serán desarrollados en fases posteriores.

**Una vez redactado el borrador de la Fase 1 (análisis y diagnóstico) se entregará un borrador Fase 1 a la Dirección Técnica para que una vez revisado, corregido y devuelto, se elaborará el documento de análisis y diagnóstico.**

Se completa con un amplio apartado de HERRAMIENTAS PARA EL TRATAMIENTO DE DATOS Y RESULTADOS OBTENIDOS.

FASE II: Elaboración del PMUS:

Comprende la determinación de los objetivos específicos del plan, la definición de escenarios futuros, la selección de medidas: a modo de ejemplo se exponen las posibles líneas de actuación o planes sectoriales a establecer en el PMUS de Oleiros. Indicadores y sistemas de seguimiento del plan, presentándose a modo de ejemplo indicadores que se podrían plantear

a la hora de elaborar el PMUS de Oleiros. Finaliza con la descripción del documento FASE II: documento borrador del PMUS de Oleiros, **que después de la correspondiente revisión por parte de la Dirección Técnica corregido y devuelto , se entregará la versión final del documento junto con documento resumen (Movilidad Actual, Movilidad Futura, Estrategias del PMUS; Planes de Actuación).**

Especifican con claridad tanto los objetivos concretos, los escenarios a corto, medio y largo plazo, y la selección de medidas posibles a implantar. Relatan también la creación de indicadores para el seguimiento.

#### PLAN DE COMUNICACION Y PARTICIPACION CIUDADANA

Plantea un PLAN DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA transversal a todas las fases de elaboración del plan de movilidad. Está concebido como un instrumento imprescindible para poder lograr la implicación de la ciudadanía en el cambio modal necesario en su movilidad cotidiana.

Define objetivos, características básicas del modelo, agentes implicados.

El Plan de Comunicación se orientara a la movilización a la participación, convocatorias y difusión del proceso y resultado del trabajo. Se proponen diversos instrumentos que combinan el acceso directo y presencial con las nuevas tecnologías y los canales tradicionales de comunicación y difusión. Mecanismos diversos de comunicación-difusión (web, redes sociales, prensa, radio, folletos divulgativos, foros de participación, audiovisuales, consultas web,...).

Incorpora esquema de acciones del plan de comunicación y participación en el marco de la redacción del PMUS de Oleiros, diagrama de flujos con cuadro explicativo para cada una de las fases. Al final de cada fase de participación el equipo redactor elaborará documento gráfico de resultados que permita la difusión a la ciudadanía y entidades municipales, facilite trabajo interno y con el Ayuntamiento.

Aprovechamiento de los diferentes recursos y espacios tanto físicos como virtuales preexistentes en el municipio de Oleiros.

Supervisión y validación con el Ayuntamiento.

FASE CERO: se concreta y valida las labores de comunicación y participación a desarrollar durante el estudio.

FASE I: Diagnóstico de participación, creación de Comisión Municipal de seguimiento

FASE II: Análisis del diagnóstico y del borrador del plan y propuestas de mejora.

Debilidades del Plan de Comunicación: No queda definido como funcionara el apoyo al Ayuntamiento. La participación ciudadana corresponde a la empresa adjudicataria realizarla, no al Ayuntamiento. El Ayuntamiento puede apoyar la realización de la participación, pero no al revés. Es decir, no corresponde al Ayuntamiento dinamizar y conseguir la participación.

Corresponde a la empresa adjudicataria atender a la ciudadanía, informarle, difundir los productos generados, remitir los correos y documentación.

El plan de comunicación y participación está bien planteado, no obstante no queda bien definido el apoyo al Ayuntamiento en labores de comunicación. Se valora el apoyo al Ayuntamiento para la comunicación y difusión de la exposición pública del documento, dado que constituye una fase del procedimiento de aprobación del PMUS, pero en el resto de fases la participación del Ayuntamiento debería limitarse al mero apoyo a la Empresa, dado que la administración municipal carece de organización administrativa para llevarlo a cabo y además las tareas del día a día impiden la dedicación de personal al efecto. La comunicación y participación es una tarea que corresponde a la empresa adjudicataria, con apoyo del Ayuntamiento. No al revés.

No se explica el objeto y funciones de la comisión municipal de seguimiento. Las prescripciones técnicas que rigen el contrato establecen una comisión política técnica con las funciones específicas. La creación de más comisiones podría comportar burocratización en el desarrollo de los trabajos. Los especialistas son la empresa y como tal es la que tiene que formular el plan bajo su propia pericia, máxime si propone seguir la metodología de consultoría estratégica.

#### PLAN DE TRABAJO

Comprende: Introducción. Personal destinado al contrato. Asignación y distribución del personal (dedicaciones en horas de cada uno de los componentes del equipo propuesto). Cronograma: análisis de las fases y diagrama de Gantt. Tareas críticas.

