

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DEL CONTRATO DE SERVICIOS “ESTUDIO DE INCIDENCIAS SOBRE LA MOVILIDAD Y EL TRÁFICO DERIVADO DE LAS ACTUACIONES DEL PARQUE CENTRAL DE INGENIEROS Y LA PLATAFORMA LOGÍSTICA EN EL DISTRITO DE VILLAVERDE”



Código de verificación : PYad2df91a9f3f4a

Para la verificación del siguiente código podrá conectarse a la siguiente dirección <http://www-2.munimadhd.es/verificacionCoverCotejCCOVE.jsp?codigo.verificacion=PYad2df91a9f3f4a>



1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	2
2. OBJETIVOS	3
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	4
3. ÁMBITO ESPACIAL DEL ESTUDIO.	4
4. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A REALIZAR	5
4.1 ANÁLISIS DE LA REALIDAD. RECOGIDA DE DATOS.	5
4.2 ESCENARIOS DE ANÁLISIS	7
4.3 CARACTERIZACIÓN, PROGNOSIS, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE ESCENARIOS DE ACTUACIÓN	10
4.4 ESCENARIOS TEMPORALES DE PROYECCIÓN	12
4.5 GENERACIÓN DE ALTERNATIVAS DE ACTUACIÓN	14
4.6 EVALUACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE ACTUACIÓN	15
4.7 DEFINICIÓN DETALLADA DE LA ACTUACIÓN O LAS ACTUACIONES SELECCIONADAS	17
5. DOCUMENTACIÓN Y ENTREGAS DEL ESTUDIO	18
5.1 DOCUMENTOS INTERMEDIOS DE TRABAJO:	18
5.2 DOCUMENTOS DE LA ENTREGA FINAL:	19
5.3 PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO:	19
5.4 FORMACIÓN	20
6. PLAZO DEL ESTUDIO	20
7. MEDIOS TÉCNICOS Y HUMANOS	20
8. DIRECCIÓN FACULTATIVA	19
9. CONDICIONES SOCIALES	21
10. CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN	23
11. CONDICIONES DE TRANSPARENCIA	23
ANEXO MODELO INFORME IMPACTO DE GÉNERO	27



300/2020/00486

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El Distrito de Villaverde está inmerso en un proceso de desarrollo que comprende diversas actuaciones de gran interés, las cuales presentan unas importantes repercusiones sobre la movilidad en su zona norte y en otros ámbitos geográficos de la ciudad de Madrid.

Las referidas actuaciones y su simultaneidad en el tiempo, obligan a tomarlas en consideración de una forma conjunta e integrada, a fin de que los análisis y las soluciones de movilidad puedan hacer frente a la conjunción de todas ellas.

De una forma directa, las actuaciones a que se refiere el presente Pliego de Prescripciones Técnicas (en adelante PPT), que son de una gran relevancia, son El Parque Central de Ingenieros (A.P.E. 17.02 del PGOUM) que llegará a albergar casi dos mil viviendas y la Plataforma Logística que deberá incrementar la circulación de vehículos comerciales y camiones en la zona.

Además, y relacionada con las necesidades impuestas por estas dos actuaciones y por otras necesidades de canalización de la movilidad, se ha propuesto la duplicación de carriles en la calle de Eduardo Barreiros.

Tal y como se explicará más adelante, estas actuaciones generarán necesidades adicionales de actuación sobre el viario de la zona, destacando los dos factores siguientes:

- I. La Plataforma Logística será un centro atrayente de viajes en medios mecanizados que producirá importantes demandas de movilidad con gran repercusión sobre el tráfico de vehículos ligeros, comerciales y pesados que precisarán enlazar la mencionada Plataforma con las redes principales de gran capacidad, especialmente con la M40.
- II. El complejo residencial del Parque Central de Ingenieros, como gran zona generadora de viajes, producirá también elevadas demandas de movilidad en medios mecanizados, en este caso con el predominio de vehículos ligeros, originando un tráfico considerable en la zona (viajes con origen o con destino en la actuación de usos predominantemente residenciales y terciarios) que, por sí sola deberá justificar la duplicación de carriles en la calle de Eduardo Barreiros.

Mientras que la actuación eminentemente residencial del Parque Central de Ingenieros (en adelante Parque Ingenieros) se conoce perfectamente y por lo tanto sus necesidades de movilidad pueden evaluarse en función de datos bastante precisos, no ocurre exactamente lo mismo con la Plataforma Logística.

La realidad es que los vehículos ligeros y pesados que accedan y se dispersen como consecuencia de la actividad en el recinto de la Plataforma Logística, habrán de circular a través de las vías cercanas de las que puedan disponer, incrementando el tráfico en las mismas y causando previsibles problemas, especialmente si necesitan efectuar sus recorridos por calles urbanas de zonas residenciales.





300/2020/00486

Esta situación ha generado una alarma social justificada, debido a las posibles perturbaciones sobre el tráfico en el Distrito y, a su vez, ha producido una preocupación responsable en la Junta Municipal del Distrito (en adelante JMD) de Villaverde y, en general, a las autoridades municipales al máximo nivel.

Estas alarmas y preocupaciones se han debido fundamentalmente a las siguientes causas:

- a) Se advierten ciertas discrepancias entre los informes previos y los documentos presentados por los promotores de la Plataforma Logística para la solicitud de autorizaciones y licencias municipales. Estas discrepancias o imprecisiones se refieren a diferentes aspectos que son esenciales porque afectan al dimensionamiento del negocio a implantar, la cuantificación del número de vehículos comerciales y pesados que operarán, así como las plazas de estacionamiento de que dispondrá el recinto.
- b) Además, el Estudio de Movilidad existente que pretende justificar que tan sólo se producirán unas mínimas afecciones al tráfico del entorno, llegando a concluir que el impacto de la Plataforma logística es completamente asumible sin necesidad de acometer ninguna infraestructura viaria nueva, es en el mejor de los casos cuestionable, en su desarrollo y en sus conclusiones.

Pues bien, resulta que en el Estudio precedente se han obviado ciertos parámetros por lo que es necesario abordar un nuevo trabajo a fin de extraer unas conclusiones válidas relativas a las afecciones sobre el tráfico, para fundamentar correctamente las decisiones a adoptar sobre la Plataforma y la necesidad de diseñar una estrategia completa que, integrando todas las facetas relevantes, deberá plasmarse en actuaciones sobre la red viaria de la zona.

Lo cierto y real es que ya se ha procedido a conceder la Licencia de Construcción a los promotores de la Plataforma Logística y las obras se están ejecutando a buen ritmo, lo cual es un claro exponente de la urgencia que rodea a este asunto.

Por otra parte, no es lógico conceder la Licencia de Actividad hasta que no se demuestre la suficiencia del viario actual que sea afectado por tener que canalizar el incremento del tráfico rodado que se habrá de producir o hasta que no se decida acometer las nuevas actuaciones sobre la red viaria en el caso muy probable de que se precisen ejecutar para que el escenario final sea asumible. Pero estas actuaciones sólo se podrán justificar si se concluye que son socialmente rentables.

En esta situación resulta preciso, e incluso muy urgente, realizar un **“Estudio de incidencias sobre la movilidad y el tráfico derivado de las actuaciones del Parque Central de Ingenieros y la Plataforma Logística en el Distrito de Villaverde”**

2. OBJETIVOS

El objetivo general es la realización de un estudio de la movilidad del viario de la zona norte del Distrito de Villaverde y otros entornos urbanos potencialmente afectados por el Parque Central de Ingenieros y la derivada de la posible implantación de la Plataforma Logística, para adecuar las condiciones del tráfico, capacidad y niveles de servicio e

300/2020/00486

implementar futuras demandas de movilidad y soporte de un tráfico con unos niveles de servicio de suficiente calidad evitando afecciones negativas para la población residente.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- 1.1. Configurar un repositorio de información de partida actualizado y relevante para el estudio de movilidad y tráfico.
- 1.2. Proyectar escenarios de actuaciones y soluciones en relación a las variables socioeconómicas del año base.
- 1.3. Comparar la caracterización, pronóstico, análisis y diagnóstico de los escenarios de actuación.
- 1.4. Estimar costes, plazos y procesos de los distintos escenarios temporales de proyección.
- 1.5. Evaluar y seleccionar alternativas de actuación.
- 1.6. Definir detalladamente la actuación o las actuaciones seleccionadas.

3.ÁMBITO ESPACIAL DEL ESTUDIO.

