

INFORME TÈCNIC DE JUSTIFICACIÓ DELS CRITERIS DE SOLVÈNCIA, CRITERIS D'ADJUDICACIÓ SOTMESOS A JUDICI DE VALOR I AUTOMÀTICS, CAUSES TÈCNIQUES DE MODIFICACIÓ A PREVEURE, CONDICIONS TÈCNIQUES ESPECIALS D'EXECUCIÓ, JUSTIFICACIÓ DEL PRESSUPOST DE LICITACIÓ I DEL VALOR ESTIMAT DE CONTRACTE, DURACIÓ DEL CONTRACTE I JUSTIFICACIÓ DE LA NO DIVISIÓ EN LOTS

SERVEI D'OFICINA TÈCNICA DE SUPORT A BIMSA I A LA DIRECCIÓ DE SERVEIS DE MOBILITAT DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA PER A LA PLANIFICACIÓ, COORDINACIÓ, SEGUIMENT, DESENVOLUPAMENT I MILLORA DELS SEUS PROGRAMES, AGENDES, PROJECTES ESTRATÈGICS I PROCESSOS INTERNS DE TREBALL, AMB MESURES DE CONTRACTACIÓ PÚBLICA SOSTENIBLE

De conformitat amb l'article 116.4, lletra c) de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic (en endavant, LCSP), el present informe s'emet als efectes de justificar els següents criteris en relació a les obres referenciades a l'encapçalament:

- Objecte de licitació
- Relacions entre BIMSA i l'adjudicatari
- Termini del servei d'assistència tècnica
- Recursos humans i dedicacions
- Recursos materials
- Criteris de solvència
- Pressupost de licitació
- Criteris d'adjudicació
 - Criteris d'adjudicació sotmesos a judici de valor
 - Criteris d'adjudicació automàtics
- Causes tècniques de modificació a preveure
- Condicions especials d'execució
- Justificació de la no divisió en lots

1 OBJECTE DE LA LICITACIÓ

La Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona impulsa i coordina un conjunt ampli d'actuacions, programes i agendes estratègiques orientades a millorar la mobilitat de la ciutat, amb l'objectiu d'avançar cap a un model més sostenible, eficient, segur i equitatiu.

Entre aquests instruments destaquen, entre d'altres, l'Agenda Bus, l'Agenda de la Bicicleta i VMP, el Pla d'Acció per al desplegament de l'EDUM, l'Agenda de Mobilitat Laboral, l'Agenda de Mobilitat Nocturna, l'Agenda d'Entorns Escolars i Sanitaris i l'Agenda de Mobilitat de Ciutat Vella.

L'anàlisi realitzada per la Direcció ha posat de manifest que la gestió d'aquest conjunt d'iniciatives presenta un elevat grau de complexitat tècnica i organitzativa, derivada de:

- La multiplicitat d'agents implicats
- La transversalitat entre àrees municipals
- La coexistència de projectes amb diferents nivells de maduresa
- La necessitat de prioritzar actuacions i recursos
- La manca de sistemes homogenis de seguiment i reporting

Per tal de reforçar la capacitat d'anàlisi, criteri tècnic i visió transversal sobre el conjunt de polítiques de mobilitat impulsades per la Direcció de Serveis de Mobilitat, es considera necessari disposar d'una Oficina Tècnica de Mobilitat que aporti expertesa especialitzada en mobilitat i transport, una visió externa i integradora dels diferents àmbits d'actuació, així com capacitats de coordinació, seguiment i suport a la presa de decisions mitjançant metodologies pròpies d'una PMO estratègica

L'Oficina Tècnica de Mobilitat es concep com una estructura de suport especialitzat a la Direcció de Serveis de Mobilitat i a BIMSA, com a empresa municipal encarregada de dur a terme les obres a la ciutat de Barcelona, destinada a reforçar la seva capacitat de planificació, coordinació, seguiment i presa de decisions sobre el conjunt de polítiques, programes i actuacions impulsades en matèria de mobilitat.

La finalitat de l'Oficina serà aportar una visió integrada del conjunt d'agendes i iniciatives de la Direcció, facilitant la seva coordinació, coherència i orientació als objectius estratègics de mobilitat de la ciutat.

Així mateix, l'Oficina proporcionarà coneixement expert en mobilitat i transport, suport metodològic en l'àmbit de la gestió de programes i projectes, i capacitat d'anàlisi transversal que permeti identificar oportunitats de millora, anticipar riscos i reforçar la qualitat de la presa de decisions.

Finalment, l'Oficina contribuirà a la consolidació d'un model de treball més estructurat, homogeni i orientat a resultats, impulsant la millora dels processos de coordinació, seguiment, governança i gestió del coneixement de la Direcció de Serveis de Mobilitat.

L'objecte del present contracte és la prestació dels serveis d'una Oficina Tècnica de Mobilitat per donar suport especialitzat a la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona i a BIMSA en la planificació, coordinació, seguiment, desenvolupament i millora dels seus programes, agendas, projectes estratègics i processos interns de treball.

L'Oficina haurà de combinar una funció de PMO estratègica amb una capacitat tècnica experta en mobilitat urbana i transport, de manera que no es limiti al seguiment administratiu de les actuacions, sinó que aporti criteri tècnic, visió transversal, capacitat d'anàlisi, valor afegit i suport efectiu a la presa de decisions.

El servei haurà de contribuir a ordenar la cartera d'actuacions, reforçar la coherència tècnica entre agendas, millorar els processos de coordinació i seguiment, facilitar la priorització de recursos i consolidar un model de treball més estructurat, traçable i orientat a resultats.

El servei es prestarà mitjançant una oficina tècnica que combinarà quatre línies d'actuació complementàries:

1. Suport tècnic especialitzat en mobilitat i transport

- Revisió i anàlisi tècnica d'agendes, programes i actuacions
- Anàlisi de coherència entre actuacions i objectius estratègics
- Definició de criteris tècnics i recomanacions
- Avaluació d'impactes i resultats
- Elaboració de diagnòstics i informes tècnics.
- Suport a la definició d'indicadors i criteris de seguiment.
- Suport a la redacció de plecs i assistències tècniques
- Suport tècnic a la Direcció de Serveis de Mobilitat

2. Visió externa, innovació i benchmarking

- Seguiment de tendències en mobilitat urbana i transport
- Identificació de bones pràctiques d'altres ciutats i administracions
- Benchmarking de polítiques públiques de mobilitat

- Identificació d'oportunitats d'innovació aplicables a Barcelona
- Radar d'innovació en mobilitat, transport i espai públic
- Suport a la definició de proves pilot i noves iniciatives.

3. Suport PMO estratègica

- Planificació i estructuració de les agendes
- Seguiment de terminis, riscos i dependències
- Definició d'indicadors i quadres de comandament
- Preparació d'informes executius
- Coordinació transversal de programes i actuacions
- Seguiment de decisions i acords
- Suport a la priorització d'actuacions
- Suport als òrgans de govern i seguiment.

4. Processos, organització i governança

- Anàlisi i documentació de processos de treball.
- Definició i actualització de procediments.
- Clarificació de rols i responsabilitats.
- Definició de mecanismes de coordinació transversal.
- Millora dels fluxos d'informació i comunicació interna.
- Suport a la governança documental.
- Estandardització de metodologies i eines de treball.
- Suport a la implantació de millores organitzatives.
- Impuls de la millora contínua dels processos de la Direcció.

2 RELACIONS ENTRE BIMSA I L'ADJUDICATARI

L'adjudicatari del contracte designarà al/la Responsable Oficina Tècnica (Director/a de l'Oficina) com a representant davant de BIMSA i aquest/a disposarà en tot cas de les atribucions necessàries que li permetin implementar les funcions de Responsable del Contracte i coordinador/a de l'Oficina Tècnica externa.

El/la Responsable del Contracte i BIMSA es reuniran periòdicament i mantindran comunicació constant. Aquest/a aixecarà acta de la situació de les actuacions previstes, així com de les noves tasques a realitzar derivades de les reunions de seguiment.

L'Adjudicatari serà responsable de dotar al personal adscrit al contracte dels mitjans informàtics, software i eines necessàries per al correcte desenvolupament dels treballs, garantint la compatibilitat amb les eines corporatives municipals que siguin necessàries per a la prestació del servei.

El servei es prestarà principalment de manera presencial i/o híbrida segons les necessitats de BIMSA, podent-se requerir assistència a reunions internes, externes, comitès, taules tècniques o sessions de coordinació amb altres àrees municipals, districtes o administracions.