#### Conclusión sobre la documentación presentada:

Buena exposición de la metodología planteada. Proceso de toma de datos detallada y con bastante trabajo a pie de campo, tanto en la realización de encuestas como en la obtención de aforos de tráfico rodados, VMPs, peatonales,...

Debilidades expuestas en relación al plan de participación y comunicación.

El plan de trabajo permite un seguimiento del desarrollo del PMUS y es coherente con la metodología planteada.

#### PUNTUACION PROPUESTA OFERTA EPTISA:

- METODOLOGIA: 20
- PLAN DE TRABAJO: 10

#### **PROYESTEGAL S.L**

#### METODOLOGIA

Esquema presentado:



PT 1. Recogida de información: toma de datos y análisis

PT 2. Identificación de problemas y retos.

PT 3. Definición de líneas estratégicas

PT 4: Propuestas de actuación.

PT 5: Plan de seguimiento y evaluación. Indicadores

PT 1 TOMA DE DATOS

a) Acto informativo previo al inicio de los trabajos con objeto de divulgar la realización del PMUS. Participación pública

b) Inicio de trabajos de toma de datos:

- Recopilación de documentación (planeamiento urbanístico) información cartográfica orto imágenes del PNOA del IGN. Se completara con trabajo y mediciones en campo y creación de registro de plazas de aparcamiento, zonas reservadas de carga y descarga existentes
- Información cartográfica, Información socioeconómica y territorial, recopilación de información medioambiental mediante consulta de bases de datos, fuentes estadísticas y documentación publicada por diversos Organismos Oficiales (Consellería, Diputación, Departamento Policía local, estaciones meteorológicas, etc.)
- Estudio de Aforos de la red autonómica de Galicia y Memorias de Trafico del ministerio de fomento. Para la red interior urbana se realizarán aforos peatonales en zonas o centros atractores de especial interés
- Encuestas de movilidad pública en papel
- Encuestas de opinión y movilidad privada (papel y electrónica): encuestas a pie de calle cubriendo distintas franjas de edad. También en formato papel a disposición de los ciudadanos en las zonas de servicio en las zonas de servicio público como Casa do Concello, bibliotecas, oficinas de correos. Periodo adecuado para recogida de datos: periodo con actividad laboral y docencia normal de acuerdo con las indicaciones que determine la Dirección Técnica.
- Mesas o talleres sectoriales: con la alcaldía, técnicos municipales y asociaciones interesadas (asociaciones de vecinos, asociaciones ecologistas, asociaciones de padres).
- Plan de comunicación y difusión.

PT 2. Análisis de información básica: amplia y concreta descripción de tareas a realizar para cada tipo de análisis: físico, socio-económico y demográfico, transporte y circulación, energético y medioambiental, seguridad viaria.

Puntos débiles: En el análisis del transporte y de la circulación, se constata excesiva recopilación de información a través de reuniones con técnicos municipales, ello pone de manifiesto una excesiva dependencia del personal técnico del Concello para la recogida de información y datos, lo cual es problemático dada la sobrecarga de trabajo para además poder atender al equipo de la empresa adjudicataria. Se podrá indicar la documentación municipal a analizar

para la obtención de datos e información, pero al no tener un departamento específico de movilidad ciudadana las reuniones con técnicos municipales pueden entorpecer la dinámica diaria de trabajo.

Control de aforos e inventario de plazas de aparcamiento. Utilización de cámara RGB para captura de matrículas de vehículos estacionados. Se utilizarán técnicas de redes neuronales artificiales con algoritmos.

Para estudio de aforos de tráfico peatonal y rodado se implementara un sensor captura de imágenes que permite automatizar procesos para extracción automática de información.

Metodología: Análisis DAFO (debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades) para cada una de las tipologías (territorial, socio-económica, movilidad, transporte público, transporte privado y circulación, aparcamiento, energía y medio ambiente, seguridad viaria) e información sobre identificación de problemas.

PT 3. Definición de líneas estratégicas:

Sobre la base de las problemáticas detectadas se aportarán conclusiones generalistas del conjunto de la movilidad en todo el término municipal y otras conclusiones concretas de cada uno de los núcleos urbanos incluidos en la zonificación. Se realizará en coordinación con los técnicos municipales la determinación de líneas estratégicas y de actuación y se definirán los objetivos generales y específicos que serán materializados en Programas de Actuación.

PT 4. Propuestas de actuación. Planificación.

Definirá programa, objetivos y actuaciones propuestas y hace una relación de los mismos.

PT 5. PLAN DE EGUIMIENTO Y EVALUACION. INDICADORES DE DEFINICION DE ESCENARIOS.