El Estudio debe contemplar una zona lo suficientemente amplia de influencia, tomando en consideración que existen los siguientes entornos para delimitar los criterios para la delimitación espacial del mismo:

- Influencia de las necesidades de acceso y dispersión producidas por la Plataforma Logística, en cuanto a sus conexiones con las redes de alta capacidad y, fundamentalmente, con la M40.
- Influencia de los efectos o impactos que pueden producirse sobre los ámbitos residenciales como consecuencia de la actividad de la Plataforma Logística.
- Influencia del incremento de la movilidad y el tráfico sobre el viario de la zona, como consecuencia del desarrollo residencial del Parque Central de Ingenieros.

Estas consideraciones inducen a configurar y considerar una franja que va desde la Autovía de Toledo A42 al oeste hasta la Autovía de Andalucía A4 al este.

Los posibles impactos son subsidiarios de los recorridos que hayan de hacer los vehículos que operan en la Plataforma Logística y por lo tanto han de extenderse con una cierta generosidad a todos aquellos entornos en que se puedan generar impactos negativos sobre las residencias. Estos impactos pueden afectar a una importante franja al sur de la M40 en el distrito de Villaverde y también a otra situada al norte de la M40 en el Distrito de Usera.

El Equipo Consultor deberá efectuar una delimitación preliminar del ámbito espacial del Estudio, la cual deberá someter a su aprobación por parte de la Dirección facultativa del Estudio.

Adicionalmente, si a lo largo del Estudio se considerase necesario ampliar la zona inicialmente prevista, podría hacerse de una forma justificada, siempre supervisada y aprobada por la Dirección facultativa del Estudio.

En cuanto a la oferta que concurra a la presente licitación, habrá de delimitarse un primer ámbito tentativo debidamente justificado.



4. DESCRIPCION DE LOS TRABAJOS A REALIZAR

Será fundamental no perder la perspectiva de conjunto e integración, derivada de las actuaciones que se van a simultanear configurando escenarios en que actúan en completa superposición. Trabajando siempre bajo este criterio, el Estudio habrá de tratar integradamente la problemática del incremento de movilidad y tráfico, de vehículos ligeros y de pesados, en la red viaria de la zona debido a:

- Los nuevos desarrollos residenciales especialmente ostensibles en la Colonia Parque Ingenieros.
- La actividad en la Plataforma Logística.

La primera cuestión está muy relacionada con la necesidad de incrementar la capacidad de la calle de Eduardo Barreiros y la segunda, que también tendrá una cierta incidencia sobre esta calle, se relaciona fundamentalmente con unas conexiones lo más directas que sea posible de la Plataforma Logística con la M40, de forma que se evite perturbar el tráfico de las calles residenciales próximas.

En función de estos planteamientos, el Estudio deberá realizarse con un contenido que cumpla las prescripciones que se describen en los sucesivos epígrafes del presente PPT.

En el desarrollo del objeto del contrato, el contratista estará obligado a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera la ejecución del contrato.

4.1 ANÁLISIS DE LA REALIDAD. RECOGIDA DE DATOS.

Será preciso recabar los datos de partida disponibles en la actualidad y que resulten relevantes para el estudio de movilidad y tráfico.

Entre otros, se recabarán:

- El seccionado censal, con sus geocódigos y los principales datos demográficos.
- La zonificación de transportes, con sus geocódigos y los datos relevantes de movilidad de viajes, tales como los viajes con origen y con destino, los viajes generados y atraídos, los viajes por motivos, el reparto modal, etcétera. Indicar que la movilidad de las mercancías no se obtiene a partir de las encuestas domiciliarias de movilidad.
- Los datos representativos de la socioeconomía y, en concreto, los disponibles sobre el empleo y las zonas atrayentes de viajes.
- Los datos fundamentales relativos al urbanismo, los usos del suelo y sus parámetros asociados fundamentales, así como los diferentes equipamientos relevantes (dotacionales administrativos, culturales, deportivos, religiosos, educativos, sanitarios, etcétera).
- Los datos sobre las infraestructuras viarias, tales como el número de carriles, el estacionamiento en superficie y sus clases, los carriles bus con y sin separadores físicos, los carriles ciclistas de los diferentes tipos, la carga y descarga, los estacionamientos reservados de diferentes clases y, en especial, para las personas



300/2020/00486

con movilidad reducida, los vados peatonales y los más importantes pasos de carruajes, etcétera.

- Los datos de tráfico, tales como los sentidos de circulación, los giros prohibidos y sus excepciones, las intensidades de tráfico de ligeros y pesados, los niveles de servicio, las velocidades medias de circulación, las configuraciones de las intersecciones, las regulaciones semafóricas, los puntos negros, etcétera.
- Los datos representativos de la oferta de transporte público, de superficie y subterráneo, de carretera y ferroviario, incluyendo el Metro, las Cercanías de RENFE, los autobuses urbanos de la EMT de Madrid y los Interurbanos. Interesa la localización de las paradas (con postes y con marquesinas), las estaciones, las áreas intermodales, las cabeceras y terminales de líneas, así como los recorridos de las correspondientes líneas de los diferentes medios de transporte. Se recabarán datos de la programación y, preferentemente, también los reales del Sistema de Ayuda a la Explotación (en adelante SAE) de los autobuses, para determinar tiempos y velocidades medias de recorrido en tramos entre paradas sucesivas. También se recabarán los datos de la demanda de transporte público de viajeros (aforos existentes), correspondiente a los diferentes medios y tramos entre paradas y estaciones.
- Los datos que se puedan conseguir relativos a otros medios de transporte, tales como el alquiler de bicicletas públicas de Bicimad (que opera la EMT de Madrid) y lo que sea posible obtener a partir de la actividad de otros servicios de sharing (vehículo compartido) gestionados por distintas empresas, ya se trate de automóviles, motocicletas, bicicletas o patinetes.
- También será necesario recabar los datos verdaderos asociados a la posible actividad de la Plataforma Logística, de los que se conocen al menos dos versiones que no son coincidentes, la del Estudio y la de la documentación presentada para la solicitud de la licencia de obras.

El Portal de Datos Abiertos del Ayuntamiento de Madrid, el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid cuentan con la inmensa mayoría de los datos consignados.

No existen estaciones permanentes de aforo en la zona, pero será preciso conseguir la información que interesa. Por lo tanto, en función de las disponibilidades y de las necesidades existentes, se llegará a precisar abordar un Plan de aforos a través del cual puedan conocerse las principales intensidades de tráfico y calcular los niveles de servicio correspondientes a los diferentes tramos de vías que queden afectados por las actuaciones y los escenarios alternativos que se prevé analizar. El Consultor oferente deberá justificar en su propuesta cuales considera necesario realizar, indicando:

- Localización de los puntos de aforo y carriles a controlar.
- Fechas o tipos de días.
- Horarios de medición.
- Desagregación por tipos de vehículos.
- Mediciones de los pasos y, en su caso, de los giros realizados en intersecciones.

Así mismo, por tipos de días y períodos horarios, se obtendrán valores representativos de las velocidades de la circulación, mediante las técnicas adecuadas (vehículo flotante u otras).

En relación con el transporte público, si resultara necesario se deberán obtener aforos adicionales (confeccionando los correspondientes diagramas “sube y baja”) en las



300/2020/00486

líneas y tramos afectados, para poder determinar en los análisis posteriores la adecuación de los niveles de ocupación, la capacidad de absorción de nuevas demandas de viajes o la necesidad de incrementar las frecuencias entre expediciones sucesivas.

Con todos los datos, convenientemente asimilados y tratados para conseguir la necesaria homogeneidad mediante la integración de formatos, se habrá de configurar el definitivo repositorio de la información que estará georeferenciado e implantado en un GIS desarrollado al efecto que integrará el material gráfico, así como el alfanumérico asociado, que se incluirá en las presentaciones y el documento de la Memoria del Estudio.

La empresa licitadora deberá efectuar una primera propuesta tentativa, debidamente justificada, sobre los datos a recabar y los que precisen obtenerse mediante campañas adicionales.

4.2 ESCENARIOS DE ANÁLISIS

Los escenarios de trabajo pueden delimitarse a partir de la consideración de distintas proyecciones hipotéticas correspondientes a diferentes características o variables que los configuran y definen.

En este caso, no se trata tanto de referirse a procesos temporales de cambios, como a la comparación de alternativas a igualdad de una situación socioeconómica dada.

Realmente, se pretende analizar por una parte el escenario de la situación actual, a fin de conocer mejor lo que está aconteciendo en este momento, con las características socio económicas y de movilidad existentes ahora, así como una serie de escenarios de proyección en que las actuaciones urbanísticas previstas estén completamente desarrolladas y se hayan alcanzado las previsiones de los correspondientes techos de planeamiento. Entre estas actuaciones destacan, fundamentalmente, la Plataforma Logística y el Parque Central de Ingenieros.