La descripció de tasques inclosa en aquesta clàusula no té caràcter exhaustiu, i inclou també totes aquelles actuacions complementàries necessàries per al correcte desenvolupament de les funcions de suport PMO i suport tècnic especialitzat objecte del contracte.

3 TERMINI DEL SERVEI D'ASSISTÈNCIA TÈCNICA

La durada del contracte serà de **DOTZE (12) mesos**, prorrogable per períodes successius de fins a **DOTZE (12) mesos**, amb una durada màxima total de **TRENTA-SIS (36) mesos**. El termini de la pròrroga serà a lliure decisió de BIMSA, i es comunicarà amb un antelació mínima de dos (2) mesos. La pròrroga serà d'obligat compliment per a l'adjudicatari.

4 RECURSOS HUMANS I DEDICACIONS

1) Responsable de l'Oficina Tècnica:

Una tècnic amb titulació universitària adequada per al desenvolupament de les funcions assignades (enginyeria, administració i direcció d'empreses o titulació similar) i amb formació de postgrau o màster en direcció d'empreses (MBA).

Haurà d'acreditar una experiència professional igual o superior a 15 anys en direcció d'organitzacions, lideratge d'equips multidisciplinaris, transformació organitzativa, gestió de programes estratègics, governança i coordinació d'oficines tècniques en el sector del transport i la mobilitat. També haurà d'acreditar experiència professional en l'àmbit del transport, la mobilitat o les infraestructures, així com experiència en entorns complexos amb múltiples agents i processos de coordinació transversal.. Dedicació del 20%.

Esdevindrà el/la Responsable del Contracte i serà el/la coordinador/a de l'Oficina Tècnica externa.

Tindrà un perfil consultiu, estratègic i de suport a Direcció, assumint funcions de coordinació global de l'Oficina Tècnica i d'interlocució amb BIMSA, la Gerència i la Direcció de Serveis de Mobilitat.

Es reunirà periòdicament amb la Direcció i amb la resta de l'equip adscrit al contracte, al qual coordinarà funcionalment.

Tindrà coneixement transversal del conjunt d'agendes, programes i actuacions impulsades des de la Direcció de Serveis de Mobilitat.

El seu paper serà especialment orientat a:

- Priorització d'actuacions
- Resolució de conflictes entre àmbits
- Suport a la presa de decisions
- Coordinació transversal
- Definició dels criteris generals de funcionament de l'Oficina

Les seves tasques consistiran, entre d'altres, en:

- Coordinació global de l'Oficina Tècnica
- Interlocució amb Gerència i Direcció
- Suport estratègic en matèria de mobilitat i transport
- Direcció i preparació de comitès de seguiment i governança
- Supervisió de la cartera de programes i agendas

- Identificació de bones pràctiques, tendències innovadores i experiències de referència en el sector
- Definició de criteris de priorització i seguiment
- Validació de metodologies, indicadors i sistemes de reporting
- Supervisió dels riscos i dependències dels programes
- Coordinació amb altres àrees municipals i administracions
- Revisió executiva dels informes i documents elaborats per l'Oficina
- Qualsevol altra tasca vinculada a l'objecte del contracte que sigui requerida per la Direcció de Serveis de Mobilitat.

2) Consultor especialista en PMO:

Un tècnic amb titulació universitària adequada per al desenvolupament de les funcions assignades (enginyeria, administració i direcció d'empreses, organització industrial o titulació similar) i amb experiència professional igual o superior a cinc (5) anys en metodologies PMO, planificació i seguiment de projectes, definició d'indicadors, gestió de riscos, reporting executiu i eines de seguiment i control. Dedicació del 100%.

Tindrà un perfil principalment operatiu i metodològic orientat a garantir el seguiment estructurat de programes, actuacions i projectes.

Treballarà de forma coordinada amb la resta de l'equip i reportarà periòdicament a la Direcció de l'Oficina Tècnica.

Assumirà un paper central en la implantació de metodologies de seguiment, sistemes de control i eines de reporting.

Les seves tasques consistiran, entre d'altres, en:

- Planificació i seguiment de programes i actuacions
- Elaboració i manteniment de cronogrames
- Seguiment de terminis, pressupost i fites
- Identificació i seguiment de riscos i dependències
- Elaboració de quadres de comandament i KPIs
- Suport en la implantació d'eines de seguiment i gestió de projectes
- Estandardització de processos i metodologies de treball
- Preparació d'informes executius i de seguiment
- Preparació d'actes i seguiment d'acords
- Coordinació operativa amb els diferents àmbits de la Direcció
- Seguiment de l'estat d'execució de les diferents agendes
- Suport en la preparació de documentació per a reunions i comitès
- Implantació de metodologies comunes de treball
- Qualsevol altra tasca vinculada a l'objecte del contracte que sigui requerida per la Direcció de Serveis de Mobilitat.

3) Tècnic sènior de mobilitat i coherència

Una tècnic amb titulació universitària superior en Enginyeria de Camins, Canals i Ports, enginyeria o titulació equivalent relacionada amb la mobilitat, el transport. Haurà d'acreditar una experiència professional igual o superior a cinc (5) anys en planificació de la mobilitat, transport públic, modelització

de la demanda, avaluació de projectes de transport, planificació d'infraestructures, estudis de mobilitat i anàlisi transversal de programes i actuacions de mobilitat. Dedicació del 80%.

Tindrà un perfil tècnic especialista en mobilitat urbana i transport, orientat a aportar criteri tècnic i coherència transversal al conjunt d'agendes i programes.

Treballarà de forma coordinada amb la resta de l'equip i donarà suport tècnic tant a la Direcció de Serveis de Mobilitat com als diferents àmbits funcionals.

Assumirà funcions de revisió tècnica, anàlisi i suport especialitzat en matèria de mobilitat.

Les seves tasques consistiran, entre d'altres, en:

- Revisió transversal de programes, plans i agendas de mobilitat
- Anàlisi de coherència entre actuacions i objectius estratègics
- Identificació de duplicitats, solapaments o mancances
- Elaboració de diagnòstics i recomanacions tècniques
- Anàlisi funcional i operativa de mesures de mobilitat
- Suport tècnic a estudis, pilots i assistències
- Suport a la definició de criteris tècnics i indicadors
- Elaboració de documentació tècnica i memòries
- Suport en la redacció de plecs tècnics i contractacions
- Elaboració de presentacions i documentació executiva
- Identificació de tendències en mobilitat i transport
- Anàlisi de bones pràctiques i experiències de referència
- Suport a projectes pilot i iniciatives innovadores
- Avaluació de l'impacte de les actuacions de mobilitat
- Assistència a reunions tècniques internes i externes
- Suport a processos de coordinació amb districtes i altres administracions
- Qualsevol altra tasca vinculada a l'objecte del contracte que sigui requerida per la Direcció de Serveis de Mobilitat

La dedicació dels perfils podrà variar en funció de les necessitats específiques i del volum de feina de la Direcció de Serveis de Mobilitat, sempre dins dels límits previstos en la documentació contractual.

L'adjudicatari haurà de garantir la continuïtat dels perfils proposats durant tot el termini d'execució dels treballs. Els perfils no podran ser substituïts excepte amb autorització prèvia del Responsable del Contracte.

BIMSA podrà sol·licitar el canvi de qualsevol perfil adscrit al servei quan consideri que no s'adequa a les necessitats del contracte. En aquest cas, l'adjudicatari haurà de presentar un nou perfil equivalent en un termini no superior a 7 dies hàbils.

Les dedicacions reals s'ajustaran als treballs efectivament realitzats i programats conjuntament amb la BIMSA. Els honoraris a percebre per possibles modificacions de dedicació seran els resultants d'aplicar a les dedicacions reals i confirmades els preus ofertats, d'acord amb els límits de modificació previstos al contracte.

La possible minoració de les dedicacions previstes en cap cas comportarà cap compensació o indemnització a favor de l'adjudicatari.

Els treballs s'hauran de desenvolupar d'acord amb les directrius rebudes per part de BIMSA, garantint en tot moment un control actualitzat de l'estat de cada actuació, programa o agenda objecte de seguiment.

L'adjudicatari haurà de mantenir un sistema d'informació, arxiu i traçabilitat documental que permeti que qualsevol membre autoritzat de la Direcció pugui conèixer l'estat dels treballs, la ubicació de la documentació generada i els acords adoptats.