Define para cada ámbito de movilidad sostenible (distribución modal del transporte, ámbito cohesión social, metabolismo urbano etc.). Los indicadores con fórmulas de cálculo y periodicidad

PT 6. PLAN DE PARTICIPACION CIUDADANA Y COMUNICACION. Lo plantea como una fase transversal a lo largo de todo el proceso. Se crearán jornadas divulgativas/informativas entre los diferentes agentes sociales y se diseñara un proceso participativo con los siguientes objetivos: Conocer los problemas de movilidad desde el punto de vista del ciudadano y enfocar la respuesta a los retos, teniendo en cuenta las inquietudes de la ciudadanía.

Medios: cuestionario on line, encuestas a pie de calle y principales centros atractores. Preguntas abiertas, cerradas con múltiples opciones, espacio destinado a sugerencias. Reuniones presenciales con aforo limitado y vía streaming con asociaciones vecinales y /o principales organismos oficiales. Presenta plan de reuniones, frecuencias y, grupo al que va dirigido, objetivos de las mismas.

Difusión del Plan: distingue entre difusión del documento redactado y difusión de medidas o actuaciones del PMUS a medida que se vaya ejecutando.

Recogida de opinión sobre el PMUS. Una vez difundido el plan se realizarán recogida de opiniones en dos líneas: sobre el propio documento redactado (buzón de recogida de opinión, buzón virtual y recogida de formularios previamente distribuidos) y sobre las medidas del pMUS, definición de escenarios, su implantación y desarrollo foros temáticos y foros dirigidos al debate con entidades e instituciones, asociaciones, etc.).

Plan de sensibilización ciudadana con actividades de asistencia de la ciudadanía planteando diversas propuestas a llevar a cabo (entrega de decálogo, itinerario pedagógico, talleres y circuitos de educación viaria, folletos a repartir en paradas, estaciones.)

Plan de Participación y comunicación. Ciudadana posterior y que tiene por objeto fomentar la continuidad de la participación ciudadana.

PT 7. DOCUMENTO FINAL DEL PLAN: define el contenido del documento final

**CONCLUSION: Metodología muy comprensible, bien estructurada y coherente con los objetivos que se pretenden con el plan de movilidad para Oleiros.**

#### PLAN DE TRABAJO

Presenta bajo el epígrafe de ORGANIZACION Y PROGRAMACION DE LOS TRABAJOS, el siguiente contenido:

Organigrama con responsable proyecto y equipo de trabajo (función y titulación).

Medios materiales asignados al servicio a prestar: describe medios informáticos para desarrollo de los trabajos (software informático y equipos informáticos), vehículos a disposición del contrato (tres), oficinas; programa de base de datos, integración informativa, arquitectura de aplicación SIG-WEB y funcionalidad del sistema (explicación de la aplicación del esquema de comunicación del sistema, principales características del mismo y la disponibilidad para cualquier usuario. Características del software.

Compromiso de entrega de productos en la ejecución del proyecto:

- Software, instaladores y documentación técnica; informe de dimensionamiento del sistema; sistema completo puesto en producción en un equipo servidor; plan de contingencia; manual de operación, manual de usuario.

#### PROGRAMA DE TRABAJOS

Cronograma que incluye paquete de trabajo, medios humanos y materiales asignados, duración por fases, mensualidades ejecutivas, fases y actividades.

Estructura de división del trabajo que refleja la descomposición del servicio en fases concebidas como paquetes de trabajo. Incluye fichas por paquetes de trabajo que muestra la estructura del esquema de elaboración gráfico (plazo de ejecución, descripción, medios personales y materiales asignados, actividad crítica con subfases).

Incluye como fase PLAN DE SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PMUS. INDICADORES Y BALANCE DE LA ORGANIZACION DE LOS TRABAJOS.

Fase 1.- 6 semanas para toma de datos

Fase 2.-7 semanas para identificación de problemas y retos

Fase 3.- 5 semanas para definición de líneas estratégicas

Fase 4.- 4 semanas para propuesta de actuación. Planificación

Fase 5.- 2 semanas para plan de seguimiento y evaluación del PMUS. Indicadores

Conclusión: Exposición clara y congruente con la metodología presentada. Muy bien estructurado. El equipo propuesto y los medios son adecuados a las funciones a realizar para la elaboración del PMUS. El único punto débil es el citado en el análisis del transporte y de la circulación del punto PT 2.