En relación al estudio se tendrá en cuenta que la Plataforma Logística se está desarrollando en dos fases: una primera fase, en la que se ha construido un edificio de más de 45.000 m² multi-inquilino, poniendo a disposición de las empresas logísticas 13 módulos. Y una segunda fase del proyecto que incluirá otros 45.000 m² de espacio logístico.

En todos los casos, se considerarán las variables socioeconómicas del año base, que será el más próximo al actual para el que se obtengan los datos necesarios. En los escenarios "2" y siguientes (que se definen seguidamente), estas variables se complementarán incrementándolas como sea procedente para alcanzar los techos de número de viviendas de la Colonia del Parque Central de Ingenieros. Será necesario caracterizar con precisión los siguientes escenarios:

1. Escenarios sin la Plataforma Logística ni la colmatación de las viviendas habitadas del Parque Central de Ingenieros

a. Escenario base actual (1.1), que se corresponde con la situación actual.



Código de verificación : PYad2df91a9f314a

300/2020/00486

- b. Escenario actual (1.2) en el que, partiendo del escenario base (1.1), se le superponga simplemente la duplicación de carriles de la calle de Eduardo Barreiros.

2. Escenarios de proyección considerando:

- Fase 1: Plataforma Logística con los 13 módulos actualmente construidos a pleno rendimiento y que se ha alcanzado la colmatación de las viviendas habitadas del Parque Central de Ingenieros (ocupación del 90% del techo o número total de viviendas construidas).
- Fase 2: que la Plataforma Logística esté funcionando a pleno rendimiento y que se ha alcanzado la colmatación de las viviendas habitadas del Parque Central de Ingenieros (ocupación del 90% del techo o número total de viviendas construidas).

Se describirán los siguientes escenarios de proyección de la fase 1 y 2 anteriormente descritas.

- a. Se han duplicado los carriles en la calle de Eduardo Barreiros, aunque se admitirán diversas variantes a esta duplicación según convenga a las necesidades de los posibles enlaces o rotondas para la conexión de la Plataforma Logística con la M40.
- b. Se ha consolidado la actividad en la Plataforma Logística (fases 1 y 2) y se ha llegado al desarrollo completo del proceso de ocupación de las viviendas del Parque Central de Ingenieros (ocupación del 90% del techo o número total de viviendas construidas).

Estos escenarios se refieren a diferentes familias de soluciones que propondrán la ejecución de actuaciones de ejecución de nuevos tramos de vías o reacondicionamiento de algunas de las existentes en las distintas fases de la Plataforma Logística, se contemplarán 12:

- 2.1. Escenario (2.1): partiendo del escenario base, con la duplicación de los carriles de la calle de Eduardo Barreiros, la Plataforma Logística y la colmatación de las viviendas habitadas del Parque Central de Ingenieros, sin más actuaciones sobre el viario.
- 2.2. Escenario o familia de escenarios (2.2): con la duplicación de los carriles de la calle de Eduardo Barreiros, la Plataforma Logística y la colmatación de las viviendas habitadas del Parque Central de Ingenieros con remodelaciones de las funcionalidades de algunos tramos y calles (sentidos de circulación, estacionamiento de superficie, semaforización, etcétera), pero sin actuaciones de implantación de nuevos tramos o infraestructuras viarias nuevas.
- 2.3. Escenario o familia de escenarios (2.3): con la duplicación de los carriles de la calle de Eduardo Barreiros, la Plataforma Logística y la colmatación de las viviendas habitadas del Parque Central de Ingenieros con la implantación de nuevos tramos de enlaces, preferentemente lo más directos que sea posible, fundamentalmente para resolver las conexiones de la



300/2020/00486

Plataforma Logística con la M40 y favorecer otras conexiones del Distrito, pudiendo apoyar los recorridos en otras vías siempre y cuando no afecten al viario de los barrios en sus zonas residenciales.

- 2.4. Escenario o familia de escenarios (2.4): con la duplicación de los carriles de la calle de Eduardo Barreiros, la Plataforma Logística y la colmatación de las viviendas habitadas del Parque Central de Ingenieros, con la implantación de nuevos tramos de enlace, apoyados en glorietas, en especial en la intersección de la calle de Eduardo Barreiros con la M40, fundamentalmente para resolver las conexiones de la Plataforma Logística con la M40 y favorecer otras conexiones del Distrito, pudiendo apoyar los recorridos en otras vías siempre y cuando no afecten al viario de los barrios en sus zonas residenciales.
- 2.5. Escenario o familia de escenarios (2.5): con la duplicación de los carriles de la calle de Eduardo Barreiros, la Plataforma Logística y la colmatación de las viviendas habitadas del Parque Central de Ingenieros apoyados en el viario próximo a las instalaciones de la factoría automovilística de PSA para resolver las conexiones de la Plataforma Logística con la M40, intentando minimizar en lo posible las afecciones sobre la Autovía de Toledo (A42), que ya presenta en la actualidad una problemática de congestión considerable y cuyas funcionalidades no deben ser alteradas. La solución podría apoyarse en la calle de José Pérez, la Carretera de Carabanchel a Villaverde - Avenida de Rafaela Ibarra y su enlace con la M40, aunque es necesario advertir que este no es completo en la actualidad y se requeriría acometer nuevas infraestructuras, además de suponer un incremento de las longitudes de los recorridos, entre otras consideraciones que también habrán de ser analizadas.
- 2.6. Escenario o familia de escenarios (2.6): con la duplicación de los carriles de la calle de Eduardo Barreiros, la Plataforma Logística y la colmatación de las viviendas habitadas del Parque Central de Ingenieros, que contemplen otras soluciones alternativas a las anteriores, que se pudieran diseñar para resolver la problemática planteada en condiciones de eficacia y eficiencia de los resultados en relación con los costes devengados para su implantación y puesta en servicio.

3. Escenario de proyección 3

El escenario de proyección en el que se considera la duplicación de carriles en la calle de Eduardo Barreiros, añadiendo que la Plataforma Logística no estuviera funcionando y que se hubiera alcanzado ya la colmatación de las viviendas habitadas del Parque Central de Ingenieros. En el caso de no otorgar la licencia de actividad a la Plataforma Logística, porque los costes de inversión en infraestructuras que exige su puesta en funcionamiento superen a los beneficios sociales generados por la misma, este escenario se deberá producir de una forma inexorable ya que el desarrollo residencial así lo determinará.

Todos y cada uno de estos diferentes escenarios deben quedar perfectamente definidos en esta fase por sus características técnicas principales o más básicas, sin perjuicio de que más adelante se habrán de evaluar con mayor profundidad y precisión los aspectos relativos a las intensidades de tráfico, los niveles de servicio esperados, las





300/2020/00486

repercusiones socioeconómicas y medioambientales. Entre otras, se deberán delimitar las siguientes características:

- Encaje viable de trazados a un nivel básico, para atender a las funcionalidades de interconexión que se precisan resolver.
- Características en planta y alzado a un nivel básico, tales como anchuras, número de carriles, radios de curvatura impuestos, pendientes, longitudes y anchuras de tramos de trenzado, transiciones, carriles de aceleración y deceleración, intersecciones, etcétera.
- Características principales de servicio para la circulación, tales como los sentidos de circulación, los giros permitidos, los semáforos si se precisaran, los stop, los ceda el paso, la disposición de plazas de estacionamiento en superficie, las paradas del transporte público, etcétera. También deberá aportarse una caracterización primaria de carácter cualitativo sobre los posibles niveles de servicio de los tramos afectados, sobre todo de aquellos que más afecten a la calidad de vida en las zonas residenciales.
- Características primarias sobre las dificultades de implantación, referidas los principales problemas técnicos o dificultades que comportan, incluyendo unos datos primarios de carácter cualitativo sobre los niveles de recursos económicos que han de aplicarse para su implantación.
- Además de los problemas relativos a la implantación, ya sean de tipo técnico - funcional o económico - financiero, se deberán tratar de una forma explícita los de naturaleza competencial para acometer las necesarias actuaciones sobre las infraestructuras viarias que posibiliten el adecuado acceso a las instalaciones de la Plataforma Logística y la dispersión desde la misma, garantizando su actividad en las debidas condiciones para su desarrollo y para la minimización de impactos sobre los barrios aledaños.

Todos los datos y la información de esta fase de definición primaria de los escenarios alternativos se han de referir a características de tipo técnico con total asepsia, sin aplicar sobre ellos más análisis, lo cual se abordará en la siguiente fase del Estudio conforme se especifica en el presente PPT.

En la propuesta técnica de la oferta podrán justificarse algunas otras posibilidades adicionales de un modo tentativo y primario, como alternativas adicionales susceptibles de resolver la problemática planteada, si es que se consideran necesarias.