La descripció dels treballs no és exhaustiva, tot i que sí identificativa. Caldrà desenvolupar totes aquelles tasques que, tot i no trobar-se expressament descrites, siguin necessàries per a la correcta prestació del servei, sempre que estiguin relacionades amb l'objecte del contracte.

L'adjudicatari haurà de garantir la confidencialitat de tota la informació a què tingui accés durant l'execució del contracte, especialment aquella relacionada amb dades internes, documents de treball, estratègies municipals, processos de decisió, contractacions o informació no pública.

5 RECURSOS MATERIALS

Als efectes de garantir una correcta integració dels mitjans personals adscrits als serveis de referència i una correcta execució del contracte, caldrà adscriure a l'execució dels treballs, en concret, els següents mitjans informàtics i ofimàtics:

Hardware:

Característica	Recomanada	Obligatòria
Tipus de màquina		Ordinador portàtil
Processador	Intel i7/i9 (12a generació) Ryzen 7/9 de la sèrie 7000	-
RAM	-	16GB
Disc dur	512 GB SSD	-
Connexió a internet	Compatible amb Wi-fi 6 Port Ethernet	Connectivitat Wi-fi
Sistema operatiu	Windows 11 professional	Windows 10 professional
Connectivitat	-	Port USB-C

Software*:

Llicència	Recomanada	Obligatòria
Conjunt d'aplicacions d'ofimàtica i col·laboració	-	Microsoft 365 Empresa Premium

* Caldrà mantenir actualitzades les llicències durant l'execució del contracte.

6 CRITERIS DE SOLVÈNCIA

Atenent l'objecte del contracte, consistent en la prestació d'un servei d'Oficina Tècnica especialitzada que combina funcions de PMO estratègica, planificació i seguiment de programes, suport organitzatiu i coneixement expert en mobilitat urbana i transport, es considera necessari exigir que els licitadors acreditin una capacitat econòmica, tècnica i professional suficient per garantir-ne l'execució correcta.

6.1 Solvència tècnica o professional:

(I) Equip tècnic mínim requerit, d'acord amb l'apartat 4 del present document:

#	Posició	Quantitat	Titulació ¹	Experiència Professional (anys) ²
1	Responsable Oficina Tècnica (Director/a de l'Oficina)	1	Tècnic/a amb titulació habilitant	15
	Requeriments:			
	• Titulat/da competent (Enginyeria, Administració i Direcció d'Empreses, o similars), amb formació de postgrau o màster en direcció d'empreses (MBA). • Amb experiència acreditada en direcció d'organitzacions, lideratge d'equips multidisciplinaris, transformació organitzativa, gestió de programes estratègics, governança o coordinació d'oficines tècniques, del sector del transport i la mobilitat. Haurà d'acreditar: ✓ una (1) experiència professional en l'àmbit del transport, la mobilitat o les infraestructures, amb una durada del servei acreditat de com a mínim 6 mesos. ✓ una (1) experiència en entorns complexos amb múltiples agents i processos de coordinació transversal. Aquesta experiència es podrà acreditar mitjançant la justificació de serveis de direcció d'obra, project manager, coordinació d'equips o altres, amb una durada del servei acreditat de com a mínim 6 mesos. • Amb experiència no inferior a 15 anys en aquesta especialitat.			
2	Consultor/a especialista en PMO	1	Tècnic/a amb titulació habilitant	5
	Requeriments:			
	• Titulat/da competent (Enginyeria, Direcció i Administració d'Empreses, Organització Industrial o similars).			

¹ Titulat competent: qualsevol titulació que habiliti legalment pel desenvolupament de l'exercici de les funcions indicades. Les titulacions indicades es realitzen a títol merament indicatiu i no limitatiu. Barcelona d'Infraestructures Municipals, SA, es reserva la possibilitat de sol·licitar que s'acrediti la condició de titulació habilitant en cas de dubte.

² Anys d'experiència: anys sencers a computar des de la data de realització o participació demostrable en projectes de naturalesa similar relacionats amb mobilitat, transport, planificació urbana, PMO o gestió pública.

	- Amb una (1) experiència acreditada en metodologies PMO, planificació i seguiment de projectes, definició d'indicadors, gestió de riscos, reporting executiu o eines de seguiment i control de com a mínim 6 mesos - Amb experiència no inferior a 5 anys en aquesta especialitat.			
3	Tècnic/a sènior de mobilitat i coherència	1	Tècnic/a amb titulació habilitant	5
Requeriments:				
- Titulat superior en Enginyeria de Camins, Canals i Ports, Enginyeria o titulació equivalent relacionada amb la mobilitat i el transport. - Amb una (1) experiència acreditada en planificació de la mobilitat, transport públic, modelització de la demanda, avaluació de projectes de transport, planificació d'infraestructures, estudis de mobilitat o anàlisi transversal de programes i actuacions de mobilitat de com a mínim 6 mesos. - Amb experiència no inferior a 5 anys en aquesta especialitat.				

6.2 Solvència econòmica i financera:

- (I) Certificat de l'assegurança d'indemnització per riscos professionals expedit per l'assegurador, vigent fins a l'acabament del termini de presentació d'ofertes i per import mínim de responsabilitat de 300.000,00 euros per sinistre i en agregat o per anualitat de l'assegurança, així com el compromís vinculant de la seva renovació o pròrroga que garanteixi el manteniment de la seva cobertura durant tota l'execució del/s contracte/s. Aquest requisit s'entendrà complert amb la inclusió d'un compromís vinculant de subscripció de l'assegurança referida en cas de resultar adjudicatari, que també haurà d'incloure el compromís de pròrroga o renovació de l'assegurança si procedeix. Aquest darrer compromís s'haurà de fer efectiu dins del termini de DEU (10) dies hàbils, a comptar a partir del dia següent a rebre la comunicació de l'adjudicació.

L'acreditació de la solvència tècnica i/o professional requerida es realitzarà quan ho requereixi BIMSA, presentant la següent informació:

- Curriculum vitae.
- Títols o certificats de col·legiació.
- Declaració amb l'experiència professional, indicant treballs, anys d'execució, i petita descripció dels treballs.
- Carta de compromís de col·laborar amb el licitador en cas de resultar adjudicatari i d'acceptació expressa.
- Aquests serveis o treballs s'acreditaran mitjançant certificats expedits o visats per l'òrgan competent si el destinatari és una entitat del sector públic o quan el destinatari sigui un subjecte privat mitjançant un certificat expedit per aquest. A falta del certificats, es podran acreditar mitjançant una declaració de l'empresari.

7 PRESSUPOST DE LICITACIÓ

7.1 Desglossament del pressupost base de licitació i taula justificativa de costos

La taula següent detalla les posicions, les titulacions, la dedicació, la quantitat de tècnics assignats, el preu unitari de mercat i el termini considerat, d'acord amb les descripcions explicitades a l'apartat *Recursos humans i dedicacions*:

	Posició	Titulació	Dedicació	Quantitat	Preu unitari	Mesos	Import
1	Responsable oficina tècnica	Tècnic > 15 anys	20%	1	9.212,16 €	12,00	22.109,18 €
2	Consultor/a especialista PMO	Tècnic > 5 anys	100%	1	6.964,20 €	12,00	83.570,40 €
3	Tècnic/a sènior de mobilitat i coherència	Tècnic > 5 anys	80%	1	6.964,20 €	12,00	66.856,32 €
TOTAL							172.535,90 €

7.2 Valor Estimat del Contracte

S'entén per valor estimat del contracte el valor l'import total, sense incloure l'Impost del Valor Afegit, pagador segons les estimacions realitzades.

El mètode aplicat per calcular el valor estimat del contracte és, de conformitat amb l'article 101 de la LCSP, el següent:

Desglossament del valor estimat del contracte:

- Pressupost base de licitació:	172.535,90 €
- Possible pròrroga:	345.071,81 €
Total valor estimat del contracte:	517.607,71 €

8 CRITERIS D'ADJUDICACIÓ

8.1 Criteris d'adjudicació sotmesos a judici de valor

Nota prèvia

En el sobre B NO hi podrà haver cap referència (ni nominal ni d'experiència), inclosos Curricula Vitae, de les persones que ocuparan les posicions definides a la taula de solvència tècnica o professional requerida, atès que l'experiència de les persones que desenvoluparan aquestes posicions seran objecte de valoració per aplicació de fórmules o criteris automàtics (sobre C). La revelació d'aquestes referències podrà ser causa d'exclusió.

L'extensió màxima de la proposta tècnica no podrà excedir de 30 pàgines, DIN-A4, lletra Arial, mida 11, interlineat simple (no es comptarà la portada ni l'índex, en cas d'haver-n'hi).

