



FIRMADO POR

Andrés Guerra Meneu
30/10/2020

PROPOSTA DE SERVEI MEMÒRIA JUSTIFICATIVA DEL CONTRACTE

ASSUMPTE: CONTRACTACIÓ DEL SERVEI CONSISTENT EN LA REDACCIÓ D'UN PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE PER A CADASCÚN DELS MUNICIPIS ADHERITS A ESTA LICITACIÓ DEL CONSORCI DE LA RIBERA

Tipus de contracte: Serveis

Procediment i forma d'adjudicació: Obert simplificat.

1. OBJECTE DEL CONTRACTE.

A1. Objecte del Contracte: SERVEI CONSISTENT EN LA REDACCIÓ D'UN PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE PER A CADASCÚN DELS MUNICIPIS ADHERITS A ESTA LICITACIÓ DEL CONSORCI DE LA RIBERA, segons l'establert en la Llei 2/2011, de 4 de març, d'Economia Sostenible, la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, l'Estratègia Territorial de la CCVV (ETCV), així com la guia pràctica per a l'elaboració i implantació de Plans de Mobilitat Urbana Sostenible del Ministeri de Foment i demés normativa d'aplicació.

En concret els municipis adherits són els següents:

Municipi	Nombre d'habitants
Albalat	3360
Alberic	10.526
Alcàntera de Xúquer	1291
Càrcer	1862
Corbera	3100
Llaurí	1170
Polinyà del Xúquer	2472
Real	2154
Riola	1759

2. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT DEL CONTRACTE

L'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) és l'instrument que estableix els objectius, metes, principis i directrius per a la ordenació del territori de la Comunitat Valenciana i la finalitat de la qual és la consecució d'un territori més competitiu en l'econòmic, més respectuós en l'ambient i socialment més integrador.

Aquest document defineix un model territorial de futur consensuat amb el conjunt d'agents socials públics i privats de la Comunitat Valenciana, que serà el marc de referència per a la presa de decisions que tinguen un reflex en el territori. És un instrument de dinamització territorial, que identifica i analitza les oportunitats que ofereix el territori i desenvolupa un conjunt de propostes i directrius per al seu aprofitament, des de la comptabilització del desenvolupament econòmic amb la conservació i millora dels valors ambientals, paisatgístics i culturals del territori.

Entre els objectius generals de la ETCV, establits en la seua Directriu 3, figuren "Millorar les connectivitats externa i interna del territori" (Objectiu 18), "Satisfer les demandes de mobilitat en el



MANCOMUNITAT DE LA RIBERA ALTA

Código Seguro de Verificación: KJAA FMPP 7D2R TVUE F29R

Memòria PMUS/PUAM - SEFYCU 2226104

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://manra.sedipualba.es/>

Pág. 1 de 8



FIRMADO POR

Andrés Guerra Meneu
30/10/2020

territori de manera eficient i integradora" (Objectiu 19) i "Compatibilitzar la implantació d'infraestructures amb la protecció dels valors del territori" (Objectiu 20)

L'Estratègia Territorial reconeix i posa de manifest que en un món globalitzat els territoris ben connectats aprofiten millor les dinàmiques territorials dels espais més avançats i les difonen en el seu propi. En aquest sentit l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana millora la connectivitat externa i interna, desenvolupa sistemes de transport públic d'alta capacitat i prestacions, promou sistemes de transport d'elevada eficiència energètica, garanteix la vertebració del conjunt del territori, impulsa el corredor mediterrani de mercaderies i fomenta la intermodalitat.

En la seua aposta per la interconnectivitat per a millorar la vertebració del territori i per creixements urbans sostenibles i compactes, al costat d'altres activitats i projectes, l'Estratègia Territorial (Directriu 67) exigeix que el plantejaments i la gestió medi ambiental i urbanística apliquen criteris i actuacions de mobilitat sostenible, prevalent l'economia de proximitat, potenciant l'arquitectura sostenible, els sistemes energètics descentralitzats i altres anàlegs. En el mateix sentit, La Directriu 118 de la ETCV estableix els Principis directores en matèria d'infraestructures de mobilitat, assenyalant que les administracions públiques integraran en les seues polítiques i actuacions amb projecció sobre el territori en matèria d'infraestructures de mobilitat a una sèrie de principis directores.

La importància que l'Estratègia Territorial concedeix a la mobilitat sostenible ve reflectida així mateix en les Directrius 36, 51, 71, 105, 116, 117, 121, 124, 129, 131 i 140, que la reconeixen com un dels principis o objectius bàsics de les actuacions públiques en matèria de cohesió i/o desenvolupament territorial.

