

## MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA EL INICIO DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN

**Expediente:** 2023/518668

**Título:** ASISTENCIA TÉCNICA PARA ELABORAR LA REVISIÓN DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. (DGM-SE 08/2022/PLAN/PTMASE).

*Esta Memoria Justificativa sustituye a las elaboradas con fecha 29 de mayo y 28 de noviembre de 2023, como consecuencia de las observaciones realizadas en los Informes 2023/152, de 2 de agosto de 2023 y 2023/312, de 10 de enero de 2024 de la Asesoría Jurídica de esta Consejería, y a la elaborada con fecha 26 de febrero de 2024, como consecuencia de las modificaciones introducidas tras el informe de disconformidad, de 22 de abril de 2024, emitido por la Intervención.*

*No obstante, la motivación de la necesidad e idoneidad del contrato, que dio lugar al inicio de este expediente de contratación mediante Acuerdo de 29 de mayo de 2023, conforme a lo establecido en los artículos 131.2 y 156.1 de la LCSP, permanece inalterable en esta fase preparatoria del expediente.*

### ÍNDICE

1. OBJETO
2. ANTECEDENTES
3. JUSTIFICACIÓN
4. CLASIFICACIÓN CPV
5. INSUFICIENCIA DE MEDIOS
6. DIRECCIÓN Y GESTIÓN DEL CONTRATO
7. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO
8. FINANCIACIÓN Y ANUALIDADES
9. FORMA DE PAGO
10. REVISIÓN DE PRECIOS
11. PLAZO DE EJECUCIÓN Y PLAZO DE GARANTÍA
12. LOTES
13. SUBCONTRATACIÓN
14. PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN
15. RÉGIMEN DE GARANTÍAS
16. REQUISITOS DE SOLVENCIA
17. MEJORAS
18. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN
19. CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN
20. SUPUESTOS DE MODIFICACIÓN
21. PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES
22. RESPONSABLE DEL CONTRATO

ANEXO N°1: Justificación de los costes directos del personal.

## 1. OBJETO

La presente Memoria, pretende describir y justificar las necesidades objeto del contrato, por parte de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, para la elaboración y redacción del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Plan de Movilidad Sostenible, en adelante PTMASE.

Los trabajos para alcanzar la Versión Final del PTMASE, que permitan su aprobación en Consejo de Gobierno, incluyen, fundamentalmente, la caracterización de la movilidad en el ámbito e incluye, entre otras, la modelización del área metropolitana de Sevilla y la realización de un análisis económico, social y ambiental de los escenarios y alternativas en las que se agrupan las actuaciones propuestas por el PTMASE. Así mismo, comprenderá los trabajos necesarios para la obtención de la **Declaración Ambiental Estratégica** y del **Informe de Evaluación del Impacto en la Salud**<sup>1</sup> que serán emitidos por la Administración competente. Se trata de evaluar las repercusiones ambientales y el impacto en la salud que supondrá la ejecución de las medidas incluidas en el PTMASE.

Una vez obtenidos tanto la *Declaración Ambiental Estratégica* como el *Informe de Evaluación del Impacto en la Salud*, deberán ser incorporados a la Versión Final. Cada uno de estos contenidos se detalla en su correspondiente apartado del PPTP.

El PTMSE se trata de un **plan con incidencia en la ordenación del territorio** por lo que seguirá lo establecido en los artículos 48 y 49 de la **Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA)**.

Además, la inclusión de la metodología de **Evaluación de las Políticas Públicas en la elaboración de los Planes Estratégicos**, impulsadas por el *Instituto Andaluz de Administración Pública* (en adelante, IAAP) conlleva realizar acciones de gobernanza y de participación activa de la ciudadanía y de los agentes sociales, acorde al “*Manual de Elaboración de Planes Estratégicos de Políticas Públicas en la Junta de Andalucía*”.

Por otro lado, también se incluye como parte del PTMASE la **perspectiva de género**. La integración del principio de igualdad de género en los planes es un mandato legal y un compromiso político de la administración de la Junta de Andalucía.

También deberá formar parte del PTMASE el **principio de transversalidad y la condición de accesibilidad universal**, atendiendo a la **Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y a la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía**.

<sup>1</sup>En Andalucía, la Evaluación del Impacto en la Salud (EIS) está integrada por dos documentos:

- El VIS, Valoración de Impacto en la Salud, que realiza el promotor, y (asistido técnicamente por la empresa que resulte adjudicataria del contrato), y
- El IEI, Informe de Evaluación de Impacto en la Salud, que será emitido por la Administración competente.

|                       |                                |   |                |
|-----------------------|--------------------------------|---|----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 2 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                |

La Versión Final del PTMASE, objeto de este contrato, debe incorporar, desde su primera fase y hasta la obtención del objeto del contrato, las actuaciones y requerimientos expuestos.

## 2. ANTECEDENTES

El **Estatuto de Autonomía** proclama en su artículo 64.1 la competencia exclusiva en materia de Transportes y Comunicaciones que incluye tanto infraestructuras como servicios que discurren en territorio andaluz. Así, el subapartado 3 establece la competencia exclusiva de nuestra Comunidad Autónoma en materia de «Transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle».

En el orden territorial desde hace unas décadas la ciudad de Sevilla ha ido generando un espacio de carácter metropolitano cada vez más intenso, con tasas de crecimiento de población y actividad económica más elevada en la corona metropolitana que en la ciudad central. Las necesidades de movilidad en este espacio metropolitano se han incrementando como consecuencia del desarrollo socioeconómico y de la mayor extensión de la ciudad, así como debido a modelos de desarrollo urbanístico que han generado especialización en los usos del suelo. Estos modelos y diseños urbanísticos poco propicios para la movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta) y para el transporte público, así como tendencias culturales favorables al incremento de la motorización han propiciado un reparto de viajes muy favorable al vehículo privado y por tanto una movilidad poco sostenible.

Para la resolución de estos problemas la **Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía** (en adelante, **LOTUMVA**), recoge entre sus instrumentos de ordenación y coordinación el Plan de Transporte Metropolitano. En su artículo 19 conceptúa este plan como el documento o documentos a través de los cuales se define el sistema de transporte y se realizan las previsiones necesarias para la gestión y financiación en los ámbitos metropolitanos. Estos ámbitos, según la Ley (artículo 12), estarán constituidos por municipios contiguos y completos entre los cuales se produzcan influencias recíprocas entre sus servicios de transportes derivadas de su interrelación económica, laboral o social.

La LOTUMVA determina en su artículo 1 el objeto de la misma, estableciendo “*la ordenación y gestión de los transportes públicos de viajeros urbanos y metropolitanos, y su coordinación con los transportes interurbanos*”. Además, en su artículo 3 establece que “*las Administraciones Públicas competentes promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos en Andalucía, en condiciones idóneas de equidad social, solidaridad territorial, seguridad y accesibilidad a las personas con movilidad reducida. A tal fin se promoverán los transportes públicos como medio preferente para los desplazamientos cotidianos y se potenciará la creación de sistemas de transporte que faciliten su acceso y disfrute por los ciudadanos, rigiéndose por los principios de planificación, participación, coordinación y cooperación, en el marco de un desarrollo sostenible. Es también fin y objetivo de la presente Ley la promoción y mejora de la calidad y seguridad del servicio de transporte público de viajeros*”. En el Título III “*De los Instrumentos de Ordenación y Coordinación*”, dedica el Capítulo I, entre otros, a definir los Planes de

|                       |                                 |   |                |
|-----------------------|---------------------------------|---|----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                 | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 3 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | N.JyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                |

Transporte Metropolitano como “el documento o conjunto de documentos a través del cuál se define el sistema de transporte en el ámbito metropolitano y se realizan las previsiones necesarias para su gestión y financiación”. En el artículo 20 indica el contenido mínimo de los Planes de Transporte Metropolitano:

- A. Delimitación y justificación de su ámbito.
- B. Análisis y diagnóstico de la demanda y oferta de transporte.
- C. Objetivos, criterios y modelo de movilidad en el ámbito metropolitano.
- D. Directrices de ordenación y coordinación de los servicios, las infraestructuras, el tráfico y las instalaciones de transporte dentro de su ámbito.
- E. Determinaciones de ordenación y coordinación de los servicios, infraestructuras, tráfico, instalaciones y red viaria de interés metropolitano.
- F. Marco tarifario de los servicios de interés metropolitano, determinándose la procedencia de los recursos destinados a cubrir los costes de su funcionamiento, los criterios para el reparto de ingresos y posibles subvenciones y las normas a seguir para la contabilización homogénea de costes por los diversos operadores.
- G. Justificación de la adecuación al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que le puedan afectar.
- H. Supuestos de revisión del Plan y determinación de modificaciones que no suponen revisión.
- I. Las determinaciones que se exijan reglamentariamente.

Del mismo modo establece, en su artículo 25.1, que “la ordenación y coordinación de los transportes en cada uno de los ámbitos metropolitanos delimitados y la gestión del correspondiente Plan de Transporte Metropolitano podrá llevarse a cabo por un consorcio con las facultades necesarias para garantizar el funcionamiento eficiente del sistema de transportes”.

En este contexto, en el periodo 2005-2006 se desarrollaron los trabajos que culminaron con la aprobación por el Consejo de Gobierno, del **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, Plan de Movilidad Sostenible**, mediante el Decreto 188/2006, de 31 de octubre. Se daba así respuesta por parte de las Administraciones a la necesidad de disponer del instrumento de ordenación, gestión y coordinación para propiciar un sistema de transporte con niveles adecuados de accesibilidad a los equipamientos y servicios, a los centros de trabajo, de compras, de ocio, etc. del ámbito metropolitano.

Posteriormente, el **Acuerdo de 11 de diciembre de 2012, del Consejo de Gobierno**, formula la **revisión del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Plan de Movilidad Sostenible**, cuya elaboración y aprobación se realizará de acuerdo con los principios de planificación, participación, coordinación y cooperación, conforme a las determinaciones contenidas en la LOTUMVA, especialmente en sus artículos 12, 13, 19, 20 y 21.

En dicho Acuerdo de Formulación se ponía de manifiesto cómo en las últimas décadas “la ciudad de Sevilla ha ido generando un espacio de carácter metropolitano cada vez más intenso, con tasas de crecimiento de población y actividad económica más elevada en la corona metropolitana que en la ciudad central. Las necesidades de movilidad en este espacio metropolitano se han incrementando como consecuencia del desarrollo socioeconómico y de la mayor extensión de la ciudad, así como debido a modelos de desarrollo

|                       |                                 |   |                |
|-----------------------|---------------------------------|---|----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                 | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 4 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | N.JyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                |

urbanístico que han generado especialización en los usos del suelo. Estos modelos y diseños urbanísticos poco propicios para la movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta) y para el transporte público, así como tendencias culturales favorables al incremento de la motorización han propiciado un reparto de viajes muy favorable al vehículo privado y por tanto una movilidad poco sostenible.” Circunstancias que siguen vigentes a día de hoy, en consonancia con lo que se recoge en el Acuerdo del 11 de diciembre de 2012, ya que no se han producido grandes cambios en las infraestructuras de transporte metropolitanas (nuevas líneas de metro, plataformas reservadas, etc.) que modifiquen significativamente la movilidad desde esa fecha.

Destacar, que es precisamente en el artículo 21 de la LOTUMVA donde se señala que “La elaboración y aprobación inicial del Plan de Transporte Metropolitano y de sus revisiones se realizará por la Consejería competente en materia de transportes a propuesta, en su caso, del consorcio a que se refiere el título IV de esta Ley, y su aprobación definitiva corresponderá al Consejo de Gobierno mediante decreto, oídas las Corporaciones Locales interesadas y previo informe de los órganos consultivos de ámbito autonómico en las materias de ordenación del territorio y transportes.

Las modificaciones que no supongan revisión del Plan serán aprobadas por la Consejería competente en materia de transportes a propuesta, en su caso, del Consorcio de Transporte Metropolitano.”

En relación con el **marco competencial**, según el **Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda**, concretamente, en su **Artículo 10** se definen las competencias de la Dirección General de Movilidad y Transportes, estableciendo que dicha Dirección General es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda correspondiéndole, entre otras, las siguientes funciones principalmente relacionadas con la elaboración de planes y programas en materia de movilidad y promoción de la movilidad sostenible:

“a) La elaboración de estrategias, planes y programas en materia de movilidad, ligadas al transporte de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general establecido por la Viceconsejería; así como su aprobación desarrollo y seguimiento en el marco de sus competencias.

b) La elaboración de normas y la redacción de estudios y planes en el ámbito de la gestión del transporte, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de movilidad y transportes a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género, todo ello con criterios de sostenibilidad y accesibilidad.

c) La ordenación de todos los servicios de transporte por carretera, ferroviario, por cable y otros modos que correspondan de acuerdo con la normativa vigente.

d) La programación, promoción y fomento de actividades de educación y sensibilización sobre la movilidad sostenible, a través de actividades de estudio, concursos, divulgación, formación y otros.

|                       |                                |   |                |
|-----------------------|--------------------------------|---|----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 5 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                |

e) La gestión, control, explotación e inspección de los servicios de transporte por carretera, ferroviarios, por cable y otros que le correspondan de acuerdo con la legislación vigente. La gestión y control del transporte público en Andalucía integrará la información del transporte público de Andalucía, mejorando la obtención de información, la planificación, gestión y coordinación del transporte público y la difusión de la información.

f) La gestión administrativa de cuantos asuntos se deriven de la aplicación de la normativa vigente en materia de transportes y movilidad.

/.../”

Asimismo, según este Decreto, quedan adscritos a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía y el Centro de Control y Gestión del Transporte Público en Andalucía.

### 3. JUSTIFICACIÓN

La evolución de la movilidad en los ámbitos urbanos y metropolitanos de Andalucía ha tendido hacia tasas unitarias de movilidad más elevadas y de mayor distancia recorrida y a una pérdida progresiva de la movilidad no motorizada, e s p e c i a l m e n t e de la peatonal y con escaso uso de la bicicleta. Además, en este escenario los viajes captados por los modos públicos entre la movilidad motorizada ha tendido, cuando no a la reducción en términos absolutos de viajes captados, si en términos relativos. Los incrementos de movilidad, utilizando como medio principal el automóvil, la reducción de viajes peatonales, la falta de medidas que favorezcan el uso de la bicicleta y la baja captación de público del transporte público ha creado un modelo insostenible no solo por sus efectos ambientales y de consumo energético, si no por que al mismo tiempo esta generando incapacidad para desempeñar con garantías su función principal: garantizar la movilidad de las personas en condiciones de eficiencia y seguridad y la fluidez del transporte de mercancías, especialmente el “último kilómetro”, que es el nexo de unión del transporte de media y larga distancia con las personas y se produce siempre en las zonas urbanas y metropolitanas. La implementación de procesos más eficientes de distribución de mercancías en el ámbito urbano y metropolitano es una de las cuestiones más relevantes que deben tenerse en cuenta en la planificación.

Con el desarrollo económico de las últimas décadas las ciudades han tendido a la dispersión urbana con zonas residenciales de baja ocupación, al mismo tiempo que se han creado grandes centros atradores de población. Ambos factores han favorecido el uso de vehículo privado en detrimento del transporte público y de la peatonalización de las ciudades. En este modelo de movilidad han influido elementos culturales, promovidos por los medios de comunicación y la publicidad, en los que el automóvil se asocia a mayores cuotas de libertad y eficiencia. Esta eficiencia está en cuestión debido a una sobre-saturación de la tenencia y uso del vehículo privado, que provoca la congestión de la movilidad, aparte de evidentes problemas medioambientales y de salud.