IMPORTANT: L'increment del número de pàgines sobre el límit citat no implicarà l'exclusió de l'oferta, però sí que només es tinguí en consideració la informació continguda en les pàgines establertes com a límit. Per tant,

tota aquella informació de l'oferta que excedeixi del límit de pàgines especificat no serà objecte de valoració ni puntuació.

L'incompliment dels requisits formals indicats per a la formulació de l'oferta (format de pàgina, mida i tipus de lletra i interlineat) no comportarà l'exclusió de la mateixa. No obstant, implicarà l'obligació per part del licitador de reconvertir la seva oferta al format indicat al Plec, sense la possibilitat de introduir cap mena de modificació a la mateixa, als efectes de determinar el número de pàgines. Tota aquella informació de l'oferta que excedeixi del límit de pàgines especificat no serà objecte de valoració ni puntuació.

Proposta

De conformitat amb l'article 145.1 de la LCSP i atenent a l'objecte del contracte de referència, es proposen els següents criteris sotmesos a judici de valor:

1. MODEL DE GESTIÓ DEL SERVEI	0-11 p
2. SISTEMA DE SEGUIMENT, INDICADORS I REPÒRTING	0-9 p
3. CONEIXEMENT DE LA MOBILITAT URBANA I TRANSPORT	0-13 p
4. INNOVACIÓ, BENCHMARK I APORTACIÓ DE VALOR	0-7 p

El pes dels criteris d'adjudicació sotmesos a judici de valor és de 40 punts, el que suposa un 40%.

1. – MODEL DE GESTIÓ DEL SERVEI	11 punts
--	-----------------

1.1 – Relació i coordinació	4 punts
Es valorarà el model proposat de relació i coordinació amb la persona responsable municipal del contracte, la Direcció de Serveis de Mobilitat, les diferents unitats municipals, els districtes, els operadors de transport, les administracions públiques i els agents externs implicats en les agendes, programes i actuacions de mobilitat. La proposta haurà de definir, com a mínim: • Els nivells i òrgans de coordinació. • Els interlocutors funcionals, sense identificació nominal. • La periodicitat i finalitat de les reunions. • Els canals de comunicació i transmissió de la informació. • Els circuits de validació i presa de decisions. • Els mecanismes de coordinació transversal. • Els procediments d'escalat d'incidències o qüestions que requereixin decisió.	

Sistema de valoració (fins a 4 punts)

Defineix un model complet, precís, estructurat i adaptat al servei. Identifica adequadament els agents implicats, els nivells de coordinació, la periodicitat i finalitat de les reunions, els canals de comunicació, els circuits de validació i els	4 punts
---	----------------

mecanismes d'escalat.	
Defineix un model adequat i aplicable que cobreix els principals agents i mecanismes de coordinació, tot i presentar algunes omissions o un grau de detall menor que no compromet substancialment la seva aplicació.	3 punts
Presenta un model genèric, parcial o insuficientment adaptat al servei, amb mancances rellevants en la identificació dels agents, les responsabilitats, els canals de comunicació o els circuits de decisió.	1,5 punts
No defineix un model de relació i coordinació, el model és inviable o incoherent amb el plec, o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

1.2 – Metodologia i organització del servei	4 punts
Es valorarà la metodologia proposada per organitzar i executar els treballs, així com la capacitat del model per integrar les funcions de suport estratègic, PMO i assistència tècnica especialitzada en mobilitat urbana i transport. La proposta haurà de definir, com a mínim: • L'estructura funcional de l'Oficina Tècnica. • La distribució de funcions i responsabilitats. • La coordinació entre els diferents perfils. • El procediment de recepció, anàlisi i assignació dels encàrrecs. • L'organització de les activitats ordinàries i sobrevingudes. • Els procediments interns de revisió i validació dels treballs. • Els mecanismes destinats a garantir la coherència i la qualitat dels lliurables. • La gestió de la continuïtat del servei.	

Sistema de valoració (fins a 4 punts)

Defineix una metodologia completa, detallada, coherent i adaptada al contracte. Estableix clarament l'estructura funcional, la distribució de responsabilitats, els fluxos de treball, la coordinació interna i els procediments de revisió i validació.	4 punts
Defineix una metodologia adequada i viable que desenvolupa els principals elements necessaris per organitzar el servei, tot i presentar algunes omissions o un grau de detall menor.	3 punts
Presenta una metodologia genèrica, parcial o poc adaptada al servei, amb mancances rellevants en la distribució de responsabilitats, els fluxos de treball, la coordinació interna o els procediments de validació.	1,5 punts
No defineix una metodologia d'organització, la proposta és inviable o incoherent amb el plec, o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

1.3 – Planificació, control i seguiment del servei	3 punts
Es valorarà la sistemàtica proposada per planificar les activitats de l'Oficina Tècnica, controlar-ne l'execució i adoptar mesures davant de desviacions, incidències o canvis de prioritat. La proposta haurà de definir, com a mínim: • La planificació inicial i la posada en marxa del servei. • La programació periòdica dels treballs. • Els criteris de priorització de les actuacions. • El control de terminis, fites i responsabilitats. • La identificació i gestió de riscos i dependències. • El tractament de les incidències i desviacions. • La formulació i seguiment d'accions correctores. • Els mecanismes d'escalat i suport a la presa de decisions. • L'adaptació de la planificació a noves necessitats o encàrrecs sobrevinguts.	

Sistema de valoració (fins a 3 punts)

Defineix una sistemàtica completa, detallada i aplicable de planificació i control. Inclou la posada en marxa, la programació periòdica, els criteris de priorització, el control de terminis, la gestió de riscos i dependències, el tractament d'incidències i les accions correctores.	3 punts
Defineix una sistemàtica adequada i viable que desenvolupa els principals mecanismes de planificació, priorització i control, tot i presentar algunes omissions o un grau de detall menor.	2 punts
Presenta una sistemàtica genèrica, parcial o poc adaptada al servei, amb mancances rellevants en la planificació, la priorització, el control de terminis, la gestió de riscos o la correcció de desviacions.	1 punt
No defineix mecanismes de planificació, control i seguiment, la proposta és inviable o incoherent amb el plec, o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

2. – SISTEMA DE SEGUIMENT, INDICADORS I REPÒRTING	9 punts
--	----------------

2.1 – Sistema de seguiment de les agendes, programes i actuacions	3 punts
Es valorarà el sistema proposat per registrar, estructurar, actualitzar i consultar la informació relativa a les diferents agendes, programes, projectes i actuacions de mobilitat. La proposta haurà de definir, com a mínim: • L'inventari o cartera d'agendes, programes, projectes i actuacions. • L'estructura de les fitxes de seguiment. • La identificació d'objectius, actuacions, responsables, fites i terminis. • La classificació de l'estat d'execució. • El seguiment de riscos, incidències i dependències. • La identificació de les necessitats de decisió. • Els procediments d'actualització, revisió i validació de la informació. • La traçabilitat dels canvis, acords i decisions.	

Sistema de valoració (fins a 3 punts)

Defineix un sistema complet, detallat, estructurat i plenament adaptat al servei. Integra adequadament la cartera d'actuacions, les fitxes de seguiment, les fites, els responsables, els terminis, els riscos, les dependències, les necessitats de decisió i la traçabilitat de la informació.	3 punts
Defineix un sistema adequat i aplicable que cobreix els principals elements necessaris per efectuar el seguiment, tot i presentar algunes omissions o un grau de detall menor que no en compromet substancialment l'eficàcia.	2 punts
Presenta un sistema genèric, parcial o poc adaptat al servei, amb mancances rellevants en l'estructuració, l'actualització, la validació o la traçabilitat de la informació.	1 punt
No defineix un sistema de seguiment, el sistema proposat és inviable o incoherent amb el plec, o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

2.2 – Sistema d'indicadors i quadre de comandament	3 punts
Es valorarà el sistema proposat d'indicadors i quadres de comandament per conèixer l'estat d'execució, l'evolució i els resultats de les agendes, programes i actuacions de mobilitat. La proposta haurà de definir, com a mínim: • Les tipologies d'indicadors proposades. • Els criteris per seleccionar i prioritzar els indicadors. • La definició, fórmula de càlcul, font, periodicitat i responsable de cada indicador. • Els indicadors de compliment, terminis, pressupost, resultats, riscos i impacte. • L'estructura i els nivells de consulta del quadre de comandament. • Els mecanismes de visualització de l'estat d'execució i les desviacions. • Els llindars d'alerta i els criteris d'interpretació.	