En aquest sentit l'estratègia, expressament, impulsa el desenvolupament de plans de mobilitat sostenible per a municipis, àrees integrades i àrees funcionals del territori (Directriu 118 apartat g) i promou una xarxa interconnectada d'itineraris per als vianants i carril bici que connecten pobles i ciutats entre si i amb els elements del patrimoni cultural i natural en el seu entorn, afavorint l'ús i gaudi sostenible dels valors ambientals, culturals i paisatgístics del territori, contribuint a formes de mobilitat més sostenibles, més amables, i que col·laboren de manera important en el compliment dels compromisos de reducció de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle.

Dins de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana 2010-2030, els municipis de la Ribera Baixa i Ribera Alta esta inclosos en la denominada Àrea Funcional de La Ribera del Xúquer. En relació a aquesta àrea funcional, la ETCV proposa un conjunt d'infraestructures de vertebració interna i externa com a millora de la connectivitat global de l'àrea funcional i el desenvolupament d'actuacions que permeten millorar la mobilitat sostenible en l'àmbit territorial inclòs en l'àrea, entre les quals assenyalava la millora de les rutes verdes i culturals del Xúquer.

Per a la consecució d'aquests objectius són els plans Municipals de Mobilitat sostenible, definits en l'article 9 de la Llei 6/2011 com "els instruments que concreten, en un àmbit o implantació determinada, els objectus plantejats en aquesta llei, i en particular el gradual progrés cap a patrons més equilibrats de mobilitat, amb participació creixent de les maneres no motoritzades i del transport públic. Tals plans defineixen igualment les accions i estratègies a emprendre amb vista a aconseguir tals objectius, servint per tant de marc de referència a la planificació concreta en matèria de serveis públics de transport, d'infraestructures i de la resta d'accions en relació amb el condicionament de l'espai urbà."

En base a l'anterior, és necessari la redacció dels Plans de Mobilitat Sostenible (PMUS), estimant-se necessària la contractació d'aquest servei donat la impossibilitat de realitzar aquestos plans pels medis propis dels ajuntaments.



MANCOMUNITAT DE LA RIBERA ALTA

Código Seguro de Verificación: KJAA FMPP 7D2R TVUE F29R

Memòria PMUS/PUAM - SEFYCU 2226104

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://manra.sedipualba.es/>

Pág. 2 de 8



FIRMADO POR

Andrés Guerra Meneu
30/10/2020

Per tot açò, el Consorci de la Ribera ha encetat el procediment de licitació del Servei Redacció dels Plans de Mobilitat Urbans Sostenibles (PMUS) per a cadascú dels municipis adherits al servei.

3 ESPECIFICACIONES DE LA CONTRACTACIÓ

A continuació es mostra el contingut mínim del document per a cada municipi, objecte d'aquesta contractació:

1. L'adjudicatària haurà de dissenyar i redactar el pla de mobilitat urbà sostenible i dissenyar el procés de participació ciutadana i executar aquest procés de forma que aporte informació per al disseny del PMUS.
2. En general, per a l'elaboració de tots els documents es seguirà la següent metodologia:
 - a) Recopilació d'informació: general, administrativa, contractual, tècnica, operativa.
 - b) Treball de camp: inclourà el nucli urbà, nous desenvolupaments urbanístics previstos, polígons industrials i de serveis, urbanitzacions i disseminats, etc.
 - c) Redacció de documents.
 - d) Exposició pública i realització d'informes sobre al·legacions.
 - e) Promoure l'ús racional del vehicle privat.
3. Els Plans de Mobilitat Urbans Sostenible, a títol orientatiu i no preceptiu, contindran almenys les següents fases:
 - a) FASE I: Organització i arrancada del procés.
 - i. Promoció de la iniciativa

S'inclourà en el procés, al menys, les següents accions informatives dirigides als ciutadans, a través d'un procés de participació pública:

 - Comunicació de l'inici dels treballs, en el que s'explique el significat del PMUS, el programa que se seguirà, en què consistirà el procés de participació previst i incorporant una crida perquè els ciutadans s'animen a participar amb vista a millorar-lo i enriquir-lo.
 - Informació sobre els responsables (comissions, grups de treball, etc.) i les formes de fer arribar suggeriments, iniciatives i ofertes de col·laboració en el projecte. Aquesta acció pot ser simultània a l'anterior.
 - ii. Establiment o cronograma del pla de treball
 - b) FASE II: Prediagnòstic i objectius generals
 - i. Prediagnòstic