**PUNTUACION PROPUESTA OFERTA PROYESTEGAL S.L.:**

- METODOLOGIA: 25
- PLAN DE TRABAJO: 10

### **AIE MULTICRITERI MCRIT - SETE OITAVAS, U.T.E.**

Presenta el siguiente esquema metodológico:

- Fase 0.- Prediagnóstico
- Fase 1.- Recopilación y toma de datos
- Fase 2.- Análisis y diagnóstico de la situación actual
- Fase 3.- Objetivos específicos y plan de acción
- Fase 4.- Proceso de participación y comunicación

Cada una de las Fases se subdivide en etapas, hasta un total de 24 etapas

La fase 0 de prediagnóstico comprende tres etapas:

- Proceso participativo y de comunicación. Definición y concreción del Programa de trabajo y de la organización. Acciones informativas a los ciudadanos para dar a conocer el inicio de los trabajos y los canales disponibles para participar en el proceso
- Prediagnóstico. Se elaborara a partir del conocimiento ya existente de la movilidad de Oleiros que puedan aportar interlocutores cualificados (técnicos, responsables municipales)
- Esbozo de objetivos generales

Puntos débiles: Excesiva dependencia de información a suministrar por técnicos y dependencias municipales, lo que supone un entorpecimiento de las labores municipales. La fase 0 de diagnóstico tal como se plantea no es aconsejable, no se puede partir de opinión de

Praza de Galicia, Nº 1 - Tel.: (981) 61 00 00 Fax: (981) 63 10 29 **15173 Oleiros A Coruña**



los técnicos, el diagnóstico debe realizarse sobre la base de documentación y estudios publicados, encuestas realizadas, trabajo de campo etc. El Prediagnóstico puede comportar visiones subjetivas, sesgadas, erróneas que condicionarían las fases posteriores. (Ver fases del Plan de Participación ciudadana)

La exposición doctrinal de lo que debe realizarse en cada etapa, cuando la metodología consiste en concretar qué es lo que la empresa seleccionada realizará y como lo realizará para conseguir los objetivos que el PMUS de Oleiros quiere alcanzar. Para ello es fundamental la fase de recogida de datos, que a juzgar por la metodología presentada supone una excesiva dependencia de información a suministrar por el Ayuntamiento. La realidad de Oleiros, con muchos núcleos y asentamiento en diseminado de población, comporta un análisis sobre terreno más intenso que el análisis a través de planes autonómicos y metropolitanos.

Sin una óptima recogida de datos, las fases análisis y de diagnóstico de la situación actual son exposiciones doctrinales de lo que hay que hacer pero no concreta “el que” y “el cómo” concreto para el Municipio de Oleiros. No se trata de elaborar un PMUS, sino de elaborar un plan de movilidad para Oleiros, municipio con unas características específicas que requieren de soluciones distintas y concretas.

La toma de datos se basa únicamente en la obtención a partir de información facilitada por la administración municipal, empresas de transporte público, responsables de urbanismo, cartografía, bases de datos oficiales, datos de empresas de telefonía, Big Data,... Nada de trabajo a pie de calle con encuestas, entrevistas, sondeos de opinión y movilidades,... Tan solo se cita la realización de aforos manuales en intersecciones significativas.

El Plan de participación ciudadana adolece del mismo error: excesiva dependencia de técnicos municipales, excesiva implicación municipal para impulsar los foros y mesas sectoriales. Planteamiento doctrinal de participación más que de medios a utilizar, concreción de funciones, etc.

La oferta se desarrolla dentro de lo previsto en cuanto a contenido y planteamiento general del proceso, metodología y elaboración del PMUS, pero parece carente de alusiones o ajustes hagan notar una aproximación real y efectiva a la realidad de este Concello. Es decir parece una oferta tipo válida para exponer el proceso de elaboración de un PMUS en cualquier municipio con independencia de su tamaño, su realidad social, geográfica, urbanística,...

PUNTUACION PROPUESTA OFERTA AIE MULTICRITERI MCRIT - SETE OITAVAS, U.T.E.:

- METODOLOGIA: 15
- PLAN DE TRABAJO: 10

## GRUPO DE ESTUDIOS Y ALTERNATIVAS 21, S.L.GEA21.

### 1.- Propuesta metodológica.

Realizan un análisis previo de la situación local en relación con la movilidad; se trata de un análisis correcto del contexto urbanístico y la movilidad urbana.

### 2.- Metodología propuesta.

Exposición general de los principios metodológicos y de fundamentos para la planificación de la movilidad.

I.- Organización del arranque e inicio de los trabajos estableciendo un plan de trabajo mediante entrevistas con agentes implicados, escuchas activas, datos de contacto,...

Prediagnóstico y establecimiento de objetivos generales para posterior recogida de datos y análisis que comprende:

- Promoción de la iniciativa o acciones informativas.
- Establecer un plan de trabajo con la dirección técnica
- Identificación de los agentes implicados en la planificación y gestión de la movilidad. (organigrama de movilidad)
- Actualizar el sociograma de la movilidad (asociaciones y agentes sociales)

Con la información recogida en estos procesos se elaborará un prediagnóstico y establecimiento de objetivos generales. Se corre el peligro de que el pre diagnóstico condicione el desarrollo de las fases posteriores, al incorporar juicios de valor no fundamentados en recogida de datos objetivos.