- Els procediments d'actualització i validació de les dades.
- La possibilitat d'adaptar el sistema a les necessitats de les diferents agendes.

Sistema de valoració (fins a 3 punts)

Defineix un sistema d'indicators i un quadre de comandament complet, coherent, mesurable i plenament adaptat al servei. Detalla les tipologies d'indicators, les fonts, les fórmules, la periodicitat, les responsabilitats, els llindars d'alerta i els mecanismes de visualització i actualització.	3 punts
Defineix un sistema adequat i aplicable que desenvolupa els principals indicators i funcionalitats del quadre de comandament, tot i presentar algunes omissions o un grau de detall menor.	2 punts
Presenta un sistema genèric, parcial o poc adaptat, amb mancances rellevants en la definició, mesurabilitat, actualització, visualització o interpretació dels indicators.	1 punt
No defineix un sistema d'indicators i quadre de comandament, la proposta no és aplicable o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

2.3 – Model d'informes i reporting executiu	3 punts
Es valorarà el model proposat d'informes i reporting per facilitar el seguiment del servei, la coordinació entre els agents implicats i la presa de decisions per part de la Direcció de Serveis de Mobilitat. La proposta haurà de definir, com a mínim: • La tipologia d'informes previstos. • La finalitat i els destinataris de cada informe. • La periodicitat d'elaboració i lliurament. • L'estructura i els continguts mínims. • La presentació de l'estat d'execució, les fites i els terminis. • La identificació de desviacions, riscos, dependències i incidències. • La formulació de recomanacions i propostes d'actuació. • La identificació de les decisions pendents. • El seguiment dels acords adoptats. • La relació entre els informes, les actes, els indicators i el quadre de comandament.	

Sistema de valoració (fins a 3 punts)

Defineix un model d'informes i reporting complet, estructurat, sintètic i orientat a la presa de decisions. Detalla les tipologies, els destinataris, la periodicitat, els continguts, les alertes, les recomanacions i la traçabilitat dels acords.	3 punts
Defineix un model adequat i aplicable que desenvolupa els principals informes, continguts i circuits de reporting, tot i presentar algunes omissions o un grau de detall menor.	2 punts
Presenta un model genèric, parcial o poc adaptat al servei, amb mancances rellevants en la tipologia, periodicitat, contingut, orientació executiva o seguiment de les decisions.	1 punt
No defineix un model d'informes i reporting, la proposta no és aplicable o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

3. – CONEIXEMENT DE LA MOBILITAT URBANA I TRANSPORT	13 punts
--	-----------------

3.1 – Coneixement de la xarxa de transport públic i de les polítiques de millora del servei de bus urbà	3 punts
Es valorarà el coneixement aplicat de la xarxa de transport públic urbà i metropolità, amb una atenció especial al servei de bus i a les polítiques destinades a millorar-ne l'eficiència, la qualitat i la competitivitat. La proposta haurà d'analitzar, com a mínim: • La configuració i funcionalitat de les xarxes de transport públic. • La coordinació entre xarxes urbanes i metropolitanes. • La cobertura territorial, l'accessibilitat i la connectivitat. • La velocitat comercial, la regularitat i la fiabilitat del servei de bus. • Les mesures de priorització semafòrica i viària. • La ubicació, funcionalitat i accessibilitat de les parades. • La intermodalitat i els punts d'intercanvi. • La relació entre oferta, demanda i qualitat del servei. • La informació a les persones usuàries. • La integració del transport públic en les polítiques de mobilitat sostenible i espai públic	

Sistema de valoració (fins a 3 punts)

Demostra un coneixement complet, precís i aplicat de la xarxa de transport públic i del servei de bus. Identifica els principals reptes, condicionants i interrelacions i formula criteris tècnics coherents i adaptats al context del contracte.	3 punts
Demostra un coneixement adequat i aplicable dels principals elements de la xarxa i del servei de bus, tot i presentar algunes omissions o un grau d'anàlisi menor.	2 punts
Demostra un coneixement genèric, parcial o poc adaptat al servei, amb mancances rellevants en la identificació dels reptes, les interrelacions o els criteris tècnics aplicables.	1 punt
No acredita coneixement suficient de l'àmbit, l'anàlisi és incoherent o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

3.2 – Coneixement de les polítiques de mobilitat activa i espai públic	3 punts
Es valorarà el coneixement aplicat de les polítiques de mobilitat activa i de la seva relació amb l'ordenació i gestió de l'espai públic. La proposta haurà d'analitzar, com a mínim: • La mobilitat a peu i la caminabilitat. • L'accessibilitat universal. • Les xarxes i infraestructures ciclistes.	

- La mobilitat amb vehicles de mobilitat personal.
- La continuïtat, connectivitat i seguretat dels itineraris.
- La pacificació del trànsit i la reducció de la velocitat.
- La recuperació i redistribució de l'espai públic.
- La convivència entre els diferents modes de transport.
- La seguretat viària i la protecció dels col·lectius vulnerables.
- La connexió de la mobilitat activa amb el transport públic.

Sistema de valoració (fins a 3 punts)

Demostra un coneixement complet, coherent i aplicat de la mobilitat activa i la seva relació amb l'espai públic. Identifica adequadament els reptes, conflictes entre usos, condicionants i criteris d'intervenció.	3 punts
Demostra un coneixement adequat i aplicable dels principals elements de la mobilitat activa i l'espai públic, tot i presentar algunes omissions o un grau d'anàlisi menor.	2 punts
Demostra un coneixement genèric, parcial o poc adaptat, amb mancances rellevants en la identificació dels reptes, les interrelacions o els criteris tècnics aplicables.	1 punt
No acredita coneixement suficient de l'àmbit, l'anàlisi és incoherent o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

3.3 – Coneixement dels àmbits específics de mobilitat urbana	3 punts
Es valorarà el coneixement aplicat dels àmbits específics de mobilitat següents: • Distribució urbana de mercaderies. • Mobilitat laboral. • Mobilitat escolar i sanitària. • Mobilitat nocturna. • Mobilitat en àrees d'especial complexitat urbana. Per a cadascun d'aquests àmbits, la proposta haurà d'identificar: • Les necessitats i problemàtiques específiques. • Els principals agents implicats. • Els condicionants territorials, socials, temporals o operatius. • Les relacions amb la resta de les polítiques de mobilitat. • Els possibles conflictes entre usos o modes de transport. • Els criteris tècnics que s'haurien de considerar en la planificació, gestió i avaluació de les actuacions.	

Sistema de valoració (fins a 3 punts)

Analitza de manera completa, estructurada i aplicada tots els àmbits indicats. Identifica adequadament les necessitats, els agents, els condicionants, les	3 punts
--	---------

interrelacions i els criteris tècnics específics de cadascun.	
Analitza adequadament la major part dels àmbits i n'identifica els principals reptes i criteris tècnics, tot i presentar algunes omissions o un grau d'anàlisi menor.	2 punts
Presenta una anàlisi genèrica, parcial o poc adaptada, omet algun dels àmbits o mostra mancances rellevants en la identificació de les seves especificitats.	1 punt
No analitza els àmbits requerits, l'anàlisi és incoherent o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

3.4 – Capacitat d'integració i coherència entre les diferents agendes de mobilitat	2 punts
Es valorarà la capacitat per analitzar transversalment les diferents agendes, programes i actuacions de mobilitat i garantir-ne la coherència amb els objectius estratègics municipals. La proposta haurà d'explicar els criteris que s'aplicarien per: • Identificar sinergies i objectius compartits. • Detectar contradiccions, solapaments o duplicitats. • Identificar dependències tècniques, territorials i temporals. • Analitzar els efectes creuats entre mesures de mobilitat. • Gestionar els conflictes entre modes, usos i agents. • Establir criteris de prioritització. • Coordinar les diferents escales territorials i temporals. • Formular recomanacions integrades. • Garantir la coherència amb els objectius generals de mobilitat de la ciutat.	