Las aglomeraciones urbanas andaluzas no han sido ajenas a una tendencia global de generación de ese modelo de ciudad dispersa y especializada, opuesto al tradicional de la ciudad mediterránea, donde los

|                       |                                |   |                |
|-----------------------|--------------------------------|---|----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 6 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                |

lugares de residencia, trabajo, servicios o abastecimiento se encuentran segregados y alejados entre sí, provocando los problemas mencionados.

Desde la Unión Europea junto con las Administraciones Española y Andaluza se proponen y ponen en marcha políticas y estrategias con el fin de desarrollar un modelo de ciudad que minimice la necesidad de desplazamientos motorizados, teniendo en cuenta la recuperación de la ciudad existente, evitando el consumo excesivo de suelo, diseñando medidas integradas de transporte multimodal, disminuyendo el tráfico de vehículos privados, racionalizando el tráfico dedicado al transporte de mercancías y favoreciendo el transporte público, la peatonalización y el uso de medios de transporte sin motor, principalmente representado por la bicicleta. Tanto para el vehículo público como para el privado y el transporte de mercancías en las áreas urbanas y metropolitanas se apuesta por vehículos movidos por motores menos contaminantes que el motor de combustión, especialmente se está impulsando el motor eléctrico. En el PPTP de detallan las principales directivas, políticas y estrategias de las administraciones europeas, española y andaluza que dan sustento y justificación a los requerimiento técnicos necesarios para la elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible que den respuesta adecuada a los retos a los que se enfrentan las áreas metropolitanas, especialmente las de mayor densidad.

Desde la administración andaluza se apuesta por desarrollar Planes de Movilidad Sostenible que alcancen los objetivos expuestos, siendo conscientes que su cumplimiento nos llevará a mejorar la salud, luchar contra el cambio climático, permitir la accesibilidad universal y la igualdad de género.

Conseguir estos objetivos requiere una adecuada planificación que debe sustentarse en una metodología que garantice y asegure todos los procesos de un plan estratégico, desde el conocimiento de la realidad a la evaluación de las actuaciones, pasando por el establecimiento de objetivos específicos y medidas concretas. En este sentido, se justifica la aplicación de la Evaluación de las Políticas Públicas respaldada por la Ley 1/2014, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía. La Planificación, realizada bajo criterios de calidad, garantiza que los objetivos, medidas y acciones que emanan de ella sean alcanzables y posibles y asegura que podrá ser evaluada con los adecuados indicadores.

Por otro lado, en aplicación del principio de Transparencia Pública, para la elaboración de los Planes Estratégicos se fomentará y facilitará la participación ciudadana en la elaboración de los Planes Estratégicos, bajo el convencimiento que las políticas públicas deben incorporar soluciones a los problemas y necesidades que afectan a la sociedad en su conjunto.

Por todo ello, este expediente tiene por objeto la elaboración del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Plan de Movilidad Sostenible como instrumento estratégico de diseño, planificación y evaluación de las actuaciones a realizar. El Plan será el instrumento básico para la planificación del sistema de transporte y movilidad del área metropolitana de Sevilla y para la concertación de los tres niveles de Administración (local, autonómico y estatal) con competencias en materia de transporte en el territorio metropolitano.

En consecuencia, su contenido hace referencia al conjunto de elementos que forman parte de este sistema: las infraestructuras, los equipamientos e instalaciones, los servicios de transporte público, el

|                       |                                |   |                |
|-----------------------|--------------------------------|---|----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 7 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                |



aparcamiento y la ordenación del tráfico, así como al conjunto de los modos de transporte que integran el sistema teniendo en cuenta lo siguiente:

- Incorporar los procesos que marca el artículo 36 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, para la obtención de la Declaración Ambiental Estratégica, puesto que el PTMASE, acorde a esta Ley se encuentra sometido a la Evaluación Ambiental Estratégica.
- Integrar los instrumentos necesarios para evaluar la pertinencia y relevancia de las propuestas en relación con el grado de integración de género. Todo ello de acuerdo con la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía y la reciente Ley 9/2018, de 8 de octubre, de modificación de la Ley 12/2007, que insta a la Junta de Andalucía a promover la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.
- Incorporar los procesos que marca la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía, para obtener el Informe de Evaluación de Impacto en la Salud, puesto que todos los planes que puedan tener incidencia en la Salud, y es el caso del PTMASE, están sometidos a lo marcado por la citada Ley.
- Planificar y evaluar el PTMASE acorde los procedimientos establecidos por la Evaluación de las Políticas Públicas que se enmarca en la Ley 1/2014, de 24 de junio, Transparencia Pública de Andalucía.
- Diseñarse integrando el principio de Transversalidad y la condición de Accesibilidad Universal, aplicando el principio de Transversalidad de las políticas en materia de discapacidad, acorde a la Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía.
- Diseñarse para reducir la emisión de gases de efecto invernadero, acorde al papel relevante que la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, atribuye al transporte y la movilidad.

#### 4. CLASIFICACIÓN CPV

CPV: 71311200-3 - Servicios de Consultoría en Sistemas de Transporte.

#### 5. INSUFICIENCIA DE MEDIOS

Para la ejecución de los trabajos se requiere de un equipo multidisciplinar que cuente con expertos en:

- a) Modelización de la movilidad en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas.
- b) Planificación del transporte.
- c) Operación y gestión de sistemas de transporte.

|                       |                                |   |                |
|-----------------------|--------------------------------|---|----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 8 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                |



- d) Derecho administrativo (deseable conocimientos en derecho del transporte).
- e) Medio Ambiente, Gestión Integrada de Calidad Ambiental y Cambio Climático, cálculo de huella de carbono e impacto en Salud.
- f) Análisis económico y financiero de sistemas de transporte (Análisis Coste Beneficio en modelos de transporte y sus alternativas.)
- g) Coordinación y evaluación de Proyectos que asegure la adecuación de los trabajos y sus resultados a la planificación estratégica de la Evaluación de Políticas Públicas.
- h) Planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal.

En cuanto a los expertos descritos en los puntos a), b) y c), se requiere personal con conocimientos en la materia y, especialmente, con dilatada experiencia, debido entre otras razones, a los constantes cambios y mejoras que se están produciendo en la planificación de la movilidad en áreas interurbanas, urbanas y metropolitanas. Por ello, es necesario disponer de personal con experiencia en modelización, en planificación y en operación y gestión del transporte. Este factor es muy importante, puesto que las experiencias acumuladas y la buenas prácticas llevadas a cabo por este personal enriquecerán el objeto del contrato y, también, evitarán errores, producidos en otras áreas. Recalcar, que la experiencia en la participación activa y con responsabilidades en la elaboración de Planes de Transporte y de Movilidad es un factor de éxito para la consecución del objeto del contrato y en sus tiempos de ejecución.

Además, la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda no dispone del software ni del hardware necesario para el tratamiento de datos que exige el proceso de modelización de la demanda.

Por lo que respecta al punto d), este perfil es necesario para poder contar con la gestión y asesoramiento en todo tipo de operaciones relacionadas con el Derecho administrativo para conseguir la agilización de la tramitación administrativa del PTMASE, ya que este proceso en los Planes de Transporte Metropolitanos suele complicarse y provocando habitualmente retrasos.

Además, es necesario disponer de personal que tenga experiencia en la obtención de la Declaración Ambiental Estratégica y en su incorporación al PTMASE, al igual que, en la obtención del Informe de Evaluación de Impacto en la Salud y su incorporación al PTMASE. Esta experiencia es crítica, debida a los tiempos necesarios para su obtención, que pueden verse acortados si se cuenta con personal con experiencia en estos trabajos. Y por el contrario pueden verse incrementados si se pasa por alto algún trámite o información que sea de interés para las administraciones ajenas a esta Consejería, provocando la solicitud de subsanaciones y aclaraciones por parte de estas administraciones y por consiguiente retrasos en la ejecución del contrato.

En relación al punto f) se precisa personal especializado en analizar el coste beneficio de las diferentes propuestas que se propongan. De la realización de un correcto análisis dependerá que se seleccione la mejor alternativa, teniendo en cuenta los costes y beneficios económicos, y los costes y beneficios sociales y medioambientales. Asimismo, se considera esencial esta experiencia para que las alternativas propuestas sean sostenibles financieramente.

|                       |                                |   |                |
|-----------------------|--------------------------------|---|----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 9 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                |

Se necesita, además, personal con experiencia en la coordinación y evaluación de proyectos, debido a la diversidad de actuaciones a realizar y la coordinación que debe de haber entre ellas. Por otro lado, teniendo en cuenta la diversidad de interesados, la coordinación de estos resulta fundamental para el desarrollo del contrato y la ejecución en tiempos.

Asimismo, es esencial poder contar con un especialista en planeamiento urbanístico, con conocimiento del marco de regulación de la gestión urbanística que domine la relación entre planificación territorial, urbanística y sectorial de infraestructuras de transporte y que permita una adecuada integración de las futuras infraestructuras de transporte multimodal y de los servicios urbanos, como elementos de construcción de la ciudad y de sus espacios públicos.

Ninguna de la actividades expuestas están reservadas a funcionarios públicos y no pueden ser reflejadas en un Informe del Servicio de Personal que tan sólo podrá pronunciarse sobre la relación de puestos de trabajo del Centro Directivo, pero no sobre su especialidad y su carga de trabajo.

Por todo lo expuesto, queda de manifiesto que la Dirección General de Movilidad y Transportes no cuenta en la actualidad con medios personales ni técnicos que cumplan los requisitos exigidos de titulación, ni con la experiencia suficiente para poder realizar los trabajos reseñados, lo cual determina la necesidad de recurrir a servicios externos para que asistan técnicamente a la Administración.

## 6. DIRECCIÓN Y GESTIÓN DEL CONTRATO

Atendiendo a las necesidades de personal, especificadas en el punto anterior, la empresa que resulte adjudicataria aportará su propia dirección y gestión al contrato, siendo responsable de la organización del servicio, de la asignación de las funciones del personal adscrito al proyecto, de la calidad técnica de los trabajos y de la realización de los servicios, en los términos del artículo 311.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

La empresa adjudicataria nombrará un Director o Directora de Proyecto que representará a la empresa ante la Administración y debe figurar en el modelo de formulario “EQUIPO TÉCNICO”, incluido en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares. El Director/a del Proyecto será considerado el representante del adjudicatario e interlocutor ante la Administración, asumiendo las tareas de dirección y coordinación de todos los trabajos, acorde a las instrucciones recibidas por el Responsable del Contrato designado por la Dirección General de Movilidad y Transportes.

Los trabajos se realizarán en las instalaciones de la empresa adjudicataria, salvo que excepcionalmente y por el tiempo mínimo imprescindible, fuera necesario realizar actuaciones puntuales en las dependencias de la Administración por razón de consulta, utilización de material o documentación obrante en ésta.

## 7. PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

### 7.1. Presupuesto Base de Licitación

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 10 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



**Presupuesto Base de Licitación:** Base + Importe IVA = Total. (Artículo 100).

- Determina el límite de las ofertas que se aceptarán.
- En los contratos en los que el coste de personal forme parte del precio total del contrato, el presupuesto base de licitación indicará de forma desglosada y con desagregación de género y categoría profesional los costes salariales estimados a partir de un convenio.
- Además, acorde al Art. 100.2 se deben desglosar los costes directos, indirectos y otros posibles gastos.

El **Presupuesto Base de Licitación** es de 246.064,45 € (I.V.A. incluido). (Artículo 100 Ley 9/2017), cuyo desglose es el siguiente:

| Importe sin IVA<br>(€) | I.V.A.<br>(€) | Importe Precio Base<br>(€) |
|------------------------|---------------|----------------------------|
| 203.359,05             | 42.705,40     | 246.064,45                 |

Se han estimado los precios unitarios horarios de personal para cada categoría profesional considerada que servirán de base para el cálculo del presupuesto de ejecución material de los trabajos.

Para el cálculo de estos costes unitarios de personal se ha tenido en consideración:

i) Convenio sectorial de aplicación.

Por un lado, el art.101.2 de la LCSP establece que: “En los contratos de servicios y de concesión de servicios en los que sea relevante la mano de obra, en la aplicación de la normativa laboral vigente a que se refiere el párrafo anterior se tendrán especialmente en cuenta los costes laborales derivados de los convenios colectivos sectoriales de aplicación” y, por otro, el art. 102.4 de LCSP establece que “En aquellos servicios en los que el coste económico principal sean los costes laborales, deberán considerarse los términos económicos de los convenios colectivos sectoriales, nacionales, autonómicos y provinciales aplicables en el lugar de prestación de los servicios”.

En relación a este aspecto, se debe poner de relieve que, tal y como se señala en el art. 201 de la LCSP, “Los órganos de contratación tomarán las medidas pertinentes para garantizar que en la ejecución de los contratos los contratistas cumplen las obligaciones aplicables en materia medioambiental, social o laboral establecidas en el derecho de la Unión Europea, el derecho nacional, los convenios colectivos o por las disposiciones de derecho internacional medioambiental, social y laboral que vinculen al Estado y en particular las establecidas en el anexo V”, el fin último es garantizar que **los costes salariales** a tomar como referencia en la confección del presupuesto **no son inferiores a los establecidos en los convenios colectivos de aplicación**.

En este sentido, la primera aproximación a los costes salariales se ha realizado en base al Convenio Sectorial de referencia, es decir, al *XX Convenio colectivo nacional de empresas de ingeniería; oficinas de estudios*

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 11 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NjyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

técnicos; inspección, supervisión y control técnico y de calidad (Resolución de 27 de febrero de 2023, de la Dirección General de Trabajo), publicado en BOE el 10 de marzo de 2023.

Los perfiles profesionales incluidos en el presente contrato y su correspondencia con las categorías/niveles establecidos en el Convenio Colectivo vigente son:

| CÓDIGO | CONCEPTO   | GRUPO PROFESIONAL | NIVEL SALARIAL | PERSONAL  |   |
|--------|--|-------------------|----------------|---|---|
|        |  |                   |                | TÉCNICO   | ADMINISTRATIVO  |
| PMO-1  | Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.                   | I                 | 1              | INGENIERO; ARQUITECTO; DOCTOR; LICENCIADO; TITULADO 2.º Y 3.º CICLO UNIVERSITARIO; GRADUADO UNIVERSITARIO CON MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL HABILITANTE O MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL (MÍN. 60 ECTS), CUANDO APORTE ESPECIALIZACIÓN Y COMPETENCIAS PROFESIONALES NECESARIAS PARA EL DESEMPEÑO DEL PUESTO DE TRABAJO. ANALISTA | -   |
| PMO-2  | Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |   |
| PMO-3  | Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |   |
| PMO-4  | Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años              | I                 | 1              | -   | LICENCIADO; TITULADO 2.º Y 3.º CICLO UNIVERSITARIO; GRADUADO UNIVERSITARIO CON MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL HABILITANTE O MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL (MÍN. 60 ECTS), CUANDO APORTE ESPECIALIZACIÓN Y COMPETENCIAS PROFESIONALES NECESARIAS PARA EL DESEMPEÑO DEL PUESTO DE TRABAJO. |
| PMO-5  | Técnico titulado medio/grado especialista en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años. | I                 | 2              | GRADUADO UNIVERSITARIO; INGENIERO TÉCNICO; ARQUITECTO TÉCNICO; APAREJADOR; DIPLOMADO UNIVERSITARIO; TITULADO 1er. CICLO UNIVERSITARIO   | -   |
| PMO-6  | Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |   |
| PMO-7  | Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                |   |   |
| PMO-8  | Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                |   |   |

ii) Coeficientes de mayoración.