### II.- Diagnóstico.

Comprende recogida de datos. Define bien los datos a recoger o la campaña a realizar, sin embargo no explica las herramientas o medios para su obtención.

Para conocer las pautas de la movilidad urbana y actualizar los datos existentes plantea la realización de encuestas determinando los datos a recoger y apoyándose en una triple vía administración - on line - encuestadores.

No queda claro cómo se obtienen los datos de la “demanda del modo viario”, de los aforos en la red urbana, fundamentándose en la información recabada de las Administraciones locales. En definitiva, se explican bien los análisis a realizar pero no se exponen las **herramientas y medios** para la obtención de datos objeto de análisis. **Mucho análisis a realizar, pero se hace poco hincapié en la obtención de los datos, se parte de lo que facilite la Administración.**

Se propone inventariar el conjunto de infraestructuras y servicios, red de espacios peatonalizados a través de fichas, lo que supone una labor de recopilación de datos.



Conclusión: Buena exposición de lo que debe ser objeto de análisis pero la metodología falla en la recogida de datos a analizar excesivamente dependiente de datos a facilitar por la Administración. Se echa de menos una labor de recogida de datos a pie de calle, de inspección de las infraestructuras existentes (aparcamientos, recorrido por los viarios existentes), de patear el municipio o de encuestas presenciales en recorridos por las vías públicas, o a pie de paradas de bus, a pie de entradas a colegios etc.

De la recogida de datos y su análisis se extraerán conclusiones para un diagnóstico técnico con tres partes: síntesis de movilidad, diagnóstico sectorial y diagnóstico de retos y problemas. Esto se enlazará con los objetivos.

Se completará el diagnóstico con la participación ciudadana y el debate.

El proceso debe culminar con la definición de objetivos específicos y medidas y estrategia de actuación.

Planes de actuación:

Se definen varios planes de actuación: mejora red itinerarios peatonales, mejora calidad espacio público, mejoras de accesibilidad, plan de fomento desplazamientos en bicicleta, mejora de transporte público e intermodalidad, plan de aparcamiento, plan de tráfico, etc.

Otros como integración políticas urbanísticas, plan de mercancías, seguridad vial,...

Documentación y seguimiento:

Se elaborará un documento técnico y dos de síntesis, uno para personal técnico y otro para divulgación.

El seguimiento se realizará analizando los indicadores del PMUS y otros mecanismos de tipo cualitativo que no se definen.

Se elaborará un informe anual de Progreso.

## **2.- ENFOQUE PARTICIPATIVO Y COMUNICACIÓN:**

Parten de la necesidad de nominar u responsable del PMUS sin aclarar si será alguien de la contrata o de la administración municipal'

Ídem para la designación de un equipo multidisciplinar al que se encomiende la gestión y seguimiento del PMUS.

Necesidad de dotación de partidas presupuestarias para la ejecución posterior al Plan.

Descripción de la participación pública: sociograma de entidades, Mesa de Movilidad, grupos de trabajo, talleres EASW, 3 recorridos críticos y actividades escolares.

- Plantea la creación de una MESA DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD como órgano centralizador y coordinador de la adecuada participación ciudadana e institucional a lo largo de todo el proceso del PMUS. A través de esta MESA se pretende implicar directa y activamente los diferentes equipos de técnicos municipales, agentes sociales, políticos y económicos, en el PMUS.
- Creación de Grupos de Trabajo temáticos, vinculados a la Mesa de Movilidad para la toma de decisiones sobre aspectos concretos que requieran mayor debate. Convocatorias y encuentros de la mesa de movilidad y sean genéricos o específicos que faciliten el enfoque y la redacción del PMUS.
- 3 recorridos críticos para detectar de manera colectiva disfunciones de la red de movilidad existente
- Actividades en colaboración con el entorno escolar.

Plantea una metodología de participación ciudadana con excesivo apoyo en estructuras organizativas creadas ex novo lo que implica burocratización del proceso (determinación de los agentes implicados, convocatoria, dinamización de las mesas y grupos de trabajo, síntesis de resultados obtenidos, etc.) que consume mucho tiempo. Por el contrario dedica poco esfuerzo a trabajo de campo (3 recorridos críticos). En tal sentido la metodología participativa es consecuente con lo expuesto en la fase de diagnóstico: buena exposición de lo que debe hacerse, pero las herramientas planteadas para la recogida de información tienen escaso apoyo en trabajo de campo, en recogida de datos a pie de calle y se confía demasiado en estructuras organizativas que consumen tiempo y medios en la dinamización del funcionamiento, pero no garantizan que la información recogida sean meras opiniones, más que datos reales, de los integrantes en las mismas.