Aquesta etapa permet orientar i limitar l'abast del PMUS a desenvolupar ja que, a partir dels resultats obtinguts, es comencen a definir els objectius generals. Podríem dir que aquesta etapa inclou:



MANCOMUNITAT DE LA RIBERA ALTA

Código Seguro de Verificación: KJAA FMPP 7D2R TVUE F29R

Memòria PMUS/PUAM - SEFYCU 2226104

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://manra.sedipualba.es/>

Pág. 3 de 8



FIRMADO POR

Andrés Guerra Meneu
30/10/2020

- Recollir les preocupacions inicials que han dut a terme la necessitat de desenvolupar el PMUS.
- Recollir inquietuds dels tècnics municipals
- Conèixer projectes en curs en l'àmbit municipal
- Fer un anàlisi DAFO del sistema de transport i de la mobilitat del municipi
- Redactar el prediagnòstic

ii. Esbós d'objectius generals

A la vista del prediagnòstic elaborat en l'etapa anterior, es tracta d'identificar a grans trets els objectius generals a perseguir dins del projecte.

c) FASE III: Anàlisi i diagnòstic

i. Recollida de dades

És important desenvolupar una base de dades informatitzada amb la informació relativa als aspectes de mobilitat, trànsit, xarxa viària, aparcament, transport públic, mercaderies, etc., recolzat amb un Sistema d'Informació Geogràfica (SIG9 en format .shape o amb el programa o tipus de document que siga més eficaç per a cadascun dels municipis.

La informació a recaptar serà de tipus urbanístic i específica de trànsit (motoritzat o no) i aparcament. Comprendrà, com a mínim, els següents aspectes:

- Característiques socioeconòmiques, territorials i urbanístiques.
 - Transport públic
 - Trànsit privat
 - Mobilitat urbana
 - Aparcament
 - Usos del sòl
 - Viari
 - Aspectes energètics i mediambientals
 - Seguretat vial
- Participació ciutadana

ii. Anàlisi i Diagnòstic

A partir de la informació recollida es farà un anàlisi i diagnòstic, que deurà abastar com a mínim, els següents aspectes:

- Tendències demogràfiques i econòmiques
- Característiques generals de mobilitat
- Xarxa viària i circulació
- Usos del sòl
- Transport públic
- Trànsit privat
- Aparcament
- Aspectes energètics i mediambientals

d) FASE IV: Elaboració del pla. Plans d'Acció.

i. Definició d'objectius específics



MANCOMUNITAT DE LA RIBERA ALTA

Código Seguro de Verificación: KJAA FMPP 7D2R TVUE F29R

Memòria PMUS/PUAM - SEFYCU 2226104

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://manra.sedipualba.es/>

Pág. 4 de 8



FIRMADO POR

Andrés Guerra Meneu
30/10/2020

Els Ajuntaments fixaran els objectius específics d'actuació, com per exemple, donar prioritat als vianants sobre altres formes de mobilitat, o garantir l'accessibilitat als col·lectius més vulnerables.

ii. Selecció de mesures o propostes

Es deuran elegir conjunts de mesures coordinades per a assolir els objectius específics que componen l'objectiu global d'una mobilitat sostenible. Per a la selecció de mesures i la seua seqüència temporal es recomana la "Guía para el Desarrollo e Implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible" de l'IDAE

Es plantejarà mesures concretes a curt termini (des de l'aprovació del pla fins a 2 anys després), mitjà (entre 2 i 4 anys) i llarg termini (entre 4 i 8), que hauran d'estar, en general, programades i pressupostades.

Cada conjunt de mesures deurà d'incloure el termini d'execució, cronograma i pressupost, així com una previsió dels beneficis associats: mediambientals, energètics, disminució de places d'aparcament, etc.

iii. Definició d'indicadors

Caldrà seleccionar una sèrie d'indicadors de seguiment. Aquest tipus d'indicadors són clau, al permetre comparar l'escenari previ a la implantació de les mesures que s'adopten i la situació resultant després d'aquesta implantació, tant en la fase d'elaboració del PMUS com després de la implantació del pla.

El pla haurà d'incorporar un sistema d'avaluació anual basat en indicadors, que permeti conèixer si s'estan complint els objectius traçats pel mateix, per a que en cas contrari, prendre les decisions apropiades. Tots els indicadors hauran de ser de fàcil mesurament, amb l'objectiu d'evitar el sobrecost de les mesures, concretes i quantificables, amb la finalitat de permetre la comparació i el seguiment eficaç.

iv. Definició d'escenaris

Per a cada conjunt de mesures seleccionades s'establirà un escenari, que es compararà amb l'escenari base, que és l'evolució del sistema de mobilitat en cas de no introduir-se cap mesura.