Por otro lado, a los costes salariales calculados en base al Convenio sectorial de aplicación se le han aplicado unos coeficientes de mayoración que tienen en cuenta los siguientes aspectos:

- Complejidad, responsabilidad, dedicación, cualificación profesional para los diferentes perfiles y condiciones de mercado.
- Bajas económicas habituales en este tipo de trabajos en otras licitaciones de la CFATV

En el Anexo N°1 se recoge la Justificación de precios unitarios de personal que se han utilizado en la confección del presupuesto, quedando justificado su adecuación tanto al convenio laboral de referencia como al mercado en términos de precios unitarios.

Los precios unitarios adoptados son los siguientes:

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 12 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NjyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



| CÓDIGO | CONCEPTO   | GRUPO PROFESIONAL | NIVEL SALARIAL | PERSONAL  |   | COSTE DIRECTO HORARIO DE PERSONAL |
|--------|--|-------------------|----------------|---|---|-----------------------------------|
|        |  |                   |                | TÉCNICO   | ADMINISTRATIVO  |                                   |
| PMO-1  | Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.                   | I                 | 1              | INGENIERO; ARQUITECTO;<br>DOCTOR; LICENCIADO;<br>TITULADO 2.º Y 3.º CICLO UNIVERSITARIO; GRADUADO UNIVERSITARIO CON MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL HABILITANTE O MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL (MÍN. 60 ECTS), CUANDO APORTE ESPECIALIZACIÓN Y COMPETENCIAS PROFESIONALES NECESARIAS PARA EL DESEMPEÑO DEL PUESTO DE TRABAJO.<br>ANALISTA. | -   | 35,65 €                           |
| PMO-2  | Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |   | 35,65 €                           |
| PMO-3  | Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |   | 35,65 €                           |
| PMO-4  | Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años              | I                 | 1              | -   | LICENCIADO; TITULADO 2.º Y 3.º CICLO UNIVERSITARIO; GRADUADO UNIVERSITARIO CON MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL HABILITANTE O MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL (MÍN. 60 ECTS), CUANDO APORTE ESPECIALIZACIÓN Y COMPETENCIAS PROFESIONALES NECESARIAS PARA EL DESEMPEÑO DEL PUESTO DE TRABAJO. | 33,01 €                           |
| PMO-5  | Técnico titulado medio/grado especialista en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años. | I                 | 2              | GRADUADO UNIVERSITARIO; INGENIERO TÉCNICO; ARQUITECTO TÉCNICO; APAREJADOR; DIPLOMADO UNIVERSITARIO; TITULADO 1er. CICLO UNIVERSITARIO   | -   | 27,64 €                           |
| PMO-6  | Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |   | 27,64 €                           |
| PMO-7  | Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                |   |   | 27,64 €                           |
| PMO-8  | Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                |   |   | 27,64 €                           |

Los costes unitarios de personal que finalmente se tienen en cuenta para la confección del presupuesto cumplen el doble objetivo de ser respetuosos con los costes salariales mínimos derivados del Convenio sectorial de aplicación y con los costes de mercado (véase el anexo nº1: Justificación de los costes directos del personal).

En la siguiente tabla se muestra la tarifa/hora y la dedicación estimada por cada perfil requerido para la ejecución de los trabajos.

- Costes Directos. Personal a asignar al proyecto:

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 13 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NjyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



| Perfil  | Horas estimadas | Precio/hora (€/h) <sup>(1)(2)</sup> | Importe (€) <sup>(1)</sup> |
|---|-----------------|-------------------------------------|----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.</li> <li>Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.</li> <li>Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.</li> </ul>  | 2.327           | 35,65                               | 82.957,55                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Consultor en Asesoría Jurídica Licenciado en Derecho con una experiencia mínima de 5 años.</li> </ul>  | 389             | 33,01                               | 12.840,89                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Técnico titulado medio/grado especialista en transporte con experiencia en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años.</li> <li>Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.</li> <li>Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años..</li> <li>Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.</li> </ul> | 2.420           | 27,64                               | 66.888,80                  |
| <b>(Costes Directos)</b>  |                 |                                     | <b>162.687,24</b>          |

(1) Importes sin GG, BI, IVA

(2) El precio hora es el mismo con independencia que el puesto este ocupado por hombre o mujer

Los porcentajes a aplicar por Gastos Generales y Beneficio Industrial proceden de una base de datos del Banco de España, los Registros de España y el Comité Europeo de Centrales de Balances que ofrece 29 ratios que son útiles para estimar el presupuesto base de licitación de los contratos, estando acorde con lo establecido por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 14 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NjyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

Del análisis de los citados ratios se obtienen los porcentajes a aplicar por Gastos Generales y Beneficio Industrial. Para ello se solicitan los ratios correspondientes al CNAE M711 “Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería y otras actividades relacionadas con el asesoramiento técnico” y para todas las cifras de negocio.

| Concepto                 |         | Importe (€)       |
|--------------------------|---------|-------------------|
| Costes Directos Personal |         | <b>162.687,24</b> |
| Suma parcial             |         | <b>162.687,24</b> |
| Gastos Generales         | 17,84 % | 29.023,40         |
| Beneficio Industrial     | 7,16 %  | 11.648,41         |
| Importe Sin IVA          |         | 203.359,05        |
| IVA                      | 21,00 % | 42.705,40         |
| Importe con IVA          |         | 246.064,45        |

## 7.2. Valor Estimado del Contrato

**Valor Estimado del Contrato** (Artículo 101.2 de la Ley 9/2017)

| Concepto  | Importe (€) |
|---|-------------|
| Presupuesto base de licitación (sin iva):             | 203.359,05  |
| Importe modificación <sup>(1)</sup>                   | 40.671,81   |
| Importe valor estimado del Contrato (IVA no incluido) | 244.030,86  |

(1) Porcentaje máximo por modificaciones previstas acorde al artículo 204, detalladas en el apartado 20 (Supuestos de modificación) de esta Memoria: 20%

## 8. FINANCIACIÓN Y ANUALIDADES

| Año  | Partida Presupuestaria   | Proyecto Inversión | Importes   |
|------|--------------------------|--------------------|------------|
| 2025 | 1700170269 G/51B61700/00 | 2023000911         | 172.245,12 |
| 2026 | 1700170269 G/51B61700/00 | 2023000911         | 73.819,33  |

Esta actuación está cofinanciada por la Unión Europea, a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER 2021-2027), con una tasa de cofinanciación del 85%.

**9. FORMA DE PAGO**

| Certif.<br>nº | Hitos / Entregas   | %<br>Presupuesto | Importes (€)<br>(1) |
|---------------|--|------------------|---------------------|
| 1             | Hito 1. Entrega del Análisis y Diagnóstico y aprobación por el Responsable del Contrato  | 20%              | 49.212,89           |
| 2             | Hito 2. Entrega Borrador del PTMASE y aprobación por el Responsable del Contrato.  | 30%              | 73.819,34           |
| 3             | Hito 3. Entrega Versión Preliminar del PTMASE y aprobación por el Responsable del Contrato.  | 20%              | 49.212,89           |
| 4             | Hito 4. Entrega Versión Final del PTMASE y aprobación por el Responsable del Contrato.   | 20%              | 49.212,89           |
| 5             | Hito 5. Entrega Documento de Síntesis, Resumen descriptivo de la integración de Declaración de Impacto en la Salud e Informe de Evaluación de Impacto en la Salud y las adaptaciones de documentos que fuesen necesarias y aprobación por el Responsable del Contrato. | 10%              | 24.606,44           |

|                                    |                   |
|------------------------------------|-------------------|
| <b>Presupuesto Base Licitación</b> | <b>246.064,45</b> |
|------------------------------------|-------------------|

(1) Los citados importes han considerado el presupuesto de licitación, por lo que las cantidades definitivas a abonar se calcularán sobre el importe de la oferta económica de la empresa que resulte adjudicataria.

Registro para presentación de facturas: Punto General de entrada de facturas electrónicas de la Administración General del Estado <https://face.gob.es/es>

**10. REVISIÓN DE PRECIOS**

El presente contrato no será objeto de revisión periódica de precios (Artículo 103)

**11. PLAZO DE EJECUCIÓN Y PLAZO DE GARANTÍA**

El plazo de ejecución estimado es de 18 meses.

El cómputo del inicio del plazo se registrará por lo indicado en el Art.30 de la Ley 39/2015.

La fecha de referencia para el inicio del plazo de ejecución es el 2 de noviembre de 2024, si bien, esta fecha quedará supeditada al desarrollo del proceso de licitación, pudiendo variar en función de los diferentes plazos previstos en la LCSP, y de las incidencias que pudieran darse en el proceso.

El plazo de garantía es de 1 año.

La planificación de los trabajos queda sintetizada en la tabla siguiente:

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 16 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



| MESES   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| <b>HITOS PRINCIPALES</b>  |   |   | 1 |   |   | 2 |   |   |   | 3  |    |    |    |    | 4  |    |    | 5  |   |
| <b>ETAPAS/ACCIONES/PPALES.<br/>ENTREGABLES</b>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| →Cronograma del Proyecto. <sup>(0)</sup>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| →Equipo de Trabajo. <sup>(0)</sup>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| →Tabla de entregables actualizada. <sup>(0)</sup>   | ✓ |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| →Modelo Certificado Responsable de Participación en el Proyecto. <sup>(0)</sup>                   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| →Acciones transversales. Reuniones coordinación.  | ✓ |   | ✓ |   |   | ✓ |   |   | ✓ |    |    |    | ✓  |    |    | ✓  |    | ✓  |   |
| →Jornadas de Presentación y Cierre. (Calendario orientativo) <sup>(1)</sup>                       | ✓ |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    | ✓ |
| →Jornadas participativas. (Ver apartado 5.12) <sup>(1)</sup>                                      |   |   |   | ✓ |   |   |   | ✓ |   |    |    |    | ✓  |    |    |    |    |    |   |
| <b>Etapa 1.- Versión Borrador PTMASE</b>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| Análisis y Diagnóstico. (Avance), Resumen y Presentación digital.                                 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| Modelización (Versión Borrador).  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| Documento Inicial Estratégico de Evaluación Ambiental.  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| Constitución de los los equipos de la evaluación ex ante y de la evaluabilidad previa.            |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| <b>↻ Versión Borrador PTMASE</b>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| →Consulta AAPP afectadas e interesados <sup>(2)</sup> →Emisión Documento Alcance <sup>(2)</sup> . |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| <b>Etapa 2.- Versión Preliminar PTMASE</b>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| Modelización (versión preliminar).  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| EAE y tareas fases 4 y 5 bloque trabajos E.   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| Adaptaciones surgidas del análisis de los escenarios.   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| Adaptación del documento Valoración del Impacto en la Salud.                                      |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| <b>↻ Versión Preliminar PTMASE</b>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |
| Consulta Pública y audiencia <sup>(3)</sup>   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |



| MESES  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |  |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| <b>HITOS PRINCIPALES</b>   |   |   | 1 |   |   | 2 |   |   |   | 3  |    |    |    |    | 4  |    |    | 5  |  |
| <b>ETAPAS/ACCIONES/PPALES. ENTREGABLES</b>   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| <b>Etapa 3.- Versión Final PTMASE</b>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Modelización (versión final).  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Estudio Ambiental Estratégico. <sup>(4)</sup>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Adaptaciones surgidas del análisis de los escenarios.  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Adaptación del documento Valoración del Impacto en la Salud.   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Memoria de Valoración Económica.   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Análisis de Sostenibilidad Financiera.   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Informe de Evaluación de Impacto de Género.  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Informe final de Evaluación Ex Ante e Informe final de la Evaluabilidad Previa.                                  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| ☞ <b>Versión Final PTMASE<sup>(5)</sup></b>  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| <b>Etapa 4.- Síntesis y Adaptaciones Finales</b>   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Emisión y publicación del DAE en BOJA.   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Incorporación DAE al PTMASE.   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| ☞ <b>Documento Síntesis PTMASE</b>   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Resumen descriptivo de la integración de DIS, Informe EIS e Informe análisis de la valoración de los escenarios. |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Adaptación de documentos en el caso de ser solicitado.   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |

(0) Plazo 15 días desde firma del contrato

(1) En función de la necesidades podrán llevarse a cabo otras jornadas, ya sean de presentación, resultados o participativas, limitándose a 8 el número en las que debe participar la empresa adjudicataria. Las reuniones de coordinación no se incluyen en estas jornadas.

(2) Fases 2 y 3 del bloque de trabajos E. El responsable es el Órgano ambiental.

(3) A realizar por el órgano promotor con apoyo de la empresa adjudicataria.

(4) Fases 7 y 8 del bloque de trabajos E.

(5) Incluye Estudio Ambiental Estratégico, Resultado Información pública y consultas y Resumen.

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 18 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

## 12. LOTES

El objeto del contrato es la elaboración de un único Plan Estratégico, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, por tanto, la subdivisión en lotes no es viable técnicamente ni financieramente. Este Plan Estratégico se nutre de trabajos que interactúan entre sí e inciden directamente en la redacción del Plan en sus versiones Borrador, Preliminar y Final. En este expediente los trabajos y tareas que lo integran han de estar ejecutados por un único equipo multidisciplinar y dirigidos por un experto en planificación del transporte. Un Plan Estratégico ha de ser, al menos, homogéneo, coherente y orientado a un determinado fin, por lo que su fragmentación en lotes provoca un sobreesfuerzo técnico y financiero que no garantiza los resultados esperados.

Cualquier lotificación traería consigo un esfuerzo de coordinación extra, la necesidad de aumentar los equipos de trabajo para homogeneizar los diferentes estilos de redacción y presentación de trabajos, el número de reuniones, el establecimiento de protocolos de comunicación entre proveedores y el aumento de los riesgos asociados a todo proyecto con un gran número de interesados. Todo ello nos llevaría a un aumento de costes, con un aumento de los riesgos y menores garantías de éxito.

Por otro lado, tal y como queda reflejado en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, el trabajo a realizar se sustenta sobre la elaboración de las diferentes etapas (versiones) del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla. Estas versiones son borrador, preliminar y final. El resto de trabajos están estrechamente relacionados con alguna o algunas de estas etapas e influyen en los tiempos de entrega de cada versión, pudiendo producirse revisiones de alguna de las versiones en función del resto de trabajos.

Un escenario de lotificación nos llevaría un elevado número de contratos y a la necesidad de coordinar a una pluralidad de contratistas diferentes.

Por todo ello, la lotificación del contrato dificultaría la correcta ejecución del mismo desde un punto de vista técnico y pondría en riesgo la ejecución del contrato y la obtención de los resultados finales.

## 13. SUBCONTRATACIÓN

De conformidad y con las limitaciones establecidas en el artículo 215 de la LCSP, el contratista podrá concertar con terceros la realización parcial de la prestación objeto de este contrato. Los trabajos que podrán ser objeto de subcontratación, siguiendo la identificación de trabajos del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares son: Modelización para el PTMASE (Apartado 5.2 de PPTP), el Análisis Coste Beneficio (véase el tercer párrafo del apartado 3.2.1.2 Análisis de los Escenarios y el segundo párrafo del capítulo 5.5 del PPTP), la Memoria de Valoración Económica (Entregable E-G-4., véase capítulo 5.8 del PPTP, apartado 12.1 de la Estructura y contenido del Plan) y el Análisis de Sostenibilidad Financiera (Entregable E-G-5, véase capítulo 5.8 del PPTP, apartado 12.2 de la Estructura y contenido del Plan).