Sistema de valoració (fins a 2 punts)

Demostra una capacitat completa i aplicada d'anàlisi transversal. Defineix criteris clars per identificar sinergies, conflictes, dependències, solapaments i prioritats i per formular recomanacions coherents i integrades.	2 punts
Demostra una capacitat adequada d'integració i coherència i identifica els principals mecanismes d'anàlisi transversal, tot i presentar algunes omissions o un grau de detall menor.	1,5 punts
Presenta una visió genèrica o parcial, amb mancances rellevants en la identificació de les interrelacions, els conflictes, les dependències o els criteris de prioritització.	1 punt
No acredita capacitat d'anàlisi transversal, la proposta tracta les agendes de manera aïllada o la informació aportada és irrellevant.	0 punts

3.5 – Coneixement de la planificació i gestió de la mobilitat urbana	2 punts
Es valorarà el coneixement dels instruments, criteris i processos de planificació i gestió de la mobilitat urbana. La proposta haurà d'analitzar, com a mínim: • La planificació integrada de la mobilitat. • La jerarquització i funcionalitat de les xarxes. • La gestió de la demanda.	

- La intermodalitat.
- La regulació dels diferents modes i usos.
- La relació entre mobilitat, urbanisme i espai públic.
- La definició i priorització de mesures.
- L'avaluació d'impactes i resultats.
- La utilització de dades per a la diagnosi i presa de decisions.
- La incorporació dels objectius de sostenibilitat, accessibilitat, equitat i seguretat viària.

Sistema de valoració (fins a 2 punts)

Demostra un coneixement complet, estructurat i aplicat de la planificació i gestió de la mobilitat urbana. Relaciona adequadament els instruments de planificació, les xarxes, la demanda, la regulació, les dades i l'avaluació de resultats.	2 punts
Demostra un coneixement adequat i aplicable dels principals instruments i criteris de planificació i gestió, tot i presentar algunes omissions o un grau d'anàlisi menor.	1,5 punts
Demostra un coneixement genèric, parcial o poc adaptat, amb mancances rellevants en la comprensió dels instruments, les relacions entre polítiques o els criteris de gestió.	1 punt
No acredita coneixement suficient de la planificació i gestió de la mobilitat, l'anàlisi és incoherent o la informació aportada és irrellevant.	0 punts

4. – INNOVACIÓ, BENCHMARK I APORTACIÓ DE VALOR	7 punts
---	----------------

4.1 – Coneixement de tendències i innovacions en mobilitat urbana i transport	3 punts
Es valorarà el coneixement de les principals tendències i innovacions aplicables a la mobilitat urbana, el transport públic, la gestió de la demanda, l'espai públic i la planificació i gestió dels sistemes de mobilitat. La proposta haurà de desenvolupar, com a mínim: • La identificació i selecció de les tendències o innovacions més rellevants. • La problemàtica o necessitat a la qual donen resposta. • El grau de maduresa i les condicions necessàries per aplicar-les. • La seva possible aplicació a les polítiques, programes o projectes municipals. • Els beneficis i resultats esperats. • Els condicionants tècnics, organitzatius, normatius o econòmics. • Els riscos o limitacions associats. • Els mecanismes per fer-ne el seguiment i avaluar-ne els resultats. Les innovacions podran referir-se, entre d'altres, a noves metodologies de planificació, gestió basada en dades, sistemes d'informació, digitalització, eines d'anàlisi, models de governança, serveis de mobilitat, descarbonització, accessibilitat, seguretat viària o gestió de l'espai públic.	

Sistema de valoració (fins a 3 punts)

Identifica i analitza de manera completa, rigorosa i aplicada tendències i innovacions rellevants. Justifica la seva selecció, aplicabilitat, grau de maduresa, beneficis, condicionants, riscos i mecanismes d'avaluació en relació amb les necessitats del contracte.	3 punts
Presenta una anàlisi adequada i aplicable de les principals tendències i innovacions, tot i presentar algunes omissions o un grau de desenvolupament menor.	2 punts
Presenta una anàlisi genèrica, parcial o poc adaptada al servei, basada principalment en l'enumeració de tendències, sense justificar-ne suficientment l'aplicabilitat, els beneficis o els condicionants.	1 punt
No identifica innovacions rellevants, les propostes són inviables o alienes a l'objecte del contracte, o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

4.2 – Benchmarking i identificació de bones pràctiques	2 punts
Es valorarà la metodologia proposada per identificar, analitzar i transferir experiències i bones pràctiques de mobilitat desenvolupades per altres ciutats, administracions, operadors o organismes de referència. La proposta haurà de definir, com a mínim: • Els criteris per seleccionar els casos de referència. • Les fonts d'informació i els mecanismes per comprovar-ne la qualitat i vigència. • Les variables que s'utilitzaran per comparar les experiències. • L'anàlisi del context territorial, institucional, normatiu i operatiu. • La identificació dels resultats, beneficis i dificultats de cada experiència. • Els criteris per determinar-ne la comparabilitat i transferibilitat. • Les adaptacions necessàries per aplicar-les al context de Barcelona. • El sistema per documentar i difondre les conclusions obtingudes.	

Sistema de valoració (fins a 2 punts)

Defineix una metodologia completa, rigorosa i aplicable de benchmarking. Estableix criteris clars de selecció, fonts, variables de comparació, anàlisi de resultats i transferibilitat, i concreta com s'adaptaran les bones pràctiques al context de Barcelona.	2 punts
Defineix una metodologia adequada i aplicable que desenvolupa els principals elements del benchmarking, tot i presentar algunes omissions o un grau de detall menor.	1,5 punts
Presenta una metodologia genèrica o parcial, centrada principalment en l'enumeració de casos, amb mancances rellevants en la comparabilitat, l'anàlisi dels resultats o la transferibilitat.	1 punt
No defineix una metodologia de benchmarking, els casos proposats no són comparables o aplicables, o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

4.3 – Aportació de valor a les polítiques, programes i projectes de mobilitat	2 punts
Es valorarà la capacitat per formular aportacions de valor concretes, viables i aplicables a les polítiques, programes, agendes, projectes o processos de treball de la Direcció de Serveis de Mobilitat. Cada aportació haurà d'especificar: • La necessitat, problema o oportunitat a la qual dona resposta. • La descripció concreta de l'aportació proposada. • La vinculació amb l'objecte i els objectius del contracte. • Les actuacions necessàries per implantar-la. • Els agents que hi haurien de participar. • Els beneficis i resultats esperats. • Els condicionants i riscos d'implantació. • Els terminis o fases de desenvolupament. • Els mecanismes o indicadors per avaluar-ne els resultats. • Els lliurables o productes que es generarien. Les aportacions proposades hauran de poder desenvolupar-se amb els mitjans adscrits al servei i sense cap cost addicional per a l'Ajuntament. Les propostes valorades quedaran incorporades com a compromisos contractuals de l'adjudicatari.	

Sistema de valoració (fins a 2 punts)

Formula aportacions de valor concretes, rellevants, viables i plenament adaptades al servei. Justifica la necessitat, les actuacions, els agents, els beneficis, els condicionants, els resultats esperats i els mecanismes d'avaluació.	2 punts
Formula aportacions adequades i aplicables, vinculades a l'objecte del contracte, tot i presentar algunes omissions o un grau de concreció menor.	1,5 punts
Formula aportacions genèriques, parcialment desenvolupades o poc adaptades al servei, sense concretar suficientment la implantació, els beneficis, els resultats o els mecanismes d'avaluació.	1 punt
No formula aportacions de valor, les propostes són inviables o alienes a l'objecte del contracte, o la informació aportada és merament declarativa o irrellevant.	0 punts

La puntuació mínima per a ser seleccionat serà de 20 punts sobre els 40 punts totals atorgats pels criteris que depenen d'un judici de valor.

8.2 Criteris automàtics o fórmules matemàtiques.

Proposta

Es proposen els següents criteris automàtics o calculats mitjançant l'ús de fórmules matemàtiques:

1. OFERTA ECONÒMICA SOBRE EL PREU DE LICITACIÓ	fins a 35 punts
2. OFERTA EXPERIÈNCIA ADDICIONAL	fins a 20 punts
3. OFERTA FORMACIÓ ADDICIONAL EQUIP	fins a 3 punts
4. OFERTA MOBILITAT VERDA	fins a 2 punts

El pes dels criteris automàtics o calculats mitjançant l'ús de fórmules matemàtiques és de 60 punts, el que suposa un 60%.