Estrategia de comunicación.

Se describe de forma general sin especial concreción las líneas divulgativas y de publicación del proceso.

Plantea una campaña de difusión y comunicación del proceso en colaboración con el departamento de medios municipal, creando y desarrollando una identidad para todo lo relacionado con el PMUS. Creación de un espacio WEB, buzón de sugerencias online, folletos divulgativos, algunos eventos,... Realización de encuestas on line, mapa interactivo para señalar problemas de accesibilidad.

Destacan las siguientes propuestas del plan de comunicación:

Presentación de Plan de Participación y Comunicación al equipo municipal.

Preparación de diseños y materiales de comunicación: carteles, notas de prensa, folletos divulgativos, mapas, esquemas, diagramas, fichas, etc.

Elaboración e nota de prensa de presentación del PMUS que sintetice objetivos y alcance.

Celebración de acto de presentación del PMUS con presencia institucional y representantes del equipo técnico.

Creación de buzón (postal y electrónico) para recepción directa de comentarios y sugerencias por parte de la ciudadanía.

Atención a la ciudadanía respondiendo consultas y propuestas de movilidad, difusión en medios de comunicación.

Presentación pública del documento.

A nivel teórico la estrategia de comunicación es ambiciosa pero adolece de concreción para un municipio como Oleiros.

Resumen de fases de participación y comunicación:

Se elabora una tabla resumen de cada una de las fases del trabajo con sus métodos de participación y acciones previstas de comunicación.

Estructura organizativa y programación de los trabajos.

La empresa tiene sede en Madrid pero, se propone la utilización de una sede local en A Coruña y la colaboración de profesionales vinculados geográficamente.

En esta sede local se harán los trabajos técnicos, de campo y de toma de datos.

No se concreta la asignación de personal para esta sede local.

Equipo multidisciplinar asignado:

Se asigna un ICCP como coordinador, un arquitecto urbanista, una geógrafa y un licenciado en planificación del territorio (especialista en GIS)

Se asigna un arquitecto urbanista como coordinador local y 2 arquitectos y un licenciado en comunicación visual y audio visual.

Dedicación de 2 semanas al mes en la primera y segunda fase y una semana al mes el resto del proyecto.

Incluyen cronograma de los trabajos con un plazo de ejecución de 6 meses.

Incluyen descripción de equipos técnicos y programas de modelización de intersecciones, giros, y herramientas GIS de uso libre.

Se trata de una metodología teórica, objetiva y ambiciosa para ciudades medianas y grandes con población concentrada en un todo urbano. Exposición embrollada con numerosos despliegues de apartados que dificultan la lectura. El asentamiento poblacional de Oleiros no



responde a este modelo, por lo que la metodología propuesta la hace excesivamente dependiente de información deslavazada, suministrada por dependencias municipales y carente de reflexión global. Se intuye mucho trabajo burocrático, de dinamización de estructuras organizativas creadas ex novo, que exige mucha intervención municipal, cuando las tareas del día a día ya suponen por si, una sobrecarga de trabajo. Por otra parte la implicación municipal puede diluir la responsabilidad de la empresa adjudicataria en la realización de los trabajos, de manera que la dirección de las fases dependa excesivamente de decisiones municipales. Se presenta una metodología poco personalizada a la realidad de Oleiros, escasamente apoyada en trabajo de campo, que implica mucha colaboración municipal.

PUNTUACION PROPUESTA OFERTA GRUPO DE ESTUDIOS Y ALTERNATIVAS 21, S.L. GEA21:

- METODOLOGIA: 15
- PLAN DE TRABAJO: 10

### **UTE DOYMO-ICEACSA.**

#### 1.- INTRODUCCION:

Introducción muy general del objeto del trabajo y presentación de las empresas que forman la UTE.

No aporta nada evaluable.

#### 2.- CONOCIMIENTO DE LA SITUACIÓN Y PROBLEMÁTICA

Exposición general de la situación de Oleiros, demografía, estructura viaria, usos de suelo, transporte, aparcamiento,...

Cita erróneamente que el PXOM de 2009 esta "desactualizado".

No aporta nada evaluable.

#### 3.- METODOLOGÍA.

Exposición correcta de la metodología estándar prevista para el desarrollo de los trabajos.

Previsión de realizar 400 encuestas domiciliarias telefónicas en relación con la movilidad.

Previsión de realizar aforos manuales de peatones, bicicletas y VMPs.

Entrevistas con profesionales del taxi.

Campaña de aforos de tráfico automáticos y manuales.