Por tanto, se consideran críticas el resto de las tareas que componen el expediente y que se indican a continuación, por ello, deberán ser ejecutadas directamente por la persona contratista o, en el caso de una oferta presentada por una unión de empresarios, por una participante en la misma:

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 19 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



- Elaboración del análisis y diagnóstico. Problemas, necesidades y retos (véase capítulo 5.3 del PPTP).
- Determinación de objetivos estratégicos, indicadores y líneas estratégicas (véase capítulo 5.4 del PPTP).
- Análisis de escenarios y selección del escenario del Plan (excepto ACB). Incluye Análisis Multicriterio (véase capítulo 5.5 del PPTP).
- Trabajos necesarios para obtención de la DAE (véase capítulo 5.6 del PPTP).
- Trabajos necesarios para obtención Informe de la EIS (véase capítulo 5.7 del PPTP).
- Coordinación bloques anteriores y elaboración el PTMASE, incluyendo la definición del Plan de Acción, Programa de actuación y Programa de Implementación, excepto la elaboración de la Memoria de Valoración Económica y el Análisis de Sostenibilidad Financiera que podrán subcontratarse (véase capítulo 5.8 del PPTP).
- Evaluación *ex ante* (véase capítulo 5.9 del PPTP).
- Análisis de evaluabilidad previa (véase capítulo 5.10 del PPTP).
- Evaluación intermedia y evaluación *ex post* (véase capítulo 5.11 del PPTP).
- Gobernanza y Participación ciudadana (véase capítulo 5.12 del PPTP).

Se consideran críticas porque por sus características técnicas y por el trabajo que conllevan según lo indicado en el PPTP, son tareas que no se pueden retrasar sin afectar a la fecha de finalización prevista para el plan y por su complejidad, pueden suponer una dificultad para su consecución o constituir un riesgo real para el resultado de los trabajos, afectando a la planificación inicial y plazo previstos, retrasando por tanto, los hitos de entrega. Este factor crítico puede provocar, entre otros, la pérdida de horas de trabajo, desviaciones de plazo, falta de calidad en los trabajos finales, coste superior al presupuestado, etc.

#### 14. PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 131.2 en relación con lo señalado en el artículo 156.1 de la LCSP, la adjudicación se realizará mediante el procedimiento abierto, en el que todo empresario interesado podrá presentar una proposición, quedando excluida toda negociación de los términos del contrato con los licitadores, como procedimiento ordinario que garantiza una mayor concurrencia de ofertas.

#### 15. RÉGIMEN DE GARANTÍAS

##### Garantía Provisional

No se exige garantía provisional. (Artículo 106.1)

##### Garantía Definitiva

De conformidad con el artículo 107 de la Ley 9/2017 (LCSP), se establece una garantía definitiva del 5% del precio final ofertado por el adjudicatario (excluido el IVA), que deberá constituirse a disposición del órgano de contratación y que podrá presentarse en alguna o algunas de las formas establecidas en el artículo 108 de la Ley 9/2017 (LCSP).

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 20 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NjyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

## 16. REQUISITOS DE SOLVENCIA

### 16.1. Solvencia económica y financiera

Los requisitos que siguen se consideran alternativos, por lo que bastará cumplir con uno de los marcados.

Acorde al artículo 87 de la Ley 9/2017, para la solvencia económica y financiera se solicitará:

- ✓ 1. Volumen anual de negocios de la persona licitadora que referido al mejor ejercicio dentro de los tres últimos disponibles en función de las fechas de constitución o de inicio de actividades de la persona licitadora y de presentación de ofertas por importe mínimo de: 244.030,86€.
- ✓ 2. En el caso de profesionales que no tengan la condición de empresarios, justificación de la existencia de un seguro de indemnización por riesgos profesionales, con indicación expresa de los riesgos cubiertos y de su plazo mínimo de vigencia o fecha de vencimiento, por un importe mínimo de 244.030,86€. No serán válidas aquéllas pólizas que establezcan franquicias.

### 16.2. Solvencia Técnica

Acorde al artículo 90.1.b) Indicación del personal técnico o de las unidades técnicas, integradas o no en la empresa, participantes en el contrato, especialmente aquéllos encargados del control de calidad.

Se exige un equipo de técnicos participantes en el contrato que reúnan como mínimo las siguientes condiciones:

| Perfil  | Experiencia mínima | Área  |
|---|--------------------|---|
| Técnico especialista<br>(Titulado superior/máster)        | 5 años             | Modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas.  |
| Técnico especialista<br>(Titulado superior/máster)        | 5 años             | Planificación de transporte.  |
| Técnico especialista<br>(Titulado superior/máster)        | 5 años             | Operación y gestión de sistemas de transporte.  |
| Consultor en Asesoría Jurídica<br>(Licenciado en Derecho) | 5 años             | Gestión y asesoramiento en derecho administrativo (deseable conocimientos en derecho del transporte) para la tramitación administrativa del PTMASE. |
| Técnico especialista<br>(Titulado Medio/Graduado )        | 5 años             | Estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud.  |
| Técnico especialista<br>(Titulado Medio/Graduado )        | 5 años             | Análisis económico y financiero de sistemas de transporte.  |

|  |        |  |
|--|--------|--|
| Técnico especialista (Titulado Medio/Graduado) | 5 años | Coordinación de proyectos y evaluación de proyectos. |
| Técnico especialista (Titulado Medio/Graduado) | 5 años | Planeamiento urbanístico e integración multimodal.   |

Las condiciones exigidas hacen referencia a perfiles, pero una misma persona no podrá ser asignada a más de un perfil, por lo que se deberá proponer una persona diferente por cada perfil de los especificados.

La importancia que tiene la ejecución de las tareas contenidas en el Pliego que rige el contrato hace que se requiera un equipo técnico de profesionales con elevada experiencia contrastada en los campos indicados con anterioridad.

#### Justificación de la Solvencia Técnica

| Perfil requerido  | Justificación   |
|---|---|
| - Personal Técnico especialista con experiencia mínima de (5) años en modelización de sistemas de transporte.             | <p>Debido a la amplitud del campo de actuación de este expediente, tal y como queda expuesto en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, se hace necesario contar con personal que domine: la realización de los trabajos de modelización de la movilidad de las áreas urbanas, periurbanas y metropolitanas; la planificación del transporte en base a los resultados de la modelización y de parámetros sociales, de salud, económicos, de ocio y medioambientales entre otros; y la operativa y la gestión de los sistemas de transporte que habrán de dar servicio a la demanda, acorde a la planificación desarrollada.</p> <p>Debido a los constantes cambios y mejoras que se están produciendo en la planificación de la movilidad de las zonas urbanas y metropolitanas es necesario contar con personal con experiencia en la elaboración de Planes de Transporte y Planes de Movilidad. El personal que ha participado en estos trabajos acumula buenas prácticas que benefician la ejecución del contrato y saberes que evitan que se reproduzcan errores habidos en otros trabajos. Por ello, la experiencia es un factor indiscutible para afrontar con garantías la correcta ejecución del contrato.</p> <p>Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) surgen en el marco del Plan de Acción (2004-2008) de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética E4 (2004-2012) del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio del Gobierno español. Un buen número de ayuntamientos españoles han hecho suyo este mandato, actuando en el ámbito local mediante la firma de la Carta de Aalborg y desarrollando Agendas Locales 21. Los Planes de Movilidad han sido una de las herramientas propuestas desde estas Agendas para atajar las afecciones sociales y ambientales. Desde el comienzo de estas iniciativas son muchos los planes que se han realizado. Por ello, existe una dilatada</p> |
| - Personal Técnico especialista con experiencia mínima de (5) años en planificación de transporte.                        |   |
| - Personal Técnico especialista en operación y gestión de sistemas de transporte, con una experiencia mínima de (5) años. |   |



|   |   |
|---|---|
|   | <p>experiencia en España en la elaboración de estos Planes, por lo que solicitar los años de experiencia expuestos anteriormente no limita la concurrencia a la contratación y por otro lado, garantiza, por todo lo expuesto en el párrafo anterior, la calidad del trabajo. También se ha de tener en cuenta que debido al periodo necesario para elaborar los planes, una media superior al año, se considera que un periodo de 5 años de experiencia garantiza la participación en más de un plan.</p>  |
| <p>- Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho).</p>  | <p>Por nuestra experiencia en la redacción y tramitación de otros Planes de Transporte de Metropolitanos, se ha visto que es necesario este perfil para poder contar con la gestión y asesoramiento en todo tipo de operaciones relacionadas con el Derecho administrativo siendo deseable que posea conocimientos en derecho del transporte, para conseguir la agilización de la tramitación administrativa del PTMASE, ya que este proceso suele complicarse y provocando habitualmente retrasos. Se considera necesaria una experiencia mínima de 5 años para poder realizar correctamente este trabajo.</p>   |
| <p>- Personal Técnico especialista con experiencia mínima de (5) años en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud.</p> | <p>Es necesario disponer de personal que tenga experiencia y conocimientos en materia de cambio climático y cálculo de la huella de carbono. Con ello se pretende garantizar que las actuaciones que se planifiquen contribuyan a la mitigación y adaptación al cambio climático, tal y como se ha expuesto en el punto dedicado a la JUSTIFICACIÓN desde las políticas europeas a las andaluzas, las actuaciones en materia de transporte y movilidad deben tener en cuenta el cambio climático con el fin de mitigarlo. También debe tener experiencia en la obtención de la Declaración Ambiental Estratégica de planes de transporte para su posterior incorporación al PTMASE, asimismo, se requiere experiencia en la obtención del Informe de Evaluación de Impacto en la Salud para su incorporación al PTMASE. Esta experiencia es crítica, debida a los tiempos necesarios para su obtención, que pueden verse acortados si se cuenta con personal con experiencia en estos trabajos. Y, por el contrario pueden verse incrementados si se pasa por alto algún trámite o información que sea de interés para las administraciones ajenas a esta Consejería, provocando la solicitud de subsanaciones y aclaraciones por parte de estas administraciones y por consiguiente retrasos en la ejecución del contrato.</p> |
| <p>- Personal Técnico especialista con experiencia mínima de (5) años en análisis económico y financiero de sistemas de transporte.</p>   | <p>Es necesario incorporar al proyecto a un especialista que analice las diferentes alternativas que surjan durante la elaboración del PTMASE. De la realización de un correcto análisis dependerá que se seleccione la mejor opción, teniendo en cuenta los costes y beneficios económicos y los costes y beneficios sociales y medioambientales. Asimismo, es necesaria esta experiencia para la elaboración tanto de la Memoria de Valoración Económica como del Análisis de Sostenibilidad Financiera. Se considera un</p>  |

|   |   |
|---|---|
|   | mínimo de 5 años como umbral mínimo para garantizar la realización del trabajo.   |
| - Personal Técnico especialista con experiencia mínima de (5) años en coordinación de proyectos y evaluación de proyectos.              | Debido a la diversidad de actuaciones es necesario que se incorpore al proyecto personal con experiencia en la gestión de proyectos, debido a la diversidad de actuaciones a realizar y la coordinación que debe de haber entre ellas. Por otro lado, se da una gran variedad de interesados, por lo que la coordinación de estos resulta fundamental para el desarrollo del contrato y la ejecución en tiempos. Entre los diferentes grupos de interesados podemos citar al equipo de trabajo de la empresa adjudicataria, a la Administración contratante, a la Administración medioambiental y de salud, a los colectivos sociales y al Consorcio, entre otros. En cuanto a la experiencia, se considera que un mínimo de 5 años en la gestión de proyectos, mediante metodología reconocida en el mercado como Project Management Professional o PRINCE2 garantiza la gestión del proyecto. |
| - Personal Técnico especialista con experiencia mínima de (5) años en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal. | Es importante poder contar con un especialista de al menos 5 años en planeamiento urbanístico, con conocimiento del marco de regulación de la gestión urbanística que domine la relación entre planificación territorial, urbanística y sectorial de infraestructuras de transporte y que facilite la correcta integración de las futuras infraestructuras de transporte multimodal del PTMASE y de los servicios urbanos. Se considera un mínimo de 5 años de experiencia para garantizar la correcta realización de este trabajo.   |

#### Acreditación de la Solvencia Técnica

Junto con la documentación previa a la adjudicación, la persona licitadora propuesta como adjudicataria presentará un listado de las personas que formarán el equipo técnico que se asignará para la ejecución del proyecto según el modelo de formulario "Equipo Técnico", incluido en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

Para acreditar los requisitos que se exigen al equipo técnico la empresa licitadora propuesta como adjudicataria presentará una Declaración Responsable por cada persona del equipo técnico, firmada por el interesado, según el modelo de formulario "*Declaración responsable de competencias adquiridas y conocimientos aplicables al objeto de contrato*", incluido el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, y que se acompañará con el Curriculum Vitae.

En los casos en los que la titulación exigida sea "Titulado superior o máster", "Titulado medio o graduado" o "FP Grado Superior" la persona deberá contar con titulación habilitante para el ejercicio de la profesión en la especialidad indicada.

En todos los casos, cada miembro del personal ofertado deberá estar colegiado en el Colegio Profesional correspondiente siempre que así lo establezca una ley estatal (art.3.2 de la Ley 2/1974, de 13 de febrero, sobre Colegios Profesionales)."

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 24 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



Para asegurar el mantenimiento del Equipo Técnico durante la ejecución del proyecto se realizarán Certificaciones Responsables de Participación en el Proyecto, de carácter individual, que todo el personal interviniente en el proyecto deberá cumplimentar. Estos Certificados se realizarán trimestralmente y enviados al Responsable del Contrato. Estarán fechados y firmados por el personal técnico del proyecto, de forma individual y por la persona que ostenta la Dirección del Proyecto, por parte de la empresa adjudicataria. En la primera reunión de planificación se articulará el método de comprobación y el formato de los citados certificados. Este certificado contendrá, al menos los siguientes datos: Identificación del trabajador/a (DNI, Nombre y apellidos); Identificación del Director/a del Proyecto (DNI, Nombre y apellidos); Periodo trimestral que abarca; por cada mes del periodo que abarca se indicará: número de horas dedicadas al proyecto por mes y los bloques de trabajo en los que se ha participado por mes; acorde a los bloques de trabajo definidos en el punto 5.1 del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares. En todo caso, el modelo de Certificado Responsable de Participación en el Proyecto deberá estar disponible en el plazo de 15 días desde la fecha de firma del contrato, siendo responsable de ello la empresa adjudicataria.

Penalidades por cumplimiento defectuoso

Las penalidades por cumplimiento defectuoso relativas a los medios de personal que conforman la solvencia técnica, detallada anteriormente, conforme al artículo 192 de la LCSP se especifican en el PCAP y son las siguientes:

Como regla general, su cuantía será un 1 % del precio del contrato, salvo que, motivadamente, el órgano de contratación estime que el incumplimiento es grave o muy grave, en cuyo caso podrán alcanzar hasta un 5 % o hasta el máximo legal del 10 %, respectivamente. La reiteración en el incumplimiento, el grado de negligencia, la existencia de intencionalidad, la relevancia económica de los perjuicios derivados del incumplimiento, son los criterios que se tendrán en cuenta para valorar la gravedad. El importe total de las penalidades no podrá superar el 50 % del precio del contrato.

A estos efectos, se consideran faltas leves las siguientes:

- 1- El incumplimiento en el porcentaje de mujeres contratadas menor al 40%.
- 2- El incumplimiento asociado a las cargas de trabajo se considerará falta leve cuando se constate que el porcentaje de mujeres contratadas asumen una carga inferior al 40%.

Se consideran faltas graves las siguientes:

- 1- El incumplimiento en el porcentaje de mujeres contratadas menor al 30%.
- 2- El incumplimiento asociado a las cargas de trabajo se considerará falta grave cuando se constate que el porcentaje de mujeres contratadas asumen una carga inferior al 30%.
- 3- La reiteración en el incumplimiento de cualquiera de las dos faltas leves.

Se consideran faltas muy graves las siguientes:

- 1- El incumplimiento en el porcentaje de mujeres contratadas menor al 20%.
- 2- El incumplimiento asociado a las cargas de trabajo se considerará falta muy grave cuando se constate que el porcentaje de mujeres contratadas asumen una carga inferior al 20%.

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 25 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

3- La reiteración en el incumplimiento de cualquiera de las dos faltas graves.