4.3 CARACTERIZACIÓN, PROGNOSIS, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE ESCENARIOS DE ACTUACIÓN

Las familias de escenarios y los escenarios concretos, que se habrán definido según se indica en el epígrafe precedente, han de analizarse y caracterizarse uno por uno y comparativamente entre todos ellos, tal y como se indica a continuación.



300/2020/00486

Los análisis deben profundizar en la interpretación de los datos cualitativos y cuantitativos y la información existente asociada a cada escenario y han de cruzar todas las variables representativas de los aspectos que los caracterizan, a fin de detectar las ventajas, los inconvenientes y todo lo que puede servir de base para las evaluaciones que se habrán de realizar con posterioridad.

El diagnóstico deberá reflejar:

- Por una parte, la situación actual de la movilidad, el tráfico y el transporte en el escenario actual (1.1.). Ha de ponerse de relieve todo aquello que está funcionando adecuadamente y también lo que debiera mejorarse debido a las carencias y disfunciones existentes que perjudican un correcto funcionamiento del sistema viario, de la movilidad y el transporte.
- Por otra parte, deberán efectuarse unas someras prognosis preliminares de los parámetros y variables que representan lo fundamental de los restantes escenarios, para poder caracterizar a un nivel primario los mismos, a fin de analizarlos también, aunque todavía sin toda la profundidad posible, pero sí al menos con la suficiencia necesaria tal que permita ir forjando unas líneas de selección previa y conseguir efectuar un primer descarte de alguna de las soluciones o familias de soluciones asociadas a sus correspondientes escenarios, que ya se revelen como inadecuadas en función del conjunto de criterios adoptado.

Se concretará un Plan que contemple una serie de elementos objetivos de análisis, que deberá ser aprobado por la Dirección Facultativa del Estudio que definirá el Consultor de acuerdo con la Dirección facultativa del Estudio, se indican los siguientes elementos o criterios básicos:

- Facilidad Económica.
- Facilidad Técnica.
- Facilidad Administrativa.
- Problemas competenciales.
- Facilidad por disposición de Suelo o Espacio.
- Facilidad por Plazo de Ejecución.
- Facilidad de mantenimiento.
- Importancia por urgencia.
- Rentabilidad o interés Social.
- Rentabilidad económico – productiva.
- Rentabilidad por Mejora de la Imagen del Distrito.
- Rentabilidad por Reequilibrio Territorial.
- Etcétera.

Cada uno de estos elementos o criterios de análisis podrá caracterizarse por sus niveles de:

- Importancia que se otorga a esos elementos, criterios o cuestiones.
- Estimación del nivel real que alcanzarán esos elementos, criterios o cuestiones en el correspondiente escenario.

A fin de documentar este tipo de análisis mediante los que se detectan las principales ventajas e inconvenientes que se asocian a cada escenario o familia de escenarios, se elaborará un Informe en el que se deberá recoger:



300/2020/00486

- Un diagnóstico sobre la situación actual (sobre el escenario base 1.1) de la movilidad, el tráfico y el transporte.
- Una descripción del proceso de prognosis de escenarios y de los efectos que deberán producirse a un nivel primario para un encaje primario de caracterización de los mismos.
- Un análisis comparativo de los efectos estimados para los diferentes escenarios. Los resultados se recogerán en una tabla sintética que resulte fácilmente explicativa a través de su contemplación directa.
- Un descarte de los escenarios que puedan considerarse desaconsejables con claridad.

Esta última tarea puede ser relativamente compleja, porque los descartes dependen de los criterios utilizados para ello, pues lo que es mejor según un criterio puede ser peor en función de otro. Si no fuera lo suficientemente claro, no se desecharía ningún escenario. Los mencionados criterios habrán de ser homologados por la Dirección Facultativa del Estudio, que podrá incluir y priorizar los que considere oportuno.

Al considerar las actuaciones completamente desarrolladas, se entiende que se trata de situaciones realistas, por lo que podrá ser suficiente considerar como tales estimando porcentajes de ocupación efectiva y actividad real del orden del 90-95 % sobre los techos de planeamiento. Si bien es cierto que, si se trabaja con valores del 100% se está del lado de la seguridad en cuanto al objetivo final de promover y ejecutar actuaciones que eliminen o minimicen los impactos negativos hasta niveles óptimos admisibles. Por ello y dadas las repercusiones y las sensibilidades sociales existentes en este caso, puede resultar muy conveniente no aplicar ningún coeficiente de reducción sobre los techos de planeamiento.

Para las prognosis de variables, representativa de los escenarios y los efectos producidos sobre la movilidad, el tráfico y el transporte, se utilizarán las metodologías y procesos de modelización que se deberán explicar de una forma sucinta en la propuesta de cada oferta y, en la fase de realización del Estudio el Consultor habrá de justificar su concreción al caso, que a su vez deberá someterse a la aprobación por parte de la Dirección Facultativa del Estudio.

La empresa licitadora podrá plantear las metodologías que considere más idóneas e incluir nuevas propuestas adicionales siempre y cuando respete las prescripciones del presente PPT.

4.4 ESCENARIOS TEMPORALES DE PROYECCIÓN

Se han definido los escenarios alternativos de análisis referidos a horizontes de desarrollo urbanístico y funcional, caracterizados por las correspondientes actuaciones y la culminación de los techos de planeamiento, pero dado que es necesario discernir sobre el interés de efectuar inversiones que son costosas, en relación con los beneficios sociales producidos por la plataforma Logística, no habrá más remedio que acometer planteamientos de carácter económico y financiero.

Los costes de primera inversión y los de mantenimiento, habrán de poderse amortizar y compararse con las ventajas y los beneficios diferidos que se deberán ir produciendo.

300/2020/00486

Por lo tanto, la primera cuestión a dilucidar es la del plazo o período temporal que es razonable considerar para al menos llegar a equilibrar los inconvenientes y las ventajas, o los costes con los beneficios.

En un Proyecto de Inversión, esto es lo que se denomina “vida útil” del Proyecto.

Hay varias formas de delimitar la vida útil de un Proyecto, que dependen de los criterios que se utilicen para ello. Algunos son:

1. Fijar un plazo a priori, que suele ser el máximo número de años que se está dispuesto a admitir:

- Pretendiendo que al menos se consigan equilibrar los costes con los beneficios.
- O para conseguir superar una rentabilidad mínima prefijada considerada como admisible y evaluada mediante parámetros también definidos previamente (TIR, VAN, B/C, Multicriterios con indicadores, Etcétera).

Para ese horizonte temporal admisible los resultados pueden ser positivos y se decide acometer el Proyecto de inversión o negativos y se desestima.

2. No fijar a priori un intervalo de tiempo determinado y obtener este como resultado de los análisis de rentabilidad

- Bien sea exigiendo un equilibrio entre los efectos positivos (beneficios o ventajas) y los negativos (costes o perjuicios).
- O superando unos determinados niveles de rentabilidad predefinidos.

Lógicamente, el escenario horizonte, resultante de añadir la vida útil al del año base, puede y debe estar condicionado por la naturaleza y la cuantía de las actuaciones a realizar y, especialmente, por el esfuerzo inversor que se precisará realizar como consecuencia de acometer esas actuaciones seleccionadas en los procesos de evaluación y selección de alternativas. A costes de inversión moderados podrán asociarse horizontes temporales o periodos de vida útil bajos y, contrariamente, si se seleccionan y deciden acometer actuaciones costosas, se habrá de estar dispuesto a ampliar considerablemente esos plazos.

Estas cuestiones son básicas y deberán irse acotando a lo largo del Estudio. No obstante, se considera adecuado, a modo de primera recomendación o referencia inicial, considerar los siguientes escenarios temporales, a falta de las precisiones que se obtendrán a partir del desarrollo del Estudio:

- Escenario temporal de proyección a corto/medio plazo: para un período de aproximadamente 5 años, o bien el correspondiente a unas previsiones razonables sobre la culminación de los desarrollos en relación con los techos de planeamiento.
- Escenario temporal de proyección a largo plazo: para un período de 25 años o incluso más, correspondiente a unas previsiones razonables para la amortización total de las costosas inversiones correspondientes a la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras viarias, si se escogen alternativas que requieren elevados esfuerzos inversores.



300/2020/00486

No obstante, dada la variabilidad inherente a los planteamientos y las decisiones que todavía no pueden considerarse como datos fijos de partida, podrá ser necesario efectuar tanteos a fin de poder servir de fundamento para la toma de decisiones. Si bien, dado que cada escenario impondrá aplicarle la metodología de evaluación y selección de alternativas, no se considera exigible acometer un número elevado de hipótesis con respecto a los escenarios temporales, o bien puede ser recomendable abordar procesos previos, que serán más someros, orientados a fundamentar algunos descartes y quedarse con un número reducido de escenarios para finalmente realizar los análisis más detallados sobre ellos.