Per a l'elaboració dels escenaris es tindran en compte els terminis d'execució de cada conjunt de mesures, els recursos necessaris per a la seua implantació i els riscos inherents al procés. En aquests escenaris futurs caldrà comprovar la consecució dels objectius específics. Això es farà mitjançant una sèrie d'indicadors.

Al mateix temps, la comparació d'escenaris haurà de constar d'una fase d'avaluació social per a conèixer l'opinió pública sobre els escenaris. A títol orientatiu es poden contemplar les següents alternatives:

- Distribució de tríptics informatius
- Exposició dels escenaris (tant en llocs de referència com en un web)
- Reunió de grups de discussió
- Enviament de la documentació a les associacions, instant a l'emissió d'un informe escrit.

v. Definició de la estratègia del PMUS





FIRMADO POR

Andrés Guerra Meneu
30/10/2020

- vi. Continuarà el Plans d'Actuació dut a terme, que reflecteix les estratègies consensuades i la prioritat de les mesures o propostes.

e) FASE V: Elaboració del pla de seguiment i avaluació del PMUS

- i. Procediment d'avaluació i seguiment del pla, així com un programa de finançament.
- ii. Recerca de finançament
En principi, el finançament i realització de la major part de les mesures serà responsabilitat municipal, no obstant, no hi ha que perdre de vista la possibilitat de buscar finançament en altres institucions públiques i privades.

f) Participació pública

- i. Com ja s'ha mencionat, per al desenvolupament del Pla de Mobilitat Urbà Sostenible s'haurà de donar especial importància a la participació pública. S'inclourà una relació de totes les accions informatives de forma temporal amb tres objectius principals:
 - Explicar i difondre el Pla d'Acció i el projecte de PMUS en el seu conjunt.
 - Anunciar i explicar la posada en pràctica de cadascuna de les mesures o propostes.
 - Mantindre una campanya d'informació permanent sobre la necessitat d'una mobilitat més sostenible.

L'empresa consultora es farà càrrec d'elaborar la documentació necessària (follets, informes, pàgina web, exposicions, etc.) tant per a les reunions amb els distints col·lectius ciutadans, per a la informació pública periòdica, així com les distintes comunicacions que es vagen donant al llarg del procés d'elaboració del PMUS.

- ii. Subsanació d'al·legacions (Exposició pública)
El PMUS s'esposarà a exposició pública (dins de l'estratègia de comunicació amb la ciutadania, Pla de Participació), durant 1 mes.

De conformitat amb allò disposat en l'article 10 de la Llei 6/2011 de l'1 d'abril de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, l'Ajuntament, després de sotmetre a tràmit d'informació pública per termini d'1 mes el PMUS, deurà d'estudiar les al·legacions formulades i reparar aquelles que procedisquen.

Posteriorment es procedirà a l'aprovació definitiva per l'òrgan municipal corresponent.

4. JUSTIFICACIÓ DE LA NO DIVISIÓ EN LOTS

De conformitat amb l'article 99.3 de la LCSP, l'òrgan de contractació pot no dividir en lots l'objecte del contracte quan hi hagi motius vàlids, que s'han de justificar degudament en l'expedient. Donada la naturalesa de les prestacions de l'esmentat servei a desenvolupar consistent en la redacció d'un projecte, atés el principi d'economia d'escala que suposa la licitació conjunta dels pobles adherits, així



MANCOMUNITAT DE LA RIBERA ALTA

Código Seguro de Verificación: KJAA FMPP 7D2R TVUE F29R

Memòria PMUS/PUAM - SEFYCU 2226104

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://manra.sedipualba.es/>

Pág. 6 de 8



FIRMADO POR

Andrés Guerra Meneu
30/10/2020

com la consecució de l'objectiu únic del contracte que no és altre que el de complir amb la redacció d'un PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE, que englobe en el seu conjunt les exigències contingudes, tal com s'exigeix en el plec de prescripcions tècniques de la present licitació, no procedeix la divisió en lots del contracte.

5. JUSTIFICACIÓ DEL PROCEDIMENT, TRAMITACIÓ I FORMA D'ADJUDICACIÓ DE L'EXPEDIENT.

Per raó de la quantia procedeix la contractació pel procedimental abreviat simplificat normal (article 159.1 CSP) de conformitat amb allo disposat en l'article 159 de la Llei de Contractes del Sector Public (LCSP) Llei 9/2017 de 8 de noviembre.