Incumplimiento de la Solvencia Técnica

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Constitución del equipo de trabajo</b>  | Por cada día de retraso a contar desde el día natural siguiente al del vencimiento del plazo máximo establecido en el apartado "Constitución del equipo de trabajo" del capítulo 10 del PPTP.   | 3 horas de trabajo del precio establecido por cada perfil detallado en el apartado "Solvencia Técnica" no cubiertos a tiempo. Para el cálculo se utilizarán los precios/hora detallados en la tabla " <i>desglose coste directo de personal</i> " de la Memoria Justificativa.   |
| <b>Modificación del Equipo de Trabajo a instancias de la empresa adjudicataria</b>   | Por cada día de retraso en la notificación y propuesta de sustitución al Responsable del Contrato a contar desde el día natural siguiente al del vencimiento del plazo máximo establecido en el apartado "Modificación del equipo de trabajo a solicitud de la empresa adjudicataria del capítulo 10 del PPTP"        | 3 horas de trabajo del precio establecido por cada perfil detallado en el apartado "Solvencia Técnica" no sustituidos a tiempo. Para el cálculo se utilizarán los precios/hora detallados en la tabla " <i>desglose coste directo de personal</i> " de la Memoria Justificativa. |
| <b>Modificación del Equipo de Trabajo a instancias del Responsable del Contrato.</b> | Por cada día de retraso en proponer el nuevo personal a requerimiento del Responsable del Contrato a contar desde el día natural siguiente al del vencimiento del plazo máximo establecido en el apartado "Modificación del equipo de trabajo a requerimiento del Responsable del Contrato" del capítulo 10 del PPTP. | 3 horas de trabajo del precio establecido por cada perfil detallado en el apartado "Solvencia Técnica" no sustituidos a tiempo. Para el cálculo se utilizarán los precios/hora detallados en la tabla " <i>desglose coste directo de personal</i> " de la Memoria Justificativa. |

**17. MEJORAS**

Los licitadores podrán presentar mejoras relativas a la experiencia de los perfiles exigidos en la solvencia técnica, a saber:

- Técnico titulado superior/máster especialista en Modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.
- Técnico titulado superior/máster especialista en Planificación del transporte con una experiencia mínima de 5 años.
- Técnico titulado superior/máster especialista en Operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.
- Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años.



- Técnico titulado medio/grado especialista en Estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años .
- Técnico titulado medio/grado especialista en Análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.
- Técnico titulado medio/grado especialista en Coordinación de proyectos y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.
- Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.

Se otorgará 0,2 puntos por cada año adicional de experiencia y perfil, para los puestos anteriormente citados hasta un máximo de:

- **2,0 puntos** por perfil, en el caso de los siguientes puestos:

- Técnico titulado superior/máster especialista en Modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.
- Técnico titulado superior/máster especialista en Planificación del transporte con una experiencia mínima de 5 años.

- **1,0 punto** por perfil, en el caso de los siguientes puestos:

- Técnico titulado superior/máster especialista en Operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.
- Técnico titulado medio/grado especialista en Estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años .
- Técnico titulado medio/grado especialista en Análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.
- Técnico titulado medio/grado especialista en Coordinación de proyectos y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.
- Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años.
- Técnico titulado medio/grado especialista en Planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.

## 18. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

### 18.1 Criterios de adjudicación de forma automática

Los criterios de adjudicación valorados de forma automática se valorarán con un máximo de **59 puntos**.

La adjudicación se realizará utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación basados en el principio de mejor relación calidad-precio, acorde al artículo 145.1.

|                       |                                 |   |                 |
|-----------------------|---------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                 | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 27 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | N.JyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



(a) Valoración de la proposición económica

La máxima puntuación (49 puntos) la obtendrá la oferta económica más baja de las admitidas, y la mínima puntuación (0 puntos) la obtendrá la oferta económica que coincida con el presupuesto de licitación.

Se aplicará la siguiente fórmula para la obtención de la puntuación (X) de cada oferta económica (Ofi) admitida:

Si  $Ofi > K$

$$X = Max \cdot 0,90 \cdot \left[ \frac{PBL - Ofi}{PBL - K} \right]$$

Si  $Ofi \leq K$

$$X = Max \cdot \left[ 0,10 \cdot \left[ \frac{K - Ofi}{K - OMB} \right] + 0,90 \right]$$

siendo,

Max= Puntuación máxima de la proposición económica (49)

PBL= Presupuesto Base de Licitación (en euros)

OMB= Oferta Más Baja (en euros)

Ofi= Oferta económica de la empresa "i" (en euros)

$K = Ofm + S$

Ofm= Media aritmética de las ofertas económicas válidamente admitidas.

En el caso de empresas que formen parte de un grupo empresarial, con independencia de que presenten su oferta en solitario o conjuntamente con otra empresa o empresas ajenas al grupo y con las cuales concurren en unión temporal, se eliminarán del cálculo de esta media, las ofertas más onerosas para cada grupo empresarial.

$$Ofm = \frac{1}{n} \cdot \sum_{i=1}^{i=n} Ofi$$

Siendo,

n= número total de ofertas válidas admitidas, cumpliendo la condición anterior relativa a los grupos empresariales (según prescribe el artículo 149.3 de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público).

S= Desviación estándar de las ofertas válidas admitidas. En el caso de empresas que formen parte de un grupo empresarial, con independencia de que presenten su oferta en solitario o conjuntamente con otra empresa o

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 28 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

empresas ajenas al grupo y con las cuales concurren en unión temporal, se eliminarán del cálculo de esta desviación estándar, las ofertas más onerosas para cada grupo empresarial.

$$S = \left[ \frac{\sum_{i=1}^{i=n} Of_i^2 - n \cdot Of_m^2}{n} \right]^{1/2}$$

Of<sub>i</sub>= Oferta "i".

n= número total de ofertas válidas admitidas, cumpliendo la condición anterior relativa a los grupos empresariales.

Of<sub>m</sub>= Media aritmética descrita con anterioridad.

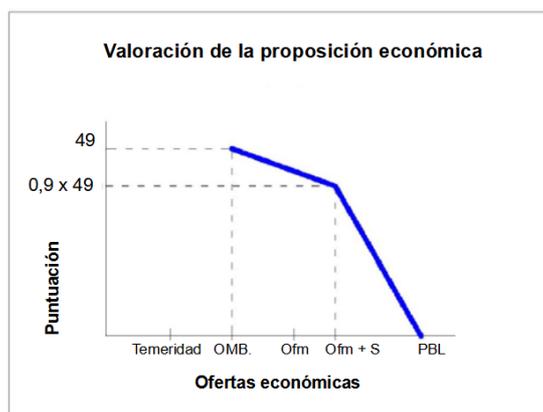
Esta formulación tiene el objeto de potenciar la puntuación de aquellas proposiciones económicas, no incurso en temeridad, cuyo valor numérico se encuentre dentro del rango comprendido entre la oferta media más la desviación típica y la oferta media menos la desviación típica. Estas propuestas económicas contarán con una gran puntuación económica, pero su rango de puntuación oscilará entre la puntuación máxima, que se le otorgaría a la oferta más baja no incurso en temeridad, y el 90 % de dicha puntuación máxima.

El resto de las proposiciones económicas, se alejarán rápidamente de estos rangos de puntuación elevados, al presentar ofertas más onerosas que el límite marcado por la oferta media más la desviación típica.

Por tanto, se pretende favorecer la centralidad en las proposiciones económicas admitidas, evitando el efecto distorsionador que genera la presentación de proposiciones económicas muy elevadas o muy bajas.

Esta formulación cumple con los requisitos establecidos por la Dirección General de Fondos Europeos ya que, en ningún caso, ninguna propuesta económica más onerosa tendrá mayor puntuación que una más económica.

Se adjunta gráfico ilustrativo de la formulación propuesta para la valoración de las propuestas económicas:



(b) Experiencia del Equipo (relacionado con la calidad)

La puntuación máxima asignada a este apartado es de **10 puntos**.

Para facilitar la presentación de la experiencia del equipo de trabajo se incluye en el Anexo un formulario donde se deberá cumplimentar la información solicitada en este apartado.

**18.2 Criterios de adjudicación ponderables en función de un juicio de valor**

Los criterios de adjudicación ponderables en función de un juicio de valor se valorarán con un máximo de **41 puntos**.

La siguiente tabla muestra los criterios ponderables mediante juicio de valor:

Los criterios de adjudicación valorados mediante juicio de valor valoran el grado de conocimiento que la empresa licitadora tiene sobre los trabajos requeridos. Para este caso el grado de conocimiento puede conocerse mediante el documento “Proceso de Integración de los Trabajos”, donde la empresa licitadora debe demostrar su conocimiento de las materias que componen el trabajo y, especialmente, como se han de coordinar los flujos de resultados entre estas materias, con el fin optimizar su integración en un único Plan Estratégico y evitar retrasos en los tiempos de ejecución. También puede conocerse el grado de conocimiento mediante una exposición de los riesgos y sus planes de contingencia.

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 30 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



| Código | Criterio                             | Documentos a valorar                  | Subcriterio  | Puntuación máxima  |
|--------|--------------------------------------|---------------------------------------|--|--|
| CVJ-1  | Alcance del Trabajo.<br>METODOLOGÍA  | "CVJ-1-D1<br>METODOLOGÍA"             | <b>CVJ-1-1)</b> Metodología y procesos que se utilizarán para el desarrollo de los trabajos, describiéndolos y justificando su necesidad.  | 6  |
|        |                                      |                                       | <b>CVJ-1-2)</b> Descripción de los trabajos a realizar por el equipo consultor, relacionándolos con los procesos descritos en el subcriterio CVJ-1-1.  | 6  |
|        |                                      |                                       | <b>CVJ-1-3).</b> Herramientas y técnicas que se utilizarán para el desarrollo de los trabajos, describiéndolas y justificando su necesidad e identificando en que momento se utilizarán relacionándolo con los bloques especificados en el punto 5.1. del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.  | 6  |
|        |                                      |                                       | <b>CVJ-1-4)</b> Proceso de gestión y coordinación, del proyecto, identificando y describiendo las tareas necesarias. El proceso de gestión incluirá a todos los actores (equipo de trabajo, DG de Movilidad y Transportes y resto de entidades que a juicio del licitador deben participar de alguna forma en el proyecto), identificando, al menos, el perfil de las entidades interesadas y fase del proyecto donde intervienen. | 6  |
| CVJ-2  | Alcance del Trabajo.<br>PROGRAMACIÓN | "CVJ-2-D1<br>DESGLOSE DEL<br>TRABAJO" | <b>CVJ-2-1)</b> Desglose jerárquico del trabajo a realizar y su descomposición en paquetes de trabajo que ponga de manifiesto la viabilidad de la ejecución.   | 2  |
|        |                                      |                                       | "CVJ-2-D2 GRÁFICO<br>DE RED"   | <b>CVJ-2-2)</b> Mostrar la secuencia de los trabajos y el tiempo estimado de cada trabajo. |



| Código       | Criterio               | Documentos a valorar        | Subcriterio  | Puntuación máxima |
|--------------|------------------------|-----------------------------|--|-------------------|
|              |                        | “CVJ-2-D3 CRONOGRAMA”       | <b>CVJ-2-3)</b> Cronograma con los trabajos a realizar, su secuenciación, relaciones con los documentos “DESGLOSE DEL TRABAJO” y “GRÁFICO DE RED” e incorporando los hitos propuestos en el documento “CVJ-2-D4 LISTADO DE HITOS”. | 2                 |
|              |                        | “CVJ-2-D4 LISTADO DE HITOS” | <b>CVJ-2-4)</b> Listado de hitos y su clasificación, en al menos dos tipos.  | 2                 |
|              |                        | “CVJ-2-D5 RUTA CRÍTICA”     | <b>CVJ-2-5)</b> Identificación de la Ruta Crítica y controles de seguimiento de ésta.  | 3                 |
| <b>CVJ-3</b> | <b>Plan de Riesgos</b> | “CVJ-3-D1 PLAN DE RIESGOS”  | <b>CVJ-3-1)</b> Adecuada identificación de los riesgos y respuesta a éstos.  | 6                 |

Para la asignación de puntos a cada uno de los criterios recogidos en la tabla de arriba se atenderá a lo siguiente:

| PUNTUACIÓN<br>(en % según la puntuación máxima del subcriterio) | DESCRIPCIÓN   |
|---|---|
| 0%  | En el caso de: <ul style="list-style-type: none"> <li>No cumplimentar el subcriterio</li> <li>Alguno o algunos de los aspectos requeridos son insuficientes para alcanzar el objeto de contrato.</li> </ul>         |
| hasta el 25%  | Las contribuciones realizadas en relación al objeto del criterio son suficientes para alcanzar el objeto del contrato, pero no añaden valor sustancial al conjunto de la oferta.                                    |
| del 26% al 50%  | La calidad de lo ofertado en relación al objeto del criterio, es adecuada y las aportaciones realizadas sobre el criterio valorado son interesantes y algunas de ellas añaden cierto valor al conjunto de la oferta |
| del 51% al 75%  | La calidad de lo ofertado en relación al objeto del criterio y de las aportaciones realizadas sobre el criterio valorado es notable, añadiendo gran valor al conjunto de la oferta.                                 |
| del 76% al 100%   | Excelente calidad en la exposición del objeto del criterio, siendo todas las aportaciones realizadas relativas al criterio valorado de excepcional valor,   |



enriqueciendo sobresalientemente la oferta.

Al objeto de ponderar entre el máximo y el mínimo de puntuación para cada uno de estos criterios, se considerará el conjunto de lo indicado en todas las ofertas presentadas y admitidas al objeto de acotar estos límites.

En relación con estos criterios cuya cuantificación dependen de un juicio de valor se ha establecido un umbral mínimo de puntuación necesaria para continuar en el proceso selectivo de 25 puntos.

#### Justificación de los criterios ponderables mediante juicio de valor

Para un óptimo desarrollo de los trabajos dirigidos a la consecución del objeto de contrato es necesario asegurar que las empresas licitadoras tienen los conocimientos suficientes para garantizar la calidad de los trabajos (eficiencia) y la consecución de los objetivos propuestos (eficacia).

En aras de garantizar la elección de la mejor oferta de las presentadas, se considera que:

- Descomponer correctamente el proyecto objeto del contrato en paquetes de trabajo,
- Identificar los entregables, tanto los expuestos en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares como los entregables intermedios, necesarios para alcanzar los que son objeto del contrato,
- Jerarquizar los diferentes paquetes de trabajo,
- Identificar claramente en qué momentos de la jerarquización de los trabajos se obtienen los entregables,
- Asignar a los paquetes de trabajo los tiempos necesarios para su ejecución, consiguiéndose un cronograma creíble,
- Identificar hitos que sirvan para evaluar la marcha del contrato,
- Identificar correctamente los riesgos posibles inherentes a la ejecución del proyecto permite saber de la experiencia de la empresa licitadora en proyectos similares, permite conocer los conocimientos que tiene el equipo de trabajo desarrollando proyectos similares.

Para valorar adecuadamente los conocimientos de la empresa y su equipo de trabajo en proyectos similares es necesario conocer cómo planificará y afrontará la empresa la ejecución del proyecto. Es decir, aquellas empresas que realicen una adecuada planificación, considerando como mínimos de una planificación los considerandos anteriores, demuestran que la experiencia exigida en la solvencia técnica aporta calidad al trabajo y asegura la consecución del objeto del contrato.

Los documentos, que componen cada criterio valorable mediante juicio de valor, requeridos a las empresas licitadoras incluyen los considerandos anteriores y obliga a coordinarlos, evidenciando los conocimientos en la materia.

A continuación, se describen los documentos que se requieren para la valoración de los criterios expuestos.