Se considera al respecto que, aparte del escenario base, lo lógico es no realizar los análisis de detalle más que en otros tres o a lo sumo cuatro escenarios más. Todos estos procesos deberán justificarse a través de propuestas metodológicas convenientemente razonadas. Al aplicar esta metodología no se trata de reducir la consistencia y el rigor del Estudio, sino de evitar trabajar en vano sobre las hipótesis que se pueden descartar porque con certeza no son las más interesantes. Y, de esta forma, que se mejoren los resultados al aplicar más esfuerzos en los análisis comparativos entre los escenarios y alternativas que son de mayor interés.

La empresa licitadora deberá presentar su propuesta, justificándola y haciéndola compatible con las decisiones al respecto que pudieran ser tomadas por la Dirección Facultativa del Estudio en su fase de ejecución. En todo caso, se recalca que la Dirección Facultativa del Estudio no pretenderá que se aborden una cantidad elevada de alternativas ni de escenarios temporales, ni de actuaciones, con todo el nivel de detalle, sino que se pretende abordar procesos escalonados coherentes para ir escogiendo una selección numéricamente bastante limitada, a partir de conjuntos más amplios de los que se irán descartando alternativas a través de criterios más someros de primer encaje, pero plenamente rigurosos y válidos para esos encajes preliminares. El proceso culminará con el conjunto reducido de escenarios y actuaciones que es el que se deberá estudiar con mayor profundidad y detalle.

Por lo tanto, ha de existir una necesaria interacción o estrecha correspondencia entre los escenarios temporales a considerar y las actuaciones a emprender, que no podrán disociarse.

La metodología que se pretenda utilizar también deberá describirse de una manera simplificada pero suficientemente explícita y clara.

4.5 GENERACIÓN DE ALTERNATIVAS DE ACTUACIÓN

Llegados al punto en que, tras recabar los datos necesarios, assimilarlos para obtener la información precisa, una vez analizada esta, diagnosticada la situación y definidos los diferentes escenarios básicos, es preciso concretar de una forma más precisa las diferentes líneas y alternativas de actuación.



300/2020/00486

Realmente, en este caso se ha procedido de una forma inhabitual, pues ya se han adelantado esas principales líneas de actuación desde fases más iniciales del Estudio y en esta ocasión ya se trata de delimitarlas con mayor detalle, asociando sus características relevantes a fin de poderlas caracterizar y evaluar de una forma más ajustada.

No obstante, en el caso de que llegados a este punto se considerase que resulta conveniente añadir alguna alternativa de actuación que no se había considerado previamente, se procederá a tomarla en consideración junto con las demás.

Las alternativas de actuación deberán definirse por sus características significativas, que sean necesarias para las posteriores evaluaciones funcional, económico-financiera y social. Entre otros, se habrán de definir parámetros y variables representativos de:

- La funcionalidad y las repercusiones sobre el tráfico, tales como las intensidades por tramos, las velocidades medias de la circulación rodada, los porcentajes de vehículos pesados en ámbitos residenciales, la mejora de las comunicaciones interdistritales, etcétera.
- Los costes y la financiación.
- La actividad, el empleo, la ocupación y otras repercusiones comerciales sobre la zona, especialmente en el Distrito de Villaverde.
- Las repercusiones sobre la economía..
- Los efectos medio ambientales.
- Las cuestiones competenciales.

Para todos y cada uno de estos aspectos que son representativos de las alternativas de actuación, se deberán definir indicadores que se puedan evaluar de una forma razonada a partir de métricas y proposiciones objetivas.

Las hipótesis que se adopten para los valores y los intervalos de los parámetros que se pretendan utilizar deberán justificarse por parte del Equipo Consultor y aprobarse por la Dirección Facultativa del Estudio.

En lo referente a los intervalos, se podrán establecer hipótesis lógicas entre dos valores diferentes, correspondientes a las situaciones razonablemente pesimista y optimista.

El adjudicatario aportará sus consideraciones al respecto de una forma resumida, mediante unas propuestas claras y directas.

4.6 EVALUACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE ACTUACIÓN

El conjunto de parámetros, variables, indicadores y proposiciones que representan a cada alternativa de actuación sirve para establecer evaluaciones cuantitativas y en algunos aspectos cualitativas.

En principio, las valoraciones no estarán referidas a las mismas unidades de medida, como son ejemplos, entre otros los costes monetarios medidos en euros, las



300/2020/00486

intensidades de tráfico medidas en número de vehículos o los tiempos de recorrido medidos en minutos.

- Como es sabido, existen diversas técnicas para poder comparar ventajas e inconvenientes que están medidos en unidades diferentes, pero se considera que los análisis multicriterio, constituyen una opción más recomendable, especialmente en casos como el que se trata en el presente PPT. Estas técnicas no precisan la homogeneización de las unidades de medida, sino que se efectúan las evaluaciones de una forma independiente para cada uno de los efectos considerados. Se valora cada efecto según diferentes criterios previamente establecidos y, en principio, no se obtiene una evaluación única sino tantas como sean los criterios considerados. Finalmente, si se otorga una importancia diferente a cada criterio, se pueden ponderar las valoraciones parciales para componer una evaluación conjunta única.

Los pasos que se deberán seguir para desarrollar la metodología de evaluación mediante técnicas de análisis multicriterio basadas en indicadores, son:

- Definición literal o conceptual de todos y cada uno de los indicadores.
- Definición de las métricas, referidas a las formulaciones, algoritmos y procedimientos de obtención de valores de los indicadores.
- Obtención de los valores de las variables y parámetros que entran a formar parte de las formulaciones. Interesa documentar sus fuentes, su nivel de actualización y su fiabilidad.
- Cálculo de los valores de los indicadores.
- Definición de criterios de evaluación.
- Definición de los métodos de puntuación y de sus umbrales máximo y mínimo, a partir de los valores de los indicadores, según criterios de evaluación (no todos los indicadores tendrán que poderse puntuar según todos los indicadores).
- Aplicación efectiva para la asignación de las puntuaciones de los indicadores según criterios de evaluación.
- Determinación de pesos representativos de los niveles de importancia que se otorgan a cada criterio de evaluación.
- Ponderación de los valores obtenidos para cada indicador, ponderando según los pesos preestablecidos.
- Composición de las valoraciones ponderadas de cada criterio y obtención de una valoración conjunta única.

También se puede definir más de un conjunto de pesos o importancias, beneficiando de formas diferentes a unos efectos frente a otros, o establecer grupos parciales de evaluaciones multicriterio sin llegar a una composición única de todos ellos.

El Consultor deberá aportar su concepción al respecto y plasmarla en la oferta que, en el caso de resultar adjudicataria, será tomada en consideración, aunque con las matizaciones que la Dirección Facultativa estime procedente.

De esta forma, cada alternativa será evaluada por sus las evaluaciones individuales de sus indicadores y criterios, por sus evaluaciones efectuando las agregaciones que se consideren pertinentes y por su evaluación total.

Se deberán aportar las tablas correspondientes a todo el proceso de elaboración de las evaluaciones, así como un cuadro resumen de los resultados obtenidos.





300/2020/00486

Esas evaluaciones servirán para efectuar la selección de alternativas de actuación.

Lo que ocurre es que estas evaluaciones multicriterio homogeneizadas por métodos conocidos como el "Electre", sirven para obtener resultados comparativos entre diferentes alternativas, a fin de identificar cual es la mejor de ellas o las mejores. Pero además será preciso aportar criterios suficientes para poner en contraposición las ventajas con los esfuerzos inversores (ya se ha indicado que han de tomarse en consideración cuando menos los aspectos funcionales, económico-financieros, de actividad y medio ambientales.

Existe toda una disciplina con múltiples vertientes y no se ha de pretender aplicar un tratado, sino que, por el contrario, la empresa licitadora deberá especificar de una forma resumida y sencilla la metodología de trabajo que considere oportuno aplicar a este caso práctico.

4.7 DEFINICIÓN DETALLADA DE LA ACTUACIÓN O LAS ACTUACIONES SELECCIONADAS

La culminación del Estudio se concretará mediante una propuesta que deberá recoger la actuación o las actuaciones seleccionadas, que se recomendarán como las más pertinentes para ser ejecutadas.

Para cumplir con esta prescripción será preciso profundizar y detallar más los aspectos que delimiten y caractericen la propuesta. Entre otros, se considerarán los siguientes:

- Definición de las actuaciones sobre las infraestructuras viarias:
 - o Trazado a nivel de encaje previo: memoria y planos.
 - o Costes de inversión y de mantenimiento.
- Definición sobre la explotación de las infraestructuras viarias y el tráfico en las zonas afectadas:
 - o Sentidos de circulación, puntos de ceda el paso y de stop por carriles, estacionamiento de superficie, permisión de giros, semáforos, carriles reservados, limitaciones de velocidad, medidas de calzado del tráfico, etcétera.
- Repercusiones sobre la actividad económica en la zona: empleo, ocupación, comercio, restauración, etcétera.
- Efectos medio ambientales: emisiones contaminantes, intrusión visual, contaminación acústica, etcétera.