6. ÒRGAN DE CONTRACTACIÓ

L'òrgan de contractació competent es la Presidència del Consorci de la Ribera.

7. VALOR ESTIMAT DEL CONTRACTE I PRESSUPOST DE LICITACIÓ

El pressupost base de licitació, (IVA INCLÒS) per a la redacció dels Plans Locals de Gestió de Residus de cadascun dels 9 municipis adherits a aquest servei ascendeix a CENT-DIHUIT MIL CINC-CENTS CINCUANTA (118.550,00€) IVA inclòs, i s'ha estimat conforme al següent desglossament:

Redacció del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible						
Costos directes						
		h/dia	dies	hores	€/h	
Equip redactor		7	240	1680	58,3185754	97.975,21 €
Subtotal						
IVA %	21					20.574,79 €
TOTAL						118.550,00 €

Pressupost de Licitació (I.V.A. exclòs): 97.975,21.-€

Import corresponent a l'I.V. A: 20.574,79.-€

Pressupost Licitació IVA inclòs: 118.550.-€

Valor estimat del contracte: 97.975,21.- €

8. SOLVÈNCIA TÈCNICA

S'haurà d'acreditar mitjançant:

a) Una relació dels principals serveis o treballs realitzats d'igual o similar naturalesa que els que constitueixen l'objecte del contracte en el curs de, com a màxim els cinc últims anys, en què s'indique l'import, la data i el destinatari, públic o privat dels mateixos. Es consideren serveis similars aquells relacionats amb la realització de diagnòs de mobilitat urbana, la realització de plans d'acció per millorar la mobilitat i accessibilitat de la població, l'expansió urbana, el disseny i execució de programes de participació ciutadana i la implementació dels plans d'acció. Quan li siga requerit pels serveis dependents de l'òrgan de contractació dels serveis o treballs efectuats s'acreditaran mitjançant certificats expedits o visats per l'òrgan competent, quan el destinatari sigui una entitat del sector públic; quan el destinatari sigui un subjecte privat, mitjançant un certificat expedit per aquest o, mancament aquest certificat, mitjançant una declaració de l'empresari acompanyat dels documents que es troben en poder del mateix que acreditin la realització de la prestació; si escau, aquests certificats seran comunicats directament a l'òrgan de contractació per l'autoritat competent.



MANCOMUNITAT DE LA RIBERA ALTA

Código Seguro de Verificación: KJAA FMPP 7D2R TVUE F29R

Memòria PMUS/PUAM - SEFYCU 2226104

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://manra.sedipualba.es/>

Pág. 7 de 8



FIRMADO POR

Andrés Guerra Meneu
30/10/2020

Així mateix, els licitadors hauran d'acreditar que compten amb els mitjans personals o materials suficients per a l'execució del contracte.

b) Equip tècnic multidisciplinari. El contractista haurà de destinar per a l'execució del contracte, un equip tècnic multidisciplinari que abaste les diferents especialitats tècniques necessàries per a la seua correcta elaboració, dins del termini i en la forma escaient. Per a poder determinar si el contractista compleix amb la "solvència tècnica o professional" s'exigeix al contractista que aportació per a l'execució dels treballs un EQUIP TÈCNIC MÍNIM de professionals que participaran en el contracte amb coneixements tècnics sobre els aspectes objecte del contracte.

Respecte a aquest equip tècnic mínim, en la seua oferta el licitador haurà d'aportar compromís d'adscripció de mitjà materials i personals en el qual conste:

- La llista d'aquestes persones de l'equip tècnic, indicant: 1) Capacitats (titulació), 2) Tasques a exercir i 3) Dedicació.
- Curriculum vitae dels membres de l'equip.
- En el cas de ser col·laboradors, haurà d'aportar-se, a més de la documentació assenyalada en el paràgraf anterior, document personal de compromís de col·laboració en el contracte signada pel col·laborador.
- Especificar nom del director/coordinador de l'equip de treball, indicant 1) Titulació, 2) Experiència en l'objecte del contracte 3) Dedicació.

La justificació de la solvència tècnica és un requisit a complir per a poder ser adjudicatari del contracte, però no és un criteri avaluable per a la selecció del contractista adjudicatari.

9. TERMINI D'EXECUCIÓ

El contracte tindrà una durada màxima de 8 mesos, a comptar des de la data de formalització del mateix, sense possibilitat de pròrroga.

10. RESPONSABLE DEL CONTRACTE:

A l'efecte del que es preveu en l'article 62 de la LCSP, es designa a Andrés Guerra.

Alzira, el dia de la data que consta en la firma la marge del present document digital.
El Tècnic