#### **CVJ-1. Alcance del Trabajo – METODOLOGÍA**

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 33 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



CVJ-1-D1. Documento descriptivo, que se titulará “CVJ-1-D1 METODOLOGÍA”, con la metodología a emplear para la ejecución del Proyecto. Para ello se dispone de un máximo de 20 páginas (1 hoja dos páginas), utilizando la fuente *Times New Roman* con un tamaño de letra de 12 e interlineado sencillo.

Con la información contenida en este documento se analizará la adecuación de la metodología propuesta por la empresa licitadora a la consecución del objeto del contrato.

Este documento debe elaborarse acorde a lo expuesto en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares, conteniendo y detallando, al menos, los bloques de trabajo especificados en el punto 5.1 CONTEXTO GENERAL DE LOS TRABAJOS, que son desarrollados en los siguientes puntos, a este 5.1, del citado Pliego. La empresa licitadora deberá especificar la metodología, procesos, herramientas, técnicas, etc, que utilizará para el desarrollo de los trabajos y la consecución de los entregables, quedando claro a que bloques de trabajo corresponden. También deberá tener en cuenta la legislación que debe aplicarse sobre los bloques de trabajo y sus fases.

El documento se subdividirá en 4 capítulos:

CVJ-1-1) Metodología y procesos que se utilizarán para el desarrollo de los trabajos, describiéndolos y justificando su necesidad.

CVJ-1-2 ) Descripción de los trabajos a realizar por el equipo consultor, relacionándolos con los procesos descritos en el subcriterio CVJ-1-1).

CVJ-1-3)Herramientas y técnicas que se utilizarán para el desarrollo de los trabajos, describiéndolas y justificando su necesidad e identificando en que momento se utilizarán relacionándolo con los bloques especificados en el punto 5.1. del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

CVJ-1-4) Proceso de gestión y coordinación, del proyecto, identificando y describiendo las tareas necesarias. El proceso de gestión incluirá a todos los actores (equipo de trabajo, DG de Movilidad y Transportes y resto de entidades que a juicio del licitador deben participar de alguna forma en el proyecto), identificando al menos, el perfil de las entidades interesadas y fase del proyecto donde intervienen.

**CVJ-2. Alcance del Trabajo – PROGRAMACIÓN**

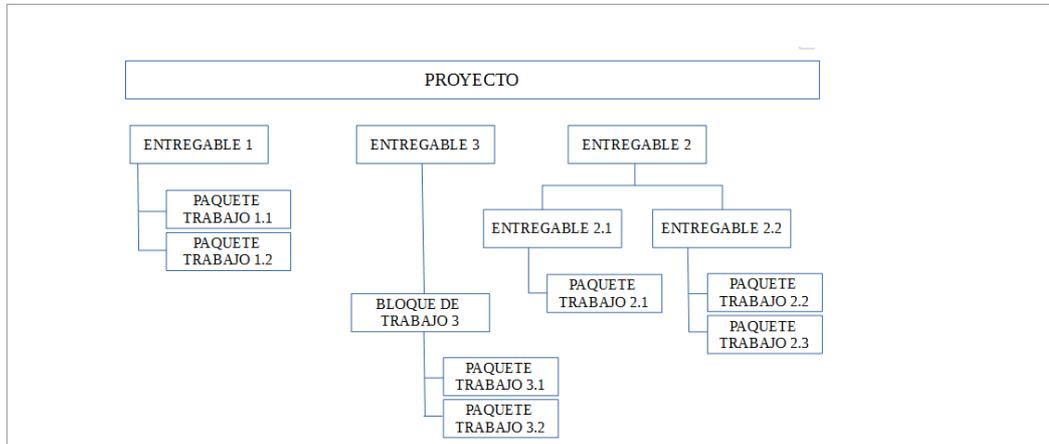
Las empresas licitadoras deberán incluir en este criterio y en sus subcriterios la coordinación que debe darse entre los BLOQUES de trabajo que integran el contrato, expuestos en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares en el punto 5 CONTENIDO, DESCRIPCIÓN Y PROGRAMACIÓN DE LOS TRABAJOS.

**CVJ-2-D1.** Documento, que se titulará “CVJ-2-D1 DESGLOSE DEL TRABAJO”, con el desglose jerárquico del trabajo a realizar y su descomposición en paquetes de trabajo que ponga de manifiesto la viabilidad de la ejecución. Se trata de subdividir el trabajo para cada uno de los entregables definidos en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares. Cada bloque de trabajo o paquete de trabajo o trabajo específico deberá

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 34 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

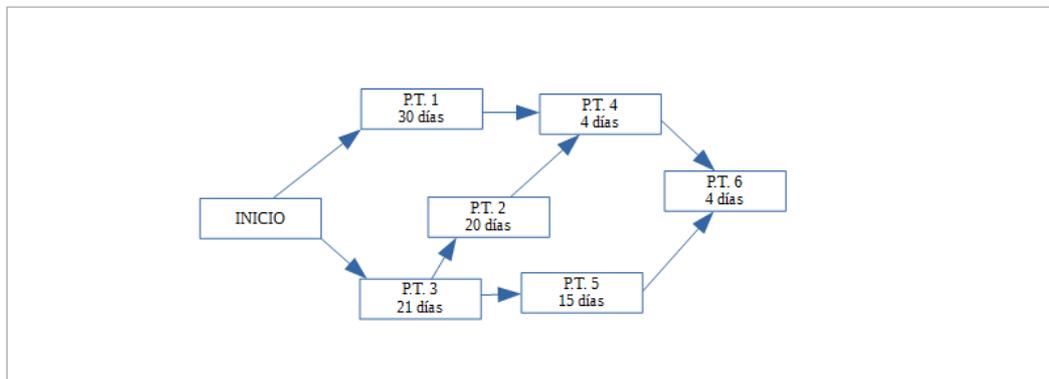
tener como objetivo la obtención de uno o varios entregables. Un entregable puede ser un resultado o producto final o un producto necesario para la ejecución del siguiente bloque o paquete de trabajos.

Esta información puede presentarse en un esquema, un organigrama, un diagrama de espina o cualquier otro método. Como orientación se presenta el siguiente organigrama:



Para ello se dispone de un máximo de 10 páginas (1 hoja dos páginas).

**CVJ-2-D2.** Se aportará un Gráfico de Red que muestre la secuencia de la programación de los trabajos identificados. Este documento se titulará “CVJ-2-D2 GRAFICO DE RED”. Deberá mostrar la secuencia de los trabajos y el tiempo estimado de cada trabajo. Aquellos trabajos que dependen de un tercero, como los procesos en los que interviene el Órgano Ambiental, también deben ser estimados en su duración. Aunque no se exige un determinado formato, como orientación se muestra el siguiente ejemplo:



Se podrá aportar en A3 o A4, primando siempre la claridad en la exposición y el detalle.

Con la información contenida en estos documentos se analizará el conocimiento que la empresa tiene sobre el objeto de contrato y de los trabajos y procesos necesarios para alcanzar el entregable final “Plan de Transporte Metropolitano del Área de SEVILLA. Plan de Movilidad Sostenible.” Asimismo, se analizará el conocimiento de la empresa en la gestión de proyectos donde intervienen diferentes procesos que deben coordinarse para obtener un producto final.

**CVJ-2-D3.** Cronograma, denominado “CVJ-2-D3 CRONOGRAMA” desglosado de los trabajos, preferiblemente en formato diagrama de Gantt. Se recomienda que se identifiquen las relaciones entre los diferentes trabajos, en coincidencia con la información facilitada en los documentos “DESGLOSE DEL TRABAJO” y “GRÁFICO DE RED”.

Podrá presentarse en formato A3 o A4.

**CVJ-2-D4.** Documento que incluye un listado de hitos que se denominará “CVJ-2-D4 LISTADO DE HITOS” y tendrá un máximo 2 páginas (1 hoja dos páginas) con la fuente *Times New Roman*, tamaño 12 e interlineado sencillo. Se deben incluir:

- los hitos de mayor interés, teniendo en cuenta los principales entregables del proyecto y el cronograma expuesto, identificándolos como hitos principales,
- hitos que faciliten el seguimiento del proyecto, identificándolos como hitos de seguimiento.

**CVJ-2-D5.** Identificación de la ruta crítica y controles de seguimiento sobre la ruta crítica, denominado “CVJ-2-D5 RUTA CRÍTICA”. Se describirá en un máximo de 2 páginas (1 hoja dos páginas) con la fuente *Times New Roman*, tamaño 12 e interlineado sencillo. Tomando la información de los anteriores documentos de este criterio (CVJ-2) se está en condiciones de elaborar la ruta crítica del proyecto, aquella que determina el mayor tiempo necesario para alcanzar el objeto final del proyecto y, por tanto, sobre la que habrá realizar un seguimiento, pues una desviación al alza en los tiempos de ejecución en los paquetes de trabajo que la componen supondrá el incumplimiento de los plazos.

Para la obtención de un listado de hitos creíble y la identificación de una ruta crítica es necesario contar con conocimientos en la materia objeto de contrato, máxime cuando estos hitos y ruta crítica han de estar en consonancia con la información facilitada en los anteriores documentos y con el cronograma que figura en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.

### CVJ-3. PLAN DE RIESGOS

La detección temprana de los riesgos asegura que las respuestas a estos estén planificadas, por lo que los tiempos y costes de respuesta se reducirán en beneficio del proyecto. Se trata de presentar un Plan de Riesgos previsible y creíble.

Un Plan de Riesgos creíble con respuestas adecuadas a éstos, denota el conocimiento de la empresa adjudicataria en la ejecución de trabajos similares.

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 36 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

Formato del documento:

La empresa solicitante presentará un Plan de Riesgos, denominado “CVJ-3-D1 PLAN DE RIESGOS” que identifique posibles riesgos y las respuestas previstas en caso de producirse el riesgo, para ello se incluirá una tabla con la siguiente información:

- Descripción del riesgo. Se incluirá el factor que determina la existencia del riesgo. A modo de ejemplo, decir que los factores pueden ser temporales (retrasos,...), de personal (baja, ...), de coste (aumento de subcontrataciones previstas, ...), de supuestos no cumplidos (la calidad del entregable proveniente de un subcontratista,...), imprevistos (cambios legislativos,...), entre otros.
- Probabilidad de ocurrir el riesgo. De 1 a 5, donde 5 identifica un riesgo con una alta probabilidad de ocurrir y 1 una probabilidad muy baja.
- Grado de Impacto. Qué grado de impacto tiene en el proyecto si el riesgo se produce. De 1 a 5, donde 5 indica un impacto que pone en peligro la continuación del proyecto y 1 un impacto muy leve sin peligro para la continuidad del proyecto ni tan siquiera de los tiempos de ejecución.
- Breve descripción del impacto si el riesgo ocurre, e intente clasificarlo, por ejemplo como temporal, económico, calidad, ...
- Respuesta prevista si ocurre el riesgo anulando o minimizando el impacto. Tenga en cuenta que los riesgos existen y se materializan, por tanto la respuesta planificada a los riesgos es la parte fundamental del Plan de Riesgos. Describa la respuesta brevemente y, en el caso, de no tener respuesta indíquelo.

Para ello se dispone de un máximo de 2 páginas (1 hoja dos páginas), utilizando la fuente *Times New Roman* con un tamaño de letra 12 e interlineado sencillo.

**18.3 Criterios de adjudicación relacionados con la Calidad**

Para un óptimo desarrollo de los trabajos dirigidos a la consecución del objeto de contrato es necesario asegurar que las empresas licitadoras tienen los conocimientos suficientes para garantizar la calidad de los trabajos (eficiencia) y la consecución de los objetivos propuestos (eficacia).

En aras de garantizar la elección de la mejor oferta de las presentadas en relación al objeto de contrato, se considera que abordar el proyecto desde una adecuada metodología e identificar correctamente los riesgos posibles inherentes a la ejecución del proyecto permite valorar los conocimientos del equipo de trabajo en proyectos similares.

Este hecho se refleja en los criterios de adjudicación relacionados con la calidad que se componen de:

| Concepto   | Peso      |
|--|-----------|
| Metodología del Alcance del Trabajo (Criterio ponderable mediante juicio de valor CVJ-1) | 24 puntos |
| Programación del Alcance del Trabajo (Criterio ponderable mediante juicio de valor)      | 11 puntos |

|  |                  |
|--|------------------|
| CVJ-2)   |                  |
| Plan de Riesgos (Criterio ponderable mediante juicio de valor CVJ-3)   | 6 puntos         |
| Mejoras en la experiencia mínima del personal técnico exigido en la solvencia técnica (Criterio de adjudicación de forma automática (aptdo 18.1b)) | 10 puntos        |
| <b>Total</b>   | <b>51 puntos</b> |

Por tanto, de un máximo de 100 puntos que se podrían obtener en la valoración de la oferta completa, 51 puntos se obtendrían de criterios de adjudicación relacionados con la calidad.

## 19. CONDICIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN

De acuerdo con el artículo 70 del Reglamento 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y de los artículos 201 y 202.1 de la Ley 9/2017 se deberá incluir al menos una de las condiciones especiales de ejecución de las enumeradas en el artículo 202.2 de la Ley 9/2017.

Al amparo de la Ley 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres y de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía o normas que las sustituyan, se establecen las siguientes condiciones especiales de ejecución del contrato:

- La empresa adjudicataria deberá asegurar que al menos el 40% del personal que trabaje en el proyecto sean mujeres, y que la carga de trabajo de estas mujeres sea al menos del 40% del trabajo realizado.

Se tomará como prueba documental las Certificaciones Responsables de Participación en el Proyecto, de carácter individual, que todo el personal interviniente en el proyecto debe cumplimentar.

En el supuesto que la empresa adjudicataria subcontrate la ejecución de determinadas partes del contrato, la obligación que se deriva del cumplimiento de la presente cláusula social será asumida del mismo modo e íntegramente por la subcontrata, ya sea empresa o profesional, siendo responsable de su cumplimiento la empresa adjudicataria.

En el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, se especificarán las penalidades por cumplimiento defectuoso de la condiciones especificadas en este punto, de acuerdo al artículo 192.1.

## 20. SUPUESTOS DE MODIFICACIÓN

En base a la experiencia en la elaboración de Planes de Transporte Metropolitano y Movilidad Sostenible y en previsión de circunstancias que puedan acontecer y que afecten directamente a la ejecución de los trabajos y resultados de este expediente y acorde al artículo 204 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de 2017, de Contratos del Sector Público, se relacionan los motivos por los cuales el contrato podría verse modificado dentro de los límites establecido en la LCSP.

### Cambios legislativos

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 38 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

Los Planes de Transporte Metropolitano y Movilidad Sostenible se encuentran sometidos a diversa legislación relacionada con Medio Ambiente, Salud, Transportes, Cambio Climático, entre otras materias. Los cambios legislativos y normativos pueden afectar a la redacción de los planes, toda vez, que deben cumplir con la legislación vigente en cada momento. Por tanto, los Planes deberán tener en cuenta y adaptarse a cualquier cambio legislativo que tenga incidencia sobre éstos.

El hecho que da soporte a la modificación es la publicación oficial en cualquiera de los medios habilitados para ello, tanto a nivel regional, estatal como europeo de la legislación que afecte al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

Esta modificación solo podrá producirse entre la elaboración de la versión preliminar y la elaboración de la versión final.

### **Ampliación del Área Metropolitana o incorporación de municipios a los servicios de transporte público prestados por el Consorcio de Transportes Metropolitanos del Área de Sevilla.**

La ampliación del ámbito de actuación, derivada de un estudio funcional del ámbito que justifique la necesidad de prestar servicios a otras poblaciones formen o no parte del Consorcio, influye notablemente en la planificación y diseño del modelo de movilidad sostenible fomentado por el Plan. Por ello, ante una ampliación y en función del momento en el que dicha ampliación se produzca, teniendo en cuenta el estado en el que se encuentren los trabajos, los resultados del proyecto podrán verse afectados en mayor o menor medida.