En cuanto a la participación ciudadana se realiza una exposición general sin especiales concreciones. Se habla de un apoyo técnico en los procesos de información pública sin concretar la forma ni la intensidad del mismo.

No concreta las técnicas de participación ciudadana. Se limita a exponer que el instrumento para agilizar y coordinar la participación será la Mesa de Movilidad Sostenible, que estará formada por los agentes que indique el Ayuntamiento. Realizará las funciones de evaluación y seguimiento del plan de movilidad, planteándose un mínimo de 3 sesiones durante la elaboración del PMUS. Se realizarán entrevistas individualizadas con un mínimo de 15 agentes claves que indique el Ayuntamiento. Utilización de redes sociales, presentaciones públicas al comienzo y final del PMUS. Llama la atención la exposición simplificada de lo relativo a la participación ciudadana. No hay plan de comunicación y participación, solo referencia sobre herramientas a utilizar.

Se propone realizar tres (3) talleres de deliberación y análisis.

No se detalla ni especifican los posibles planes sectoriales ni planes de actuación o programas de actuación integrados.

Seguimiento:

Se propone la definición de unos indicadores generales, aforos de peatones y vehículos, estación de calidad de aire,...

Conclusión: En general presenta una Memoria de relato simple y aséptico, con una metodología basada en dos fase amplias y sin plan de participación.

#### 4.- ORGANIZACIÓN:

Se propone la participación de un ICCP como director de proyecto, una arquitecta como responsable técnica y coordinadora.

Se completa el equipo con 3 ICCP, un geógrafo, 2 ingenieros técnicos y un técnico superior en administración y finanzas.

Propuesta inicial de planificación de tareas dejando diferida a programación real al acuerdo con la Dirección del Contrato. Esto no resulta razonable si se refiere a los responsables municipales ya que la planificación es responsabilidad única de la empresa adjudicataria del contrato.

Define una serie de tareas como críticas que incluyen la totalidad de las tareas del Proyecto.

Enumera y describe los recursos dedicados a cada actividad.

Aséptica y simple.

PUNTUACION PROPUESTA OFERTA UTE DOYMO-ICEACSA:

- METODOLOGIA: 15
- PLAN DE TRABAJO: 10

### **TERRAVANZA.**

METODOLOGÍA:

Descripción de las FASES de la Metodología:

Proponen a división en 5 fases:

1.- Organización y arranque. Comprende una fase de pre diagnóstico. Se duda de la eficiencia de esta fase al no fundamentarse en recogida de datos objetivos sino sobre opiniones aportadas por técnicos y responsables municipales, instituciones y asociaciones lo que puede condicionar el desarrollo de fase de análisis y diagnóstico.

2.- Análisis y diagnóstico

3.- Elaboración del Plan

4.- Participación-comunicación de carácter transversal al resto.

5.- Seguimiento y evaluación. Remite al apartado 1.4 indicadores y sistema de seguimiento.

Cada una de las fases de la metodología la subdivide en etapas (total 26 etapas), describiendo las actuaciones a realizar en cada una de ellas. Permite un seguimiento puntual de la evolución de los trabajos que se realiza durante el proceso. El cruce de cada fase con el proceso participativo y de comunicación da coherencia a todo el proceso de elaboración del PMUS.

Presenta una metodología basada en la recogida de datos a pie de calle, inspecciones visuales, encuestas, medidas de rotación nocturna, medidas de rotación diurna, aforos, etc., aunque en algún elemento (apartado 1.5 INFORMACION DE BASE) se sustenta en entrevistas con responsables municipales.

Herramientas tecnológicas y Metodologías a emplear:



Describe las herramientas de software para tratamiento de datos y estadísticas que prevén utilizar. Entre ellos se incluyen programas de tratamientos de datos estadísticos, aplicaciones GIS, herramientas de simulación y análisis de redes,... así como visores que faciliten a divulgación de los datos.

Indicadores y sistema de seguimiento:

Realizan un listado detallado de los indicadores necesarios a establecer para realizar y evaluar el seguimiento del PMUS. El cálculo de estos indicadores se hace usando la base de datos georreferenciados creada y el sistema GIS diseñado para su visualización.

La metodología del cálculo de indicadores se hará tanto para el año inicial como para las evoluciones futuras previstas en función de las acciones del Plan. CORRECTO: DEFINE LOS INDICADORES A EMPLEAR.

Información base empleada:

La información base a emplear será obtenida tanto del trabajo de campo propuesto como de planes y estudios existentes, información de administraciones e información obtenida del proceso de participación.

El trabajo de campo incluye la realización de recorridos y la observación directa sobre el terreno.

Se propone la realización de encuestas telefónicas (200), encuestas pantalla (300) y encuestas en transporte público (200).