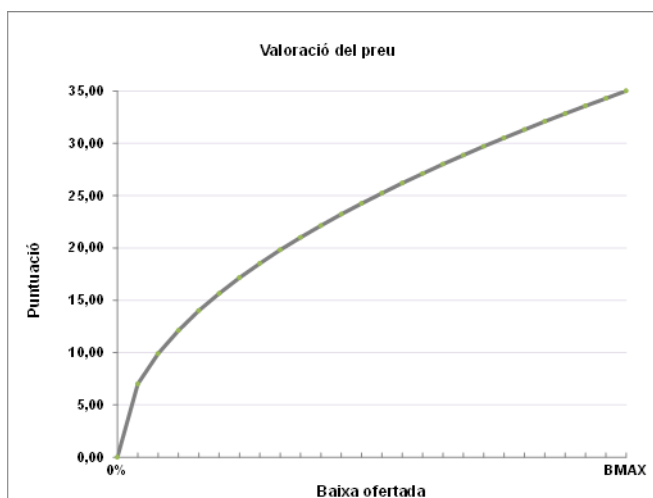
OFERTA ECONÒMICA SOBRE EL PRESSUPOST DE LICITACIÓ	Fins a 35 punts
--	------------------------

Fórmula de càlcul de la puntuació:

$$P_i = \left[\frac{(B_i)}{(B_{max})} \right]^{\frac{1}{2}} \times P_{max}$$

essent:

- P_i : Puntuació de l'oferta analitzada
- B_i : Oferta de baixa analitzada
- B_{max} : Oferta baixa més alta de les ofertes del full d'obertura d'ofertes econòmiques
- P_{max} : Puntuació màxima **(35)**



Fórmula informada favorablement per la Comissió d'Avaluació de Fórmules de Preu de la Gerència Municipal de l'Ajuntament de Barcelona, en sessió celebrada en data 10 de juliol de 2017.

CRITERIS PER CàLCUL DE LA MITJANA I APRECIACIÓ DE PRESUMPCIÓ D'ANORMALITAT

Càlcul de la mitjana (OM) i desviació de la mitjana (d):

Conforme a l'art. 86 del RD1098/2001, de 12 d'octubre, l'informe 34/2012, de la Junta Consultiva de Contractació Administrativa de l'Estat i la Resolució del Tribunal Administratiu Central de Recursos Contractuals 541/2013, quan diversos oferents que formin part d'un grup d'empreses presentin oferta (individualment o en compromís d'Unió Temporal d'Empreses, fins i tot en altres tipus agrupacions, i sense ésser rellevant el seu percentatge de participació), únicament es tindrà en compte pel càlcul de l'oferta mitjana (OM) l'oferta més econòmica. Aquest criteri s'aplicarà de forma simultània a totes les ofertes que compleixin els requisits indicats anteriorment.

Un cop aplicat el criteri d'exclusió del càlcul de la mitjana per a les empreses del mateix grup descrit al paràgraf anterior,

Si el nombre de licitadors resultants a tenir en compte per al càlcul de la mitjana és superior a 10, llavors es seguirà el següent procediment per al càlcul de la mitjana de les ofertes:

- S'identificarà l'oferta amb major percentatge de baixa ($BMB1$ = oferta més baixa) Llavors es prescindirà de l'oferta més baixa ($BMB1$) sempre que el percentatge de baixa sigui superior en més de 5 punts a la segona oferta més baixa ($BMB2$) és a dir, quan $BMB1 > (BMB2 + 5 \text{ punts})$
- S'identificarà l'oferta amb menor percentatge de baixa ($BMA1$ = oferta més alta) Llavors es prescindirà de l'oferta més alta ($BMA1$) sempre que el percentatge de baixa sigui inferior en més de 5 punts a la segona oferta més alta ($BMA2$) és a dir, quan $BMA1 < (BMA2 - 5 \text{ punts})$

Si el nombre de licitadors resultants a tenir en compte per al càlcul de la mitjana és superior a 20, llavors es seguirà el següent procediment per al càlcul de la mitjana de les ofertes:

- S'identificarà l'oferta amb major percentatge de baixa ($BMB1$ = oferta més baixa) Llavors es prescindirà de l'oferta més baixa ($BMB1$) sempre que el percentatge de baixa sigui superior en més de 5 punts a la tercera oferta més baixa ($BMB3$) és a dir, quan $BMB1 > (BMB3 + 5 \text{ punts})$.
- S'identificarà l'oferta amb el segon major percentatge de baixa ($BMB2$ = segona oferta més baixa) Llavors es prescindirà de la segona oferta més baixa ($BMB2$) sempre que el percentatge

de baixa sigui superior en més de 5 punts a la tercera oferta més baixa (BMB3) és a dir, quan $BMB2 > (BMB3 + 5 \text{ punts})$

- S'identificarà l'oferta amb menor percentatge de baixa (BMA1 = oferta més alta) Llavors es prescindirà de l'oferta més alta (BMA1) sempre que el percentatge de baixa sigui inferior en més de 5 punts a la tercera oferta més alta (BMA3) és a dir, quan $BMA1 < (BMA3 - 5 \text{ punts})$
- S'identificarà l'oferta amb el segon menor percentatge de baixa (BMA2 = segona oferta més alta) Llavors es prescindirà de la segona oferta més alta (BMA2) sempre que el percentatge de baixa sigui inferior en més de 5 punts a la tercera oferta més alta (BMA3) és a dir, quan $BMA2 < (BMA3 - 5 \text{ punts})$

Un cop determinada l'oferta mitjana (BM), la desviació (di) de cadascuna de les analitzades serà el resultat del següent càlcul:

$$d = (B - BM) / 100$$

Essent:

d: Desviació de l'oferta analitzada
 B: percentatge de baixa lineal de l'oferta de preu analitzada
 BM: oferta mitjana, expressada en percentatge

La valoració de la desviació "d" es farà amb tots els decimals resultants de la fórmula descrita.

Criteris per a apreciar la presumpció d'oferta anormal o desproporcionada:

- Si el nombre d'ofertes admeses a licitació és **UNA (1)**, no seran d'aplicació els criteris per a apreciar la presumpta anormalitat o desproporció.
- Si s'admeten a licitació **entre DOS (2) i CINC (5)** ofertes, totes aquelles ofertes (O), la desviació (d) de les quals sigui més gran que 0,10 ($d > 0,10$) seran considerades presumptament anormals o desproporcionades.
- Si s'admeten a licitació **SIS (6) ó més ofertes**, totes aquelles ofertes (O), la desviació (d) de les quals (sigui més gran que 0,05 ($d > 0,05$)) seran considerades presumptament anormals o desproporcionades. La valoració de la desviació de "d" es farà amb tots els decimals resultants de la fórmula descrita.

En qualsevol cas, l'oferta d'un licitador serà exclosa si en el tràmit d'audiència de l'empresa licitadora que ha presentat una oferta qualificada d'anormalment baixa s'evidencia que els preus unitaris dels salaris dels treballadors considerats en l'oferta són inferiors als que estableix el conveni d'aplicació.

El procediment per a la justificació d'aquesta presumpció es determina a la clàusula 10.3 del present Plec.

OFERTA EXPERIÈNCIA ADDICIONAL DE L'EQUIP	Fins a 20 punts
---	------------------------

El licitador haurà d'omplir l'oferta al punt 2.2 del quadre de l'annex núm. 2.

A l'annex 2 el licitador podrà ofertar l'experiència de les persones proposades per desenvolupar les següents funcions, que millorin les experiències mínimes descrites en el present document i definides en la solvència. Les experiències utilitzades per acreditar els mínims exigits com a solvència no puntuen i només es valoren serveis addicionals i diferenciats.

#	Posició Avaluable
POSICIÓ #1	Responsable de l'Oficina Tècnica
POSICIÓ #2	Consultor especialista en PMO
POSICIÓ #3	Tècnic sènior de mobilitat i coherència

Al mateix annex 2 i per les experiències descrites a continuació s'haurà d'indicar el número d'experiències aportades per la persona proposada, desenvolupades **en els darrers vint (20) anys i amb el número màxim per criteri expressat a continuació:**

- Posició 1 (fins un màxim de dos (2) per criteri; és a dir quatre (4) experiències màximes):

Nº EXPERIÈNCIA	POSICIÓ	EXPERIÈNCIES
1	Posició 1	Experiència professional en l'àmbit del transport, la mobilitat o les infraestructures, amb una durada dels serveis acreditats de com a mínim 6 mesos.
2	Posició 1	Experiència en entorns complexos amb múltiples agents i processos de coordinació transversal, mitjançant la justificació de serveis de direcció d'obra, de project manager o coordinació d'equips, amb una durada dels serveis acreditats de com a mínim 6 mesos.