El hecho que da soporte a la modificación, podrá ser cualquiera de los siguientes:

- La publicación de los Estatutos del Consorcio en los que se constata la ampliación del ámbito de actuación del Consorcio.
- La firma de convenio entre el Consorcio o representantes de este y la Administración competente, ya sea local, provincial, regional o nacional por el que se amplía el ámbito de actuación del Consorcio.
- La elaboración de un estudio que justifique la necesidad de la ampliación del ámbito por necesidades de funcionamiento producida por movilidad obligada, que haya sido promovido por la DG de Movilidad y Transportes o por el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla y que posteriormente haya obtenido la aprobación de la DG de Movilidad y Transportes mediante certificado de conformidad. Se deberá demostrar que los municipios que sean susceptibles de incluirse en el ámbito actual tienen una relación de movilidad con el mismo tan importante, como para considerarse su integración. Para justificar este aspecto se deberán tener en cuenta los criterios que se hayan utilizado para la delimitación y justificación del ámbito actual.

A su vez, ante la hipotética inclusión de nuevos municipios al ámbito del Plan y del Consorcio, también se deberá realizar un estudio técnico y económico-financiero, tal y como aparece en el estatuto del CTMAS en su art. 7º:

*“2. Podrán integrarse en el Consorcio nuevos municipios. Asimismo, podrá integrarse la Administración del Estado, directamente o a través de alguna de sus entidades dependientes.*”

|                       |                                 |   |                 |
|-----------------------|---------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                 | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 39 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | N.JyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

3. En el supuesto del apartado anterior deberá realizarse, previo a la adopción de los acuerdos pertinentes, un estudio técnico y económico-financiero de la repercusión que supondría la incorporación de nuevos miembros.“

Conforme al Acuerdo de 01/07/2014 de formulación del Plan (BOJA 134/2014), la modificación del ámbito territorial durante la tramitación del presente Plan, requerirá la previa audiencia de los municipios afectados.

Esta modificación no podrá producirse tras la aprobación de la versión preliminar.

#### **Aparición o modificación de estrategias públicas regionales, nacionales o europeas**

Los Planes de Transporte Metropolitano y Movilidad Sostenible dado su carácter estratégico deben elaborarse siguiendo las directrices marcadas por las estrategias regionales, nacionales y europeas.

Como ejemplo de recientes incorporaciones a los Planes, citar que a nivel regional éstos se elaboran siguiendo el Manual de Elaboración de Planes Estratégicos de Políticas Públicas, elaborado por el Instituto de Andaluz de Administración Pública (IAAP) y se adaptan a las directrices provenientes de la Comisión Europea con el ánimo de incluir la visión de la misma en la Planificación Estratégica, contándose para ello, con la colaboración de la oficina “Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions” (JASPERS).

Como ejemplo de posibles futuras estrategias, citar que en diciembre del 2019 se publicó la “COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES” del “Pacto Verde Europeo”, que tiene implicaciones en medio ambiente, nuevas tecnologías, industria, transporte público y privado y edificación, ente otros sectores económicos que deben adaptarse para dotar a la UE de una economía sostenible con el objetivo de ser climáticamente neutra en 2050. Para cumplir con este objetivo, tomando como base el Pacto Verde Europeo, en un futuro próximo Europa, sus Estados y Regiones reformularán o crearán estrategias que podrán tener incidencia en la movilidad y el transporte, por lo que, en tal caso, deberán incorporarse a los Planes de Transporte Metropolitanos y Movilidad Sostenible, una vez que éstas estén aprobadas y sean de aplicación.

Así mismo, la aparición de otros instrumentos políticos (estrategias, directrices, planes de acción, ...) que puedan representar una mejora de la planificación de la movilidad o que sean de obligado cumplimiento deberán incorporarse a los Planes.

El hecho que da soporte a la modificación es la publicación oficial en cualquiera de los medios habilitados para ello, tanto a nivel regional, estatal como europeo de la estrategia, directriz, plan de acción o instrumentos similares que afecten al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

Esta modificación solo podrá producirse entre la elaboración de la versión preliminar y la elaboración de la versión final.

El porcentaje máximo que podrá aplicarse es del 20 % del precio inicial del contrato.

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 40 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

## 21. PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

Para la realización del presente contrato la empresa adjudicataria no necesita recabar datos de carácter personal y en el caso de realizar recogida de datos de carácter personal sin el conocimiento y consentimiento de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, lo hará bajo su responsabilidad. Considerando que no es necesaria la recogida de datos de carácter personal las empresas licitadoras se comprometerán explícitamente en su ofertas al cumplimiento de la legislación vigente en materia de protección datos de carácter personal y deberán asegurar que la Consejería de Fomento, Articulación del territorio y Vivienda nunca tendrá acceso a información que conlleve obligaciones sujetas a dicha legislación. En este sentido, la empresa adjudicataria prestará especialmente al *Reglamento (UE) 23016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos*.

## 22. RESPONSABLE DEL CONTRATO

De conformidad con el art. 62 de la Ley 9/2017, las funciones de Responsable del Contrato serán realizadas por el personal que designe la Dirección General de Movilidad y Transportes.

En Sevilla, a fecha de la firma electrónica.

El Jefe de Servicio de Planificación y

Explotación del Transporte

Fdo. Manuel Márquez Pigner

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 41 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



## ANEXO N°1

### Justificación de los costes directos del personal.

#### 1. Introducción

Para el cálculo de los costes unitarios de personal se ha tenido en consideración tanto el Convenio sectorial de aplicación como la mayoración de los costes salariales calculados en base al Convenio sectorial de aplicación :

##### a) Convenio sectorial de aplicación

Obligadamente, el dato de partida a considerar es el vigente XX Convenio colectivo nacional de empresas de ingeniería; oficinas de estudios técnicos; inspección, supervisión y control técnico y de calidad (Resolución de 27 de febrero de 2023, de la Dirección General de Trabajo), publicado en BOE el 10 de marzo de 2023.

Por un lado, el art.101.2 de la LCSP establece que *“En los contratos de servicios y de concesión de servicios en los que sea relevante la mano de obra, en la aplicación de la normativa laboral vigente a que se refiere el párrafo anterior se tendrán especialmente en cuenta los costes laborales derivados de los convenios colectivos sectoriales de aplicación”* y, por otro, el art. 102.4 de LCSP establece que *“En aquellos servicios en los que el coste económico principal sean los costes laborales, deberán considerarse los términos económicos de los convenios colectivos sectoriales, nacionales, autonómicos y provinciales aplicables en el lugar de prestación de los servicios”*.

En relación a este aspecto, se debe poner de relieve que, tal y como se señala en el art. 201 de la LCSP, *“Los órganos de contratación tomarán las medidas pertinentes para garantizar que en la ejecución de los contratos los contratistas cumplen las obligaciones aplicables en materia medioambiental, social o laboral establecidas en el derecho de la Unión Europea, el derecho nacional, los convenios colectivos o por las disposiciones de derecho internacional medioambiental, social y laboral que vinculen al Estado y en particular las establecidas en el anexo V”*, el fin último es garantizar que los costes salariales a tomar como referencia en la confección del presupuesto no son inferiores a los establecidos en los convenios colectivos de aplicación.

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 42 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

b) Mayoración de los costes salariales calculados en base al Convenio sectorial de aplicación.

A los costes salariales calculados en base al Convenio sectorial de aplicación se le aplicarán unos coeficientes de mayoración que tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- i) Complejidad, responsabilidad, dedicación, cualificación profesional para los diferentes perfiles y condiciones de mercado
- ii) Bajas económicas habituales en este tipo de trabajos en otras licitaciones de la CFATV.

## 2. Análisis de los precios unitarios de personal en base al Convenio Sectorial de referencia

En base a lo anterior, el presupuesto de ejecución material se realiza, en primer lugar, en base al análisis de los costes directos del personal (costes salariales) según el convenio sectorial de referencia.

En el caso que nos ocupa, los costes totales del personal que una empresa deberá soportar será el resultado de sumar los siguientes conceptos:

### 2.1. Costes salariales percibidos por los trabajadores

El cálculo de costes salariales del presente contrato toma como base el *XX Convenio colectivo nacional de empresas de ingeniería; oficinas de estudios técnicos; inspección, supervisión y control técnico y de calidad (Resolución de 27 de febrero de 2023, de la Dirección General de Trabajo)*, publicado en BOE el 10 de marzo de 2023. En su artículo primero, apartado 1, incluye expresamente en su ámbito funcional de aplicación a las empresas de ingeniería y oficinas de estudios técnicos, quedando éstas obligadas al cumplimiento de dicho convenio.

Los perfiles profesionales incluidos en el presente contrato y su correspondencia con las categorías/niveles establecidos en el Convenio Colectivo vigente son:

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 43 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

| CÓDIGO | CONCEPTO   | GRUPO PROFESIONAL | NIVEL SALARIAL | PERSONAL  |   |
|--------|--|-------------------|----------------|---|---|
|        |  |                   |                | TÉCNICO   | ADMINISTRATIVO  |
| PMO-1  | Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.                   | I                 | 1              | INGENIERO; ARQUITECTO; DOCTOR; LICENCIADO; TITULADO 2.º Y 3.º CICLO UNIVERSITARIO; GRADUADO UNIVERSITARIO CON MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL HABILITANTE O MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL (MÍN. 60 ECTS), CUANDO APORTE ESPECIALIZACIÓN Y COMPETENCIAS PROFESIONALES NECESARIAS PARA EL DESEMPEÑO DEL PUESTO DE TRABAJO. ANALISTA |   |
| PMO-2  | Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |   |
| PMO-3  | Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |   |
| PMO-4  | Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años              | I                 | 1              |   | LICENCIADO; TITULADO 2.º Y 3.º CICLO UNIVERSITARIO; GRADUADO UNIVERSITARIO CON MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL HABILITANTE O MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL (MÍN. 60 ECTS), CUANDO APORTE ESPECIALIZACIÓN Y COMPETENCIAS PROFESIONALES NECESARIAS PARA EL DESEMPEÑO DEL PUESTO DE TRABAJO. |
| PMO-5  | Técnico titulado medio/grado especialista en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años. | I                 | 2              | GRADUADO UNIVERSITARIO; INGENIERO TÉCNICO; ARQUITECTO TÉCNICO; APAREJADOR; DIPLOMADO UNIVERSITARIO; TITULADO 1er. CICLO UNIVERSITARIO   |   |
| PMO-6  | Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |   |
| PMO-7  | Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                |   |   |
| PMO-8  | Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                |   |   |

Los salarios base anuales pactados en el presente Convenio para el año 2022, en cómputo anual, y agrupados por niveles, son los siguientes, según viene recogido en el Anexo II (Tablas salariales y plus convenio para los años 2021 y 2022) del Convenio:

| CÓDIGO | CONCEPTO   | GRUPO PROFESIONAL | NIVEL SALARIAL | PERSONAL  |                | SALARIO BASE 2022 |
|--------|--|-------------------|----------------|---|----------------|-------------------|
|        |  |                   |                | TÉCNICO   | ADMINISTRATIVO |                   |
| PMO-1  | Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.                   | I                 | 1              | INGENIERO; ARQUITECTO; DOCTOR; LICENCIADO; TITULADO 2.º Y 3.º CICLO UNIVERSITARIO; GRADUADO UNIVERSITARIO CON MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL HABILITANTE O MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL (MÍN. 60 ECTS), CUANDO APORTE ESPECIALIZACIÓN Y COMPETENCIAS PROFESIONALES NECESARIAS PARA EL DESEMPEÑO DEL PUESTO DE TRABAJO. ANALISTA |                | 24.717,14 €       |
| PMO-2  | Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |                | 24.717,14 €       |
| PMO-3  | Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |                | 24.717,14 €       |
| PMO-4  | Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años              | I                 | 1              |   |                | 24.717,14 €       |
| PMO-5  | Técnico titulado medio/grado especialista en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años. | I                 | 2              | GRADUADO UNIVERSITARIO; INGENIERO TÉCNICO; ARQUITECTO TÉCNICO; APAREJADOR; DIPLOMADO UNIVERSITARIO; TITULADO 1er. CICLO UNIVERSITARIO   |                | 18.634,84 €       |
| PMO-6  | Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                |   |                | 18.634,84 €       |
| PMO-7  | Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                |   |                | 18.634,84 €       |
| PMO-8  | Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                |   |                | 18.634,84 €       |

Tal y como se recoge en el artículo 33 del Convenio (Tablas de niveles salariales) en su apartado 2:

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 44 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NjyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

“Los importes de las tablas salariales de los años 2023 y 2024 serán los que resulten de aplicar a los importes de las tablas del año inmediato anterior, los porcentajes de incremento salarial que se fijan en función del porcentaje de variación anual del Índice de Precios de Consumo (IPC) registrado a fecha 31/12/2022, para la subida del año 2023, y a fecha 31/12/2023, para la subida del año 2024, según se detalla a continuación:

| Intervalo | Variación anual IPC a 31 de diciembre del año anterior al de la subida | % incremento tablas salariales |
|-----------|--|--------------------------------|
| 1         | Inferior a 0,00%.  | 0,00%                          |
| 2         | Igual o superior a 0,00% e inferior a 1,50%.                           | 1,30%                          |
| 3         | Igual o superior a 1,50% e inferior a 2,50%.                           | 1,80%                          |
| 4         | Igual o superior a 2,50% e inferior a 3,50%.                           | 2,30%                          |
| 5         | Igual o superior a 3,50% e inferior a 4,50%.                           | 2,80%                          |
| 6         | Igual o superior a 4,50%.  | 3,50%                          |

Dado que el IPC a 31 de diciembre de 2022 alcanza la cifra de 5,7% consideraremos un % de incremento de los valores recogidos en las tablas salariales del 3,5%, quedando de la siguiente forma:

| CÓDIGO | CONCEPTO   | GRUPO PROFESIONAL | NIVEL SALARIAL | SALARIO BASE 2022 | SALARIO BASE 2023 |
|--------|--|-------------------|----------------|-------------------|-------------------|
| PMO-1  | Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.                   | I                 | 1              | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       |
| PMO-2  | Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       |
| PMO-3  | Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       |
| PMO-4  | Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años              | I                 | 1              | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       |
| PMO-5  | Técnico titulado medio/grado especialista en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años. | I                 | 2              | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       |
| PMO-6  | Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       |
| PMO-7  | Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       |
| PMO-8  | Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       |

A este salario base habría que añadir, como complemento de calidad y cantidad a todos los efectos, **un plus de Convenio**, tal y como queda expresado en el artículo 38, en el que se dice que para el año 2023 se establece un plus de convenio anual de dos mil cuatrocientos cuarenta y cuatro euros y sesenta y un céntimos (2.444,61 euros), quedando de la siguiente forma:

|                       |                                 |   |                 |
|-----------------------|---------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                 | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 45 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NjyGw9ICA6A004hC23mnTrV/aOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



| CÓDIGO | CONCEPTO   | GRUPO PROFESIONAL | NIVEL SALARIAL | SALARIO BASE 2022 | SALARIO BASE 2023 | PLUS DE CONVENIO 2023 |
|--------|--|-------------------|----------------|-------------------|-------------------|-----------------------|
| PMO-1  | Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.                   | I                 | 1              | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            |
| PMO-2  | Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            |
| PMO-3  | Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            |
| PMO-4  | Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años              | I                 | 1              | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            |
| PMO-5  | Técnico titulado medio/grado especialista en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años. | I                 | 2              | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            |
| PMO-6  | Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            |
| PMO-7  | Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            |
| PMO-8  | Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            |

Adicionalmente, hay un aspecto a tener en cuenta en la estimación de los costes salariales, a saber:

Antigüedad del trabajador: se aplicarán unas bonificaciones por años de servicio, según viene recogido en el artículo 28 del Convenio. Las bonificaciones consistirán, en este orden, en:

- 5 trienios del 5% cada uno del salario base pactado para su categoría en las tablas salariales del presente Convenio.
- 3 trienios siguientes del 10% cada uno.
- 1 último trienio del 5% del indicado salario.