Fórmulas de acuerdo y concertación entre Administraciones Públicas en materia de competencias sobre las infraestructuras viarias que se precisen acometer.



5. DOCUMENTACIÓN Y ENTREGAS DEL ESTUDIO

El Estudio deberá documentarse adecuadamente a lo largo de su ejecución y mediante una última entrega a la terminación del mismo para su revisión y, por último, para su recepción final. Como mínimo, será preciso que el Equipo Consultor elabore y entregue a la Dirección Facultativa del Estudio la documentación que se indica seguidamente.

5.1 DOCUMENTOS INTERMEDIOS DE TRABAJO:

1. Plan Definitivo de Trabajo, que deberá contener:
 - a. Una descripción del Equipo Técnico de Trabajo.
 - b. Un diagrama de barras "Gantt" con los tiempos de actividades y los recursos asociados desagregando lo referente a las diferentes funciones del equipo de trabajo.
2. Informe sobre delimitación del ámbito espacial, que deberá someterse a su aprobación por parte de la Dirección Facultativa del Estudio.
3. Informe sobre los datos de partida recabados.
4. Informe sobre los nuevos datos adicionales recabados.
5. Informe sobre la estructuración y contenido del repositorio de la información del Estudio, configurado bajo un sistema de información geográfica (GIS) con los geocódigos y tablas asociadas de datos alfanuméricos y gráficos de las diferentes coberturas espaciales.
6. Plan de explotación de la información, que deberá someterse a su aprobación por parte de la Dirección Facultativa del Estudio.
7. Delimitación preliminar de los escenarios de análisis, que deberá someterse a su aprobación por parte de la Dirección Facultativa del Estudio: memoria y planos de encaje.
8. Análisis - diagnóstico de los escenarios de actuación.
9. Definición de los escenarios temporales de proyección, que deberá someterse a su aprobación por parte de la Dirección Facultativa del Estudio.
10. Generación de alternativas de actuación, que deberá someterse a su aprobación por parte de la Dirección Facultativa del Estudio.
11. Evaluación y selección de alternativas de actuación, que deberá someterse a su aprobación por parte de la Dirección Facultativa del Estudio.
12. Definición detallada de la actuación o las actuaciones seleccionadas.

Estos documentos habrán incluir todas las facetas relevantes y necesarias para la comprensión de todo su contenido y de los aspectos relevantes, pero han de estar confeccionados con criterios de concisión.



5.2 DOCUMENTOS DE LA ENTREGA FINAL:

Se efectuará una entrega final provisional así como una posterior entrega definitiva que recoja las consideraciones de la validación por parte de la Dirección facultativa del Estudio, las cuales atenderán a aspectos de carácter objetivo, evitando sesgos de subjetividad sobre las metodologías y conclusiones rigurosamente fundamentadas a lo largo del Estudio.

La entrega deberá incluir:

1. Documento completo del Estudio:

- a. Memoria.
- b. Anejos.
- c. Sistema de Información Geográfica (GIS) con sus geocódigos y tablas asociadas:
 - i. Repositorio estructurado de la Información.
 - ii. Propuestas de actuación.

2. Documento ejecutivo del Estudio:

Deberá contener todo lo básico de una forma sintética, en especial lo necesario para fundamentar la toma de decisiones.

Igualmente, se compondrá de una memoria resumida, con sus planos, tablas y lo que se considere necesario.

Las entregas parciales y totales, provisionales y definitivas, se efectuarán en soportes digitales aptos para su visualización en ordenadores personales compatibles (PCs) y su impresión, en formatos:

- Word y PDF en tamaño DIN A4 para las memorias y textos en general.
- Word, PDF, Power Point, Photoshop y Autocad (si se precisa) en tamaños DIN A4 o A3 para los planos, gráficos, imágenes, composiciones y tablas que se consideren necesarias.
- Sistema de Información Geográfica (GIS) con su estructura incluyendo todas las coberturas (geocódigos y tablas alfa numérica asociadas), en formato Shape (habituales de ArcGis).
- Si se precisa de algún otro formato, ha de consultarse a la Dirección facultativa y adaptarse a los formatos que esta decida.

5.3 PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO:

Se deberá confeccionar una presentación del Estudio en Power Point (herramienta del Office de Microsoft), la cual deberá someterse a su aprobación por parte de la Dirección Facultativa del Estudio.

Esta entrega estará regida por las mismas prescripciones que la anteriormente especificada en todo lo referente a las aportaciones de la Dirección Facultativa del Estudio, tanto en cuanto a los plazos máximos como en lo referente a los contenidos.



300/2020/00486

La Presentación podrá tener que hacerse pública, según decida la Dirección facultativa del Estudio, con la intervención de esta y del Equipo Consultor, en sesión a celebrar en la sede de la Junta Municipal del Distrito de Villaverde o en el lugar que esta designe.

5.4 FORMACIÓN

Además de la consecución de los objetivos del Estudio, este puede servir para incrementar el conocimiento sobre una amplia zona del Distrito y sus alrededores, por lo que sus datos, la información utilizada y otros aspectos, pueden ser de interés para otros análisis futuros. Por ello es necesario que el Equipo Consultor explique la forma en que todo ha sido organizado y ha quedado perfectamente estructurado.

Así mismo, se deberá explicar cómo se ha integrado todo en el GIS que se ha especificado en el presente PPT.

Será necesario impartir como mínimo una sesión de conocimiento y adiestramiento con carácter básico, con una duración de al menos tres horas, realizada en la sede de la junta Municipal del Distrito o, en su defecto, donde la Dirección facultativa del Estudio lo designe y en las fechas que sea acordadas, que no deberán sobrepasar el mes desde la ejecución de todos los trabajos y la entrega definitiva de los documentos de que se compone el Estudio.

6. PLAZO DEL ESTUDIO

El Plazo máximo para la realización del Estudio, incluyendo su entrega final, antes de las indicaciones y la aprobación por parte de la Dirección Facultativa del Estudio, será de tres meses contados a partir del siguiente a la fecha de formalización del contrato de adjudicación.

Este plazo regirá para los documentos de la entrega final provisional.

7. MEDIOS TÉCNICOS Y HUMANOS

La empresa adjudicataria designará un/a responsable del Estudio y un Equipo Técnico, con las siguientes funciones básicas:

- Promover y dirigir las tareas y actividades del equipo de trabajo del Consultor/a Adjudicatario/a, coordinándolo y realizando toda la intendencia necesaria para la buena marcha del Estudio.
- Labores de coordinación con la Dirección Facultativa del Estudio por parte de la Junta Municipal del Distrito de Villaverde.
- Representar al Contratista en las relaciones con la Administración (la Junta Municipal del Distrito de Villaverde) en relación con los trabajos objeto de la Adjudicación.
- Observar y hacer observar las normas de procedimiento.
- Promover las reuniones y encuentros con la Dirección Facultativa del Estudio que estime conveniente, de acuerdo con dicha Dirección Facultativa.



8. DIRECCIÓN FACULTATIVA

La Junta Municipal del Distrito de Villaverde designará un/a Director/a del Estudio y un Equipo de Dirección, con las siguientes funciones básicas:

- Hacer cumplir las prescripciones de la convocatoria.
- Velar por el cumplimiento de todas las obligaciones contractuales derivadas de la propuesta de la oferta adjudicataria del Concurso Público.
- Dirigir y orientar los trabajos de desarrollo del Estudio.
- Determinar y hacer cumplir las normas de procedimiento.
- Facilitar la información y los medios a su alcance para la correcta consecución de los trabajos.
- Aprobar el Plan de Trabajo y los sucesivos ajustes que este pudiera experimentar a lo largo del desarrollo del Estudio.
- Aprobar las propuestas adicionales del Equipo Consultor, pudiendo desestimarlas o inducir las modificaciones oportunas, siempre dentro de la lógica y la operativa razonadas y razonables en consonancia con la naturaleza de las tareas y del propio Estudio.
- Convocar al Equipo Consultor cuando lo considere oportuno, a fin de verificar la marcha de los trabajos o tratar cualquier otro asunto relacionado con los mismos.
- Efectuar las certificaciones técnicas parciales y la recepción de los trabajos.
- Delegar las funciones de Dirección en quien el Director del Estudio estime conveniente, previo aviso al Jefe del Equipo Técnico del Consultor.
- Asumir cuantas funciones sean propias y necesarias para la Dirección de los Trabajos en representación de la Administración Pública (la Junta Municipal del Distrito de Villaverde).