Se harán también estudios de aforos de IMD en vías de tráfico basadas en estudios y en instalación de estaciones de conteo y cámaras.

El análisis de los datos utilizará las tecnologías y herramientas de manejo y el soporte GIS.

Plan de comunicación- Participación pública:

Se diseña un plan de participación llamado "MOVETE OLEIROS" previendo diferentes actividades para cada una de las fases proyectadas. El Plan de participación incluye acciones de participación pública, comunicación y de divulgación. En cada fase propone:

Fase 1: entrevistas a técnicos e políticos municipales.-

Fase 2: análisis: foro de movilidad, encuentros territoriales por parroquia (9), encuentros sectoriales (3),

Fase 3: elaboración: foro de movilidad, encuentros territoriales por parroquia (9), encuentros sectoriales (3),

Fase 4: exposición pública: foro de movilidad, encuentros territoriales por parroquia (9), encuentros sectoriales (3).

Se establecen indicadores para el seguimiento del proceso de participación.

Las herramientas para esta participación se apoyan en una página WEB, redes sociales y presentaciones públicas inicial y final.

Documento resumen: Remite a las preferencias que defina el Ayuntamiento.

Parece un plan muy ambicioso. Se apoya en distintas herramientas de comunicación y divulgación y se extiende como eje transversal a las diferentes etapas de redacción del PMUS. Presenta el siguiente esquema:

**PARTICIPACION PÚBLICA**: foro de movilidad sostenible, encuentros territoriales, encuentros sectoriales y entrevistas técnicas.

**COMUNICACIÓN**: página web, redes sociales y presentaciones públicas. Comprende: Exposición pública, divulgación, evaluación del plan de participación.

Conclusión:

La metodología es similar a la de redacción del PMUS: organización y arranque, análisis y diagnóstico, elaboración del plan y exposición pública.

La exposición del plan de comunicación y participación ciudadana es embrollada y repetitiva lo que dificulta la comprensión del mismo. La excesiva explicación del contenido impide extraer conclusiones sobre la bondad del plan de comunicación.

#### OBJETIVOS Y LÍNEAS DIRECTORAS DEL PMUS DEL AYUNTAMIENTO DE OLEIROS

Una vez detectadas las principales problemáticas existentes no Concello de Oleiros en canto a movilidad plantea una serie de medidas para alcanzar una movilidad más sostenible. Se valoran positivamente las propuestas operativas básicas, al concretar propuestas operativas adaptadas al Ayuntamiento de Oleiros.

Incorpora un apartado de objetivos generales en línea con los previstos en el pliego. En base a estos objetivos establece de forma general unos ejes estratégicos u una serie de medidas a implementar.

Las principales propuestas operativas son:

- Mejora conexiones peatonales y ciclistas
- Recuperación de caminos reales.
- Caminos escolares
- Gestión del aparcamiento, aparcamientos disuasorios.



- Implantar sistema de transporte público a demanda.
- Mejora tiempos e información para transporte público.
- Reconversión de ejes cívicos (dudosa aplicación en el caso de Oleiros)
- Micro proyectos de habitabilidad en parroquias: repensar espacios en parroquia para uso del peatón/estancias,...
- Concentrar aparcamiento para liberar espacios públicos.
- Mejoras de accesibilidad y seguridad vial.
- Mejora distribución mercancías.
- Planes de formación y divulgación.
- Estudio de líneas de financiación.

Hace una descripción de actuaciones específicas a realizar en cada una de las propuestas operativas, que ponen de manifiesto el conocimiento de la realidad de Oleiros y de su estructura en núcleos de población. A título de ejemplo: recuperación de caminos reales y sendas ambientales, caminos escolares y caminos seguros para comunicación entre centros cívicos municipales, estacionamientos disuasorios en zonas perimetrales de núcleos urbanos, transporte a la demanda etc.

CARACTERISTICAS DO DOCUMENTO RESUMEN: Describe formato de entrega del documento.

PLAN DE TRABAJO, CRONOGRAMA Y RECURSOS:

Establece un cronograma, diagrama de Gantt y cronograma de asignación de horas de trabajo.

En cuanto al equipo técnico establece:

Equipo principal: 2 ICCP, un arquitecto urbanista y un administrativo.

Puntos débiles: Exposición compleja, requiere de varias lecturas para comprensión y extracción de datos de una metodología que se intuye muy ambiciosa para la resolver la movilidad de Oleiros.

PUNTUACION PROPUESTA OFERTA TERRAVANZA:

- METODOLOGIA: 25
- PLAN DE TRABAJO: 10

Oleiros, en la fecha de la firma electrónica  
Marta Bosch Pibernat  
Coordinadora de servicios urbanísticos

Alfredo Olañeta Rebolleda  
Arquitecto municipal