En el cálculo del % de incremento por antigüedad hemos tenido en cuenta los años de experiencia exigidos en la solvencia técnica para cada perfil profesional, en su caso.

Como resultado de estas consideraciones, se estiman los siguientes costes salariales anuales para cada uno de los perfiles considerados:

|                       |                                 |   |                 |
|-----------------------|---------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                 | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 46 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | N.JyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



| CÓDIGO | CONCEPTO   | GRUPO PROFESIONAL | NIVEL SALARIAL | SALARIO BASE 2022 | SALARIO BASE 2023 | PLUS DE CONVENIO 2023 | %Δ POR ANTIGÜEDAD | SALARIO BRUTO ANUAL |
|--------|--|-------------------|----------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|---------------------|
| PMO-1  | Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.                   | I                 | 1              | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 29.428,19 €         |
| PMO-2  | Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 29.428,19 €         |
| PMO-3  | Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 29.428,19 €         |
| PMO-4  | Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años              | I                 | 1              | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 29.428,19 €         |
| PMO-5  | Técnico titulado medio/grado especialista en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años. | I                 | 2              | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 22.818,25 €         |
| PMO-6  | Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 22.818,25 €         |
| PMO-7  | Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 22.818,25 €         |
| PMO-8  | Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 22.818,25 €         |

## 2.2. Coste de la Seguridad Social para la empresa

El coste de la Seguridad Social por trabajador para la empresa oscila entre el 32% y el 38% de la base de cotización, en función del puesto real desempeñado, por lo que para realizar una aproximación se puede considerar un tercio de la base de cotización como la cantidad a pagar por los costes de seguridad social de dicho trabajador. Por lo tanto, consideramos como costes de la Seguridad Social un 34% sobre el salario base de cotización.

Así, sumando el salario bruto estimado en el punto anterior y los costes de la Seguridad Social para los diferentes perfiles profesionales, se calculan los costes salariales totales asumidos por la empresa.

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 47 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NjyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



| CÓDIGO | CONCEPTO   | SALARIO<br>BASE 2022 | SALARIO<br>BASE 2023 | PLUS DE<br>CONVENIO 2023 | %Δ POR<br>ANTIGÜEDAD | SALARIO<br>BRUTO<br>ANUAL | COSTE<br>SESURIDAD<br>SOCIAL<br>(34%) | COSTE<br>SALARIAL<br>EMPRESA |
|--------|--|----------------------|----------------------|--------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------------------------|------------------------------|
| PMO-1  | Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.                   | 24.717,14 €          | 25.582,24 €          | 2.444,61 €               | 5,00                 | 29.428,19 €               | 10.005,59 €                           | 39.433,78 €                  |
| PMO-2  | Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   | 24.717,14 €          | 25.582,24 €          | 2.444,61 €               | 5,00                 | 29.428,19 €               | 10.005,59 €                           | 39.433,78 €                  |
| PMO-3  | Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   | 24.717,14 €          | 25.582,24 €          | 2.444,61 €               | 5,00                 | 29.428,19 €               | 10.005,59 €                           | 39.433,78 €                  |
| PMO-4  | Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años              | 24.717,14 €          | 25.582,24 €          | 2.444,61 €               | 5,00                 | 29.428,19 €               | 10.005,59 €                           | 39.433,78 €                  |
| PMO-5  | Técnico titulado medio/grado especialista en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años. | 18.634,84 €          | 19.287,06 €          | 2.444,61 €               | 5,00                 | 22.818,25 €               | 7.758,21 €                            | 30.576,46 €                  |
| PMO-6  | Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   | 18.634,84 €          | 19.287,06 €          | 2.444,61 €               | 5,00                 | 22.818,25 €               | 7.758,21 €                            | 30.576,46 €                  |
| PMO-7  | Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.  | 18.634,84 €          | 19.287,06 €          | 2.444,61 €               | 5,00                 | 22.818,25 €               | 7.758,21 €                            | 30.576,46 €                  |
| PMO-8  | Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.  | 18.634,84 €          | 19.287,06 €          | 2.444,61 €               | 5,00                 | 22.818,25 €               | 7.758,21 €                            | 30.576,46 €                  |

En la última columna de la tabla de arriba se resume el coste directo anual de personal para la empresa, es decir, el coste salarial, para cada uno de los perfiles profesionales considerados.

### 2.3. Mayoración de los costes salariales calculados en base al Convenio sectorial de aplicación

#### 2.3.1. Complejidad, responsabilidad, dedicación, cualificación profesional para los diferentes perfiles y condiciones de mercado

Como se ha indicado en el primer apartado, se han aplicado unos coeficientes de mayoración que tienen en cuenta los siguientes aspectos en su conjunto:

- Complejidad o dificultad técnica de los trabajos a realizar
- Nivel de responsabilidad del puesto de desempeñar
- Dedicación requerida por el puesto a desempeñar
- Cualificación profesional
- Condiciones del mercado laboral: Tal y como se recoge en el art. 100.2 de LCSP: *“En el momento de elaborarlo [el Presupuesto base de licitación], los órganos de contratación cuidarán de que el presupuesto base de licitación sea adecuado a los precios del mercado.”*

|                       |                                  |   |                 |
|-----------------------|----------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                  | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 48 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | N.JyGw9ICA6A004hC23mnTrV/aOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |

En la siguiente tabla se recogen los coeficientes de mayoración tenidos en consideración para los diferentes perfiles considerados y el coste unitario anual resultante:

| CÓDIGO | CONCEPTO   | SALARIO BASE 2022 | SALARIO BASE 2023 | PLUS DE CONVENIO 2023 | %A POR ANTIGÜEDAD | SALARIO BRUTO ANUAL | COSTE SESURIDAD SOCIAL (34%) | COSTE SALARIAL EMPRESA | % Δ POR CONDICIONES DE MERCADO Y COMPLEJIDAD, RESPONSABILIDAD Y/O CUALIFICACIÓN PERSONAL | COSTE DIRECTO ANUAL DE PERSONAL |
|--------|--|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|---------------------|------------------------------|------------------------|--|---------------------------------|
| PMO-1  | Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.                   | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 29.428,19 €         | 10.005,59 €                  | 39.433,78 €            | 35   | 53.235,60 €                     |
| PMO-2  | Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 29.428,19 €         | 10.005,59 €                  | 39.433,78 €            | 35   | 53.235,60 €                     |
| PMO-3  | Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 29.428,19 €         | 10.005,59 €                  | 39.433,78 €            | 35   | 53.235,60 €                     |
| PMO-4  | Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años              | 24.717,14 €       | 25.582,24 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 29.428,19 €         | 10.005,59 €                  | 39.433,78 €            | 25   | 49.292,22 €                     |
| PMO-5  | Técnico titulado medio/grado especialista en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años. | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 22.818,25 €         | 7.758,21 €                   | 30.576,46 €            | 35   | 41.278,22 €                     |
| PMO-6  | Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 22.818,25 €         | 7.758,21 €                   | 30.576,46 €            | 35   | 41.278,22 €                     |
| PMO-7  | Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.  | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 22.818,25 €         | 7.758,21 €                   | 30.576,46 €            | 35   | 41.278,22 €                     |
| PMO-8  | Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.  | 18.634,84 €       | 19.287,06 €       | 2.444,61 €            | 5,00              | 22.818,25 €         | 7.758,21 €                   | 30.576,46 €            | 35   | 41.278,22 €                     |

## 2.4 Margen

Si a estos costes unitarios de personal calculados en el apartado anterior les añadimos un margen de un 20%, definido como el incremento sobre el precio base para facilitar un escenario de competencia efectiva a los licitadores que opten a prestar el servicio, dándoles la capacidad de confeccionar y personalizar sus propias propuestas de valor atendiendo a los objetivos planteados y las posibles mejoras realizadas, y con el objetivo de establecer cierta tolerancia a fallos sobre el modelo desarrollado, se obtiene el importe estimado de ejecución material que a la Administración le supondría cada recurso técnico, según el perfil profesional al que pertenezca:

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 49 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NjyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



| CÓDIGO | CONCEPTO   | SALARIO<br>BASE 2022 | SALARIO<br>BASE 2023 | PLUS DE<br>CONVENIO 2023 | %A POR<br>ANTIGÜE<br>DAD | SALARIO<br>BRUTO<br>ANUAL | COSTE<br>SEGURIDAD<br>SOCIAL<br>(34%) | COSTE<br>SALARIAL<br>EMPRESA | % Δ POR CONDICIONES<br>DE<br>MERCADO Y<br>COMPLEJIDAD,<br>RESPONSABILIDAD Y/O<br>CUALIFICACIÓN<br>PERSONAL | COSTE<br>DIRECTO<br>ANUAL DE<br>PERSONAL | MARGEN<br>(a 20,0%) | COSTE<br>DIRECTO<br>ANUAL DE<br>PERSONAL<br>FINAL |
|--------|--|----------------------|----------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------------------|------------------------------|--|--|---------------------|---|
| PMD-1  | Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.                   | 24.717,14 €          | 25.582,24 €          | 2.444,61 €               | 5,00                     | 29.428,19 €               | 10.005,59 €                           | 39.433,78 €                  | 35,00  | 53235,60                                 | 10.647,12 €         | 63.882,72 €                                       |
| PMD-2  | Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   | 24.717,14 €          | 25.582,24 €          | 2.444,61 €               | 5,00                     | 29.428,19 €               | 10.005,59 €                           | 39.433,78 €                  | 35,00  | 53235,60                                 | 10.647,12 €         | 63.882,72 €                                       |
| PMD-3  | Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   | 24.717,14 €          | 25.582,24 €          | 2.444,61 €               | 5,00                     | 29.428,19 €               | 10.005,59 €                           | 39.433,78 €                  | 35,00  | 53235,60                                 | 10.647,12 €         | 63.882,72 €                                       |
| PMD-4  | Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años              | 24.717,14 €          | 25.582,24 €          | 2.444,61 €               | 5,00                     | 29.428,19 €               | 10.005,59 €                           | 39.433,78 €                  | 25,00  | 49292,22                                 | 9.858,44 €          | 59.150,67 €                                       |
| PMD-5  | Técnico titulado medio/grado especialista en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años. | 18.634,84 €          | 19.287,06 €          | 2.444,61 €               | 5,00                     | 22.818,25 €               | 7.758,21 €                            | 30.576,46 €                  | 35,00  | 41278,22                                 | 8.255,64 €          | 49.533,86 €                                       |
| PMD-6  | Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   | 18.634,84 €          | 19.287,06 €          | 2.444,61 €               | 5,00                     | 22.818,25 €               | 7.758,21 €                            | 30.576,46 €                  | 35,00  | 41278,22                                 | 8.255,64 €          | 49.533,86 €                                       |
| PMD-7  | Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.  | 18.634,84 €          | 19.287,06 €          | 2.444,61 €               | 5,00                     | 22.818,25 €               | 7.758,21 €                            | 30.576,46 €                  | 35,00  | 41278,22                                 | 8.255,64 €          | 49.533,86 €                                       |
| PMD-8  | Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.  | 18.634,84 €          | 19.287,06 €          | 2.444,61 €               | 5,00                     | 22.818,25 €               | 7.758,21 €                            | 30.576,46 €                  | 35,00  | 41278,22                                 | 8.255,64 €          | 49.533,86 €                                       |

Considerando además, que el Convenio colectivo del sector de empresas de ingeniería y oficinas de estudios técnicos define, en su artículo 22, la dedicación anual de un trabajador en 1.792 horas de trabajo (jornada ordinaria máxima de trabajo efectivo), obtenemos lo siguientes importes de coste de unitario directo de personal de cada perfil profesional para el año 2023:

|                       |                                |   |                 |
|-----------------------|--------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 50 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NJyGw9ICA6A004hC23mnTrVaOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |



| CÓDIGO | CONCEPTO   | GRUPO PROFESIONAL | NIVEL SALARIAL | PERSONAL   |   | COSTE DIRECTO HORARIO DE PERSONAL |
|--------|--|-------------------|----------------|--|---|-----------------------------------|
|        |  |                   |                | TÉCNICO  | ADMINISTRATIVO  |                                   |
| PMO-1  | Técnico titulado superior/máster especialista en modelización de sistemas de transporte en zonas urbanas, periurbanas y metropolitanas con una experiencia mínima de 5 años.                   |                   |                | INGENIERO; ARQUITECTO;<br>DOCTOR; LICENCIADO;<br>TITULADO 2.º Y 3.º CICLO UNIVERSITARIO; GRADUADO UNIVERSITARIO CON MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL HABILITANTE O MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL (MÍN. 60 ECTS), CUANDO APORTE ESPECIALIZACIÓN Y COMPETENCIAS PROFESIONALES NECESARIAS PARA EL DESEMPEÑO DEL PUESTO DE TRABAJO. |   | 35,65 €                           |
| PMO-2  | Técnico titulado superior/máster especialista en planificación de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   | I                 | 1              |  | -   | 35,65 €                           |
| PMO-3  | Técnico titulado superior/máster especialista en operación y gestión de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   |                   |                | ANALISTA   |   | 35,65 €                           |
| PMO-4  | Consultor en Asesoría Jurídica (Licenciado en Derecho) especialista en Derecho Administrativo y deseable conocimientos en Derecho del transporte con experiencia mínima de 5 años              | I                 | 1              |  | LICENCIADO; TITULADO 2.º Y 3.º CICLO UNIVERSITARIO; GRADUADO UNIVERSITARIO CON MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL HABILITANTE O MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL (MÍN. 60 ECTS), CUANDO APORTE ESPECIALIZACIÓN Y COMPETENCIAS PROFESIONALES NECESARIAS PARA EL DESEMPEÑO DEL PUESTO DE TRABAJO. | 33,01 €                           |
| PMO-5  | Técnico titulado medio/grado especialista en estudios de cambio climático, cálculo de huella ecológica o cálculo huella de carbono e impacto en la salud con una experiencia mínima de 5 años. |                   |                |  |   | 27,64 €                           |
| PMO-6  | Técnico titulado medio/grado especialista en análisis económico y financiero de sistemas de transporte con una experiencia mínima de 5 años.   | I                 | 2              | GRADUADO UNIVERSITARIO;<br>INGENIERO TÉCNICO;<br>ARQUITECTO TÉCNICO;<br>APAREJADOR; DIPLOMADO UNIVERSITARIO; TITULADO 1er. CICLO UNIVERSITARIO   | -   | 27,64 €                           |
| PMO-7  | Técnico titulado medio/grado especialista en coordinación y evaluación de proyectos con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                |  |   | 27,64 €                           |
| PMO-8  | Técnico titulado medio/grado especialista en planeamiento urbanístico e integración del transporte multimodal con una experiencia mínima de 5 años.  |                   |                |  |   | 27,64 €                           |

Como se puede comprobar en la tabla superior, los costes unitarios de personal que se han tenido en cuenta para la confección del presupuesto cumplen el doble objetivo de ser respetuosos con los costes salariales mínimos derivados del convenio sectorial de aplicación y con los costes de mercado.

|                       |                                 |   |                 |
|-----------------------|---------------------------------|---|-----------------|
| MANUEL MARQUEZ PIGNER |                                 | 09/05/2024 12:30:50   | PÁGINA: 51 / 51 |
| VERIFICACIÓN          | NjyGw9ICA6A004hC23mnTrV/aOP10k3 | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> |                 |