Así mismo, la Dirección Facultativa del Estudio, tanto el/la directora/a del mismo como su Equipo de Dirección Facultativa, podrán experimentar modificaciones en cuanto a las personas que lo integran, avisando debidamente al Responsable del Equipo Técnico del Consultor:

- Proponer las alternativas que estime conveniente ante la Dirección Facultativa del Estudio.
- Elaborar las actas o memorándums relativos a las reuniones mantenidas con la Dirección Facultativa.
- Preparar el material, documentación o pruebas que demande la Dirección facultativa.
- Realizar las entregas de trabajos parciales y totales, necesarios para obtener las correspondientes certificaciones.
- Atender los requerimientos razonados de la Dirección Facultativa para la modificación de tareas o documentos.
- Asumir cuantas funciones sean propias de su condición de Adjudicatario y resulten necesarias para la buena marcha de los trabajos correspondientes a la ejecución del Estudio objeto del presente contrato.

9. CONDICIONES SOCIALES

En cumplimiento de instrucciones recibidas y de normativa aplicable, se relacionan a continuación las obligaciones que deberá cumplir la empresa adjudicataria, derivadas





300/2020/00486

del objeto del presente contrato y que la adjudicataria se obliga a ejecutar:

1. Los bienes o servicios objeto del contrato se desarrollarán respetando las normas sociolaborales vigentes en España y en la Unión Europea o la Organización Internacional del Trabajo.
2. En materia de seguridad y salud laboral, Adopción de las medidas previstas en materia de seguridad y salud en el trabajo:

La empresa adjudicataria tiene la obligación de adoptar las medidas de seguridad y salud en el trabajo que sean obligatoria para prevenir de manera rigurosa los riesgos que puedan afectar a la vida, integridad y salud de las personas destinadas a la ejecución del contrato.

Asimismo, deberá acreditar el cumplimiento de las obligaciones siguientes:

- La evaluación de riesgos y planificación de la actividad preventiva correspondiente a la actividad contratada.
- La formación e información en materia preventiva a las personas adscritas a la ejecución del Contrato.
- El justificante de la entrega de equipos de protección individual que, en su caso sean necesarios.

La empresa adjudicataria deberá acreditar el cumplimiento de estos extremos mediante la documentación que corresponda en cada caso, dado que la actuación a realizar en materia de prevención de riesgos laborales dependerá de la naturaleza de la prestación constitutiva del objeto del contrato.

La empresa adjudicataria deberá señalar y proteger convenientemente las actividades y actuaciones que se realicen y adoptar las medidas de seguridad y salud establecidas legalmente para evitar que de la ejecución del contrato puedan derivarse daños al personal municipal o a los ciudadanos en general.

3. En materia de empleo:

Afiliación y alta en la Seguridad Social de las personas destinadas a la ejecución del contrato:

La empresa adjudicataria deberá acreditar mediante declaración responsable la afiliación y el alta en la Seguridad social de las personas destinadas a la ejecución del contrato. Esta obligación se extenderá a todo el personal subcontratado por la empresa adjudicataria principal destinado a la ejecución del contrato.

En todo caso, el órgano de contratación podrá solicitar, cuando lo considere oportuno, la aportación de la documentación que acredite el contenido de la declaración responsable.

En caso de incumplimiento por la empresa adjudicataria de las cláusulas sociales previstas en el contrato, el órgano de contratación aplicará lo establecido en el artículo 212 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.



10. CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN

En toda la documentación, publicidad, imagen o materiales que deban aportar las empresas licitadoras o que sean necesarios para la ejecución del contrato, deberá hacerse un uso no sexista del lenguaje, evitar cualquier imagen discriminatoria de las mujeres o estereotipos sexistas, y fomentar con valores de igualdad la presencia equilibrada, la diversidad y corresponsabilidad.

Corresponderá a la persona responsable del contrato la comprobación del cumplimiento de esta obligación, a cuyo fin llevará a cabo la revisión de la cartelería y documentación, así como de cualquier otro soporte que garantice en cumplimiento de esta obligación

La empresa adjudicataria elabore un informe de impacto de género en relación con la ejecución del contrato, con indicadores y datos desagregados por sexo de la plantilla que ejecutará el mismo, detallando el contenido de las medidas de igualdad aplicadas. La empresa adjudicataria deberá aportar el informe antes de la finalización del contrato y deberá ser aprobado por las personas responsables del contrato. Se adjunta como Anexo el modelo de informe de impacto de género.

11. CONDICIONES DE TRANSPARENCIA

11.1.- Todos los datos, soportes o documentos que se generen o se adquieran como consecuencia del desarrollo o ejecución del contrato constituyen información pública a disposición del Ayuntamiento, siendo el Ayuntamiento titular de los mismos.

En consecuencia, el Ayuntamiento podrá requerir y disponer de los datos del contrato que considere procedente, bien para su divulgación a través del Portal de Transparencia y a través del Portal de Datos Abiertos, bien para atender a las solicitudes de acceso a información pública o bien para cualquier otra finalidad.

11.2.- Quedan exceptuados de las obligaciones señaladas en la cláusula anterior la información o los datos que puedan resultar afectados por la confidencialidad de la oferta del contratista. A tales efectos, el contratista deberá haber indicado en su oferta qué documentación o información resulta afectada por dicha confidencialidad, sin que en ningún caso dicha confidencialidad pueda afectar a la totalidad de la oferta. En todo caso, corresponde al órgano de contratación ponderar y determinar qué información resulta afectada por dicha confidencialidad, debiendo el contratista alegar la misma cuando el Ayuntamiento le solicite la información.

Igualmente queda exceptuada de la obligación anterior la información o los datos que resulten afectados por los secretos comerciales, licencias, patentes y derechos de propiedad intelectual o industrial que correspondan al contratista o a terceros.

11.3.- Publicidad activa.-

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 4 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, 3.2, 4 y disposición transitoria segunda de la Ley 10/2019, de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid y 3.2 de la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid, el contratista está obligado a suministrar al órgano de contratación, previo requerimiento y en un plazo de 10 días desde el acuse de recibo de la petición, toda la información que resulte necesaria para el cumplimiento de las obligaciones que en



300/2020/00486

materia de transparencia establece dicha normativa y la que pueda dictarse en desarrollo de la misma.

11.4.- Acceso a Información Pública.-

Además de lo anteriormente señalado, con objeto de dar respuesta a las solicitudes de acceso a información pública que se dirijan al Ayuntamiento, el contratista estará obligado a facilitar los documentos o contenidos (y bases de datos), que hayan sido elaborados, adquiridos o conservados en el ejercicio de las funciones o actividades objeto del contrato, en el plazo más breve posible y en todo caso en el plazo que el Ayuntamiento le señale, a fin de que el mismo pueda cumplir con los plazos máximos de resolución impuestos por la ley 10/2019 de Transparencia y de Participación de la Comunidad de Madrid y por la Ordenanza de Transparencia de la Ciudad de Madrid.

El contratista deberá alegar en un plazo de quince días desde que la información le sea requerida, los derechos o intereses legítimos de los que es titular y que podrían resultar afectados por la publicidad de la información solicitada. De la misma forma podrá manifestar la existencia de otros posibles límites.

La ponderación de los intereses y límites que puedan resultar afectados corresponderá al órgano de contratación en la forma dispuesta en la cláusula siguiente.

11.5.- El órgano de contratación ponderará antes de publicar o suministrar la información la posible concurrencia de los límites señalados en el artículo 14 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno

En todo caso la información que se recabe y suministre en el desarrollo del contrato deberá respetar la protección de datos de carácter personal conforme a lo dispuesto en la ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y al Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos y aplicar el artículo 15 de la Ley 19/2013 de 9 de diciembre de Transparencia, Acceso a Información Pública y Buen Gobierno.

11.6.- Toda la información que el contratista deba suministrar en virtud de las cláusulas anteriores para su publicación en el Portal de Transparencia y en el Portal de Datos Abiertos o para cualquier otra finalidad legítima, se facilitará por medios electrónicos, en formas o formatos que sean abiertos, legibles por máquina, accesibles, fáciles de localizar y reutilizables, conjuntamente con sus metadatos.

11.7.- Toda la información, conjuntos de datos y bases de datos que se generen en el desarrollo del contrato, son de titularidad del Ayuntamiento de Madrid, constituyendo información del sector público municipal. En consecuencia, la propiedad de dicha información corresponde exclusivamente al Ayuntamiento de Madrid tanto en la ejecución o desarrollo del contrato como a su finalización.