- Posició 2 (fins un màxim de quatre (4) experiències):

Nº EXPERIÈNCIA	POSICIÓ	EXPERIÈNCIES
1	Posició 2	Experiència acreditada en metodologies PMO, <i>planificació</i> i seguiment de projectes, definició d'indicadors, gestió de riscos, reporting executiu o eines de seguiment i control, amb una durada dels serveis acreditats de com a mínim 6 mesos

- Posició 3 (fins un màxim de quatre (4) experiències):

Nº EXPERIÈNCIA	POSICIÓ	EXPERIÈNCIES
1	Posició 3	Experiència acreditada en planificació de la mobilitat, transport públic, modelització de la demanda, avaluació de projectes de transport, planificació d'infraestructures, estudis de mobilitat o anàlisi transversal de programes i actuacions de mobilitat, amb una durada dels serveis acreditats de com a mínim 6 mesos.

Per acreditar cada experiència caldrà incloure per cadascuna i acompanyant l'oferta, un certificat emès pel client, sobre paper amb la seva corresponent capçalera i signat per un apoderat/da del mateix que s'identifiqui com a tal (nom i cognoms, DNI, ..., en qualitat d'apoderat/da de l'empresa...) en el que s'especifiqui que la persona oferta ha desenvolupat l'experiència que es vol acreditar i el període en el que es va produir.

Al peu del certificat hi haurà de figurar la signatura manuscrita del emissor, juntament amb el segell de l'empresa o preferiblement, una firma electrònica amb certificat de representació d'empresa.

A la documentació adjunta presentada haurà d'aparèixer de forma clara la descripció de l'experiència requerida i tota la informació i especificacions que es demanen.

La manca d'informació sol·licitada en les acreditacions requerides serà motiu suficient per no considerar l'experiència presentada suficientment acreditada i no serà tinguda en compte.

A la taula de **l'Annex núm. 2**, el licitador ha ofert el número d'experiències que pot acreditar per cadascuna de les posicions requerides.

Fórmula de càlcul de la puntuació:

$$P_i = \left[\frac{TOT EXP i}{TOT EXP Max} \right]^{\frac{1}{2}} \times Pmax$$

essent:

P_i : Puntuació de l'oferta analitzada

$TOT EXP i$: Nombre total d'experiències acreditades i validades de l'oferta (Suma apartat 2.3)

$TOT EXP Max$: Nombre total d'experiències acreditades i validades màxima del total del conjunt d'ofertes del full d'obertura

$Pmax$: Puntuació màxima (20)

OFERTA FORMACIÓ ADDICIONAL DE L'EQUIP	Fins a 3 punts
--	-----------------------

Es valorarà la formació especialitzada addicional de les persones proposades per ocupar els perfils mínims exigits, sempre que estigui directament relacionada amb les funcions que cadascuna desenvoluparà en l'execució del contracte.

No serà objecte de valoració la titulació acadèmica o la formació utilitzada per acreditar els requisits mínims de solvència o d'adscripció de mitjans, inclòs l'MBA exigint al perfil de responsable de l'Oficina Tècnica.

La puntuació que s'atorgarà en aquest apartat respondrà al criteri següent:

Màster (com a mínim amb 60 crèdits)	1 punt
Postgraus o altres estudis (com a mínim amb 15 crèdits)	0,5 punts

La puntuació serà acumulable fins a un màxim de 3 punts.

Àmbits formatius valorables

La formació haurà d'estar relacionada amb algun dels àmbits següents:

- Responsable de l'Oficina Tècnica: direcció i gestió de projectes o programes; gestió de projectes d'infraestructures; mobilitat i transport; planificació estratègica; direcció d'equips, o gestió pública.
- Consultor/a PMO: gestió d'oficines de projectes; planificació, seguiment i control de projectes; gestió de riscos; sistemes d'indicadors; gestió de dades; intel·ligència de negoci, o eines de repòrting.
- Tècnic/a sènior de mobilitat i coherència: planificació de la mobilitat; transport públic; enginyeria del transport; modelització de la demanda; planificació d'infraestructures; estudis de mobilitat; sistemes d'informació geogràfica aplicats a la mobilitat, o anàlisi de dades de transport.

Una mateixa titulació només es podrà valorar una vegada. Quan una titulació superior incorpori, reconegui o convalidi una altra formació presentada, únicament es valorarà la titulació de rang o càrrega lectiva superior.

Acreditació

La formació s'acreditarà mitjançant una còpia del títol, diploma o certificat expedit per l'entitat formadora. La documentació haurà de permetre comprovar, com a mínim:

- La identitat de la persona que ha superat la formació.
- La denominació del programa.
- L'entitat emissora.
- La càrrega lectiva expressada en crèdits ECTS.
- La superació o obtenció efectiva del títol.

Quan el document no indiqui la càrrega lectiva, s'haurà d'aportar el programa o certificat oficial que permeti verificar-la. La formació que no es pugui comprovar documentalment o que no es correspongui amb els àmbits expressament indicats no serà objecte de puntuació.

OFERTA MOBILITAT VERDA DE L'EQUIP	Fins a 2 punts
--	-----------------------

Es valorarà el compromís de l'empresa licitadora d'utilitzar mitjans de transport sostenibles o de baix impacte ambiental en els desplaçaments professionals necessaris per executar el contracte.

A aquest efecte, es consideraran desplaçaments vinculats al contracte els realitzats pel personal adscrit per assistir a reunions, efectuar visites, dur a terme treballs de camp o desenvolupar qualsevol altra activitat requerida per a la prestació del servei. No s'hi inclouran els desplaçaments habituals entre el domicili i el centre de treball.

El licitador haurà d'indicar el seu compromís d'utilitzar mitjans de mobilitat verda en la totalitat dels desplaçaments vinculats a l'execució del contracte, d'acord amb la valoració descrita a la taula següent:

Realitzar els desplaçaments vinculats al contracte mitjançant modes de mobilitat sostenible (transport públic, bicicleta, VMP o vehicle elèctric)	2 punts
Realitzar els desplaçaments vinculats al contracte mitjançant vehicles amb distintiu ambiental ECO	1 punt
Realitzar els desplaçaments vinculats al contracte mitjançant vehicle convencional o manca de compromís exprés	0 punts

Es consideren modes de mobilitat sostenible, als efectes d'aquest criteri:

- Els desplaçaments a peu.
- El transport públic col·lectiu.

- La bicicleta, convencional o elèctrica.
- Els vehicles de mobilitat personal de propulsió exclusivament elèctrica.
- Els vehicles amb distintiu ambiental ZERO emissions de la DGT.

Acreditació de l'oferta

L'empresa licitadora haurà de presentar una declaració responsable en què indiqui expressament l'opció assumida. La manca de presentació de la declaració o una declaració que no permeti identificar inequívocament el compromís ofert comportarà l'assignació de 0 punts.

Seguiment durant l'execució

L'empresa adjudicatària haurà de mantenir un registre dels desplaçaments vinculats al contracte que contingui, com a mínim:

- La data i el motiu del desplaçament.
- El mitjà de transport utilitzat.
- La classificació ambiental del vehicle, quan sigui aplicable.
- La identificació del distintiu ZERO o ECO del vehicle utilitzat.

Aquest registre s'incorporarà als informes periòdics de seguiment o es facilitarà a la persona responsable del contracte quan sigui requerit.

El compromís valorat s'integrarà en el contracte i serà de compliment obligatori durant tota la seva vigència. El seu incompliment quedarà subjecte al règim de penalitats establert en el contracte.

9 CAUSES TÈCNIQUES DE MODIFICACIÓ A PREVEURE

Les causes que poden originar les condicions per a generar una modificació de contracte són les següents:

Subjectives:

- A. Successió total o parcial del contractista inicial derivada d'una reestructuració empresarial, donant compliment als requisits i condicions establerts a l'article 98 de la LCSP i sempre que això no impliqui altres modificacions substancials dels contracte, ni tingui per objecte eludir l'aplicació de la Directiva.
- B. Substitució del contractista inicial com a conseqüència de la cessió del Contracte a un tercer, en els termes establerts a l'article 214 de la LCSP. En aquest supòsit caldrà l'autorització prèvia i expressa de l'Òrgan de Contractació per a la cessió del Contracte i que el cessionari tingui plena capacitat per contractar amb el sector públic, tingui la solvència exigible en el Plec i no es trobi en supòsits d'incapacitat o prohibicions de contractar amb el sector públic determinats per la legislació vigent. El cessionari del contracte quedarà subrogat en tots els drets i obligacions que corresponien al cedent.

10 CONDICIONS ESPECIALS D'EXECUCIÓ

De conformitat amb l'article 202 de la LCSP, és necessari l'establiment al Plec de Clàusules Administratives Particulars de almenys una de les condicions especials d'execució d'entre les enumerades a continuació:

- Subcontractació