Tanto el formato como los metadatos cumplirán, siempre que sea posible, normas formales abiertas y deberán cumplir en todo caso la normativa municipal, nacional y comunitaria que resulte de aplicación, y la guía de estándares del Organismo Autónomo Informática del Ayuntamiento de Madrid.

A tal efecto el contratista deberá elaborar y facilitar la información con arreglo al





300/2020/00486

principio de “documentos abiertos desde el diseño y por defecto”.

Si el conjunto de datos constituye conjuntos de datos de alto valor de acuerdo con la Directiva 2019/1024 (UE) de 20 de junio de 2019, relativa a los datos abiertos y la reutilización de la información del sector público, debe ponerlos a disposición de la Administración en un formato legible por máquina, a través de las interfaces de programación de aplicaciones (API) adecuadas debiendo cumplirse además con los requerimientos que para los mismos pueda determinar la normativa de aplicación.

11.8.- El contratista deberá garantizar en todo momento a lo largo de la ejecución contractual la extracción, modificación y descarga de datos derivados del contrato que deberán ser puestos a disposición de la Administración cuando esta lo solicite. Extracción, para obtener, desde las fuentes de datos de origen, los datasets o conjuntos de datos publicables. Transformación, que puede incluir el filtrado de determinados valores, la eliminación de blancos o valores fuera de rango. Y carga o traslado de la información desde la fuente original hasta el punto lógico donde hayan de utilizarse. También se garantizará por parte del contratista la disponibilidad de toda la información histórica de los datos.

11.9.- El contratista deberá suministrar a lo largo de toda la vigencia del contrato, la información relativa al objeto del contrato, así como el contenido completo de las bases de datos empleadas a efectos de facilitar su reutilización y su posible incorporación y uso por parte de los sistemas de información del Ayuntamiento de Madrid. Dichas bases de datos tendrán que ser suministradas con todo detalle y en formato abierto y reutilizables, junto con sus metadatos.

Los datos deberán reunir los requisitos acordes al régimen aplicable a la información reutilizable reflejados en la normativa reguladora de aplicación.

- Todos los datos que puedan por su naturaleza, deberán estar georreferenciados, indicando la posición geográfica a la que esté asociado el dato o documento, de forma que sea posible su localización sobre una representación cartográfica y la explotación de su carácter espacial.
- Siempre que sea posible, el dato estará descrito semánticamente, y esta información se guardará junto al dato en la base de datos. Los datos y documentos deberán estar asociados a descriptores semánticos, los cuales aportarán conocimiento sobre el significado de aquéllos su contexto. Los esquemas de representación de la información y los vocabularios de los que se tomen los descriptores, deberán estar estandarizados y ser abiertos.
- La extracción de datos que se solicite podrá ser total, incremental o por rango de fechas. Siempre que sea posible, estos procesos deberán poder programarse y ejecutarse de forma desatendida, con la periodicidad que se desee, dejando los conjuntos de datos, en unos recursos de red o similar especificados por los servicios centrales informáticos del Ayuntamiento.
- Si los anteriores conjuntos de datos contienen información afectada por alguno de los límites de publicidad activa y acceso a la información pública establecidos en la regulación de transparencia y aquellos otros recogidos en la legislación sectorial que resulte de aplicación, se tendrán que realizar dos tipos de explotaciones, una con todos los datos, y otra con los datos que se puedan publicar.



300/2020/00486

- Además de la descarga masiva, siempre que sea posible, se facilitará la puesta a disposición de los datos para su reutilización en un formato legible por máquina a través de las API adecuadas, basado en estándares abiertos, y bajo las recomendaciones del departamento de informática correspondiente. En cualquier caso, además de los conjuntos de datos de alto valor de acuerdo con la Directiva 2019/1024 (UE) de 20 de junio de 2019, la disponibilidad de API serán prioritarias en datos de gran volumen de información o de alta importancia en tiempo real.
- Cuando la puesta a disposición de datos dinámicos para su reutilización Inmediatamente después de su recopilación, pudiera ser inviable técnica o económicamente, suponiendo así un esfuerzo desproporcionado, esos datos dinámicos se pondrán a disposición para su reutilización en un plazo o con restricciones técnicas temporales que no perjudiquen indebidamente la explotación de su potencial económico y social.

11.10.- La responsabilidad por el suministro de datos erróneos, las interrupciones en la transmisión de los datos y el trabajo interpretativo de baja calidad (en caso de que este se comparta con conjuntos de datos), así como por la destrucción, pérdida o alteración de datos (ilícita o accidental) que pueda causar daños corresponde al contratista.

11.11.- A la finalización del contrato, el contratista proporcionará al Ayuntamiento de Madrid la información completa de las bases de datos, en formato abierto y reutilizable, junto con sus metadatos, incluyendo la serie histórica de la información, el modelo de datos y toda la documentación necesaria para su interpretación, siguiendo las directrices de los responsables informáticos.

Corresponderá al Ayuntamiento exclusivamente la disposición de la información generada por el contrato sin que el contratista pueda realizar ningún uso o disposición de la misma sin autorización expresa del Ayuntamiento

ADJUNTO AL DEPARTAMENTO
DE MEDIO AMBIENTE Y ESCENA URBANA

Fdo. Antonio Gallego Vega

ADJUNTA AL DEPARTAMENTO
SERVICIO DE MEDIO AMBIENTE Y ESCENA URBANA

Fdo.: Esmeralda Martín Ortuño



300/2020/00486

ANEXO MODELO INFORME IMPACTO DE GÉNERO

Para la verificación del siguiente código podrá conectarse a la siguiente dirección <http://www-2.munimadrid.es/verificacionCover/CotejCCOVE.jsp?codigo.verificacion=P.Yad2df91a9f314a>

Código de verificación : P.Yad2df91a9f314a



300/2020/00486

INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO EN EL QUE SE ACREDITE QUE SE HA DADO CUMPLIMIENTO AL FIN INSTITUCIONAL CONCRETO QUE SE PERSIGUE

SITUACIÓN DE PARTIDA

Situación de partida mujeres / hombres

Relaciones de género Identificación de objetivos de las políticas de igualdad

Información sobre impacto de género en relación a la plantilla:

- Número de mujeres y número de hombres que ejecutará el contrato.
- Mujeres y hombres contratados a tiempo parcial y a tiempo completo.
- Mujeres y hombres contratados temporalmente o con contrato fijo
- Sueldo medio mujeres y sueldo medio hombres.
- Categoría profesional de mujeres y hombres.

PREVISIÓN DE RESULTADOS

- Previsión de resultados cuantitativos
- Previsión de impacto en relaciones de género
- Contribución a los objetivos de las políticas de igualdad municipales (Carta Europea para la Igualdad de mujeres y hombres en la vida local, Estrategia municipal para la Igualdad)

MEDIDAS DE IGUALDAD APLICADAS A LA PLANTILLA

Puntos orientativos sobre medidas que se pueden aplicar:

- Corresponsabilidad: flexibilidad horaria, mejora en los permisos de maternidad y paternidad (iguales e intransferibles)
- Medidas y protocolos sobre el acoso sexual y laboral en el trabajo.
- Mejoras en los salarios de convenio.
- Medidas de promoción profesional para mujeres.
- Medidas de promoción de la estabilidad en el empleo para mujeres.
- Plan de igualdad: con detalle de medidas que incluye, y protocolos de evaluación y seguimiento.
- Formación en Igualdad de Género.

VALORACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO

POSITIVO

- Elimina desigualdades
- Contribuye a los objetivos de las políticas de igualdad

NEGATIVO

- No elimina desigualdades
- No contribuye a los objetivos de las políticas de igualdad

PROPUESTAS DE MEJORA

- Sugerencia de cambios en el servicio o prestación

RECOMENDACIONES

- Sugerencias de aplicación

C/ Bustamante, 16-4ª planta.

28045 Madrid

Firmado por: MARÍA ESMERALDA MARTÍN ORTUÑO

Cargo: ADJUNTA DEPARTAMENTO

Fecha: 17-07-2020 14:38:23

Página 28 de 31





300/2020/00486

- Previsión de resultados cuantitativos
- Previsión de impacto en relaciones de género
- Contribución a los objetivos de las políticas de igualdad



Código de verificación : PYadZdf9Tas9314a

Para la verificación del siguiente código podrá conectarse a la siguiente dirección <http://www-2.munimadrid.es/verificacionCover/CotejoCCOVE.jsp?codigo.verificacion=PYadZdf9Tas9314a>



300/2020/00486



Código de verificación : PYadZdf91a9/314a

Para la verificación del siguiente código podrá conectarse a la siguiente dirección <http://www-2.munimadrid.es/verificacionCoverCotejCCOVE.jsp?codigo.verificacion=PYadZdf91a9/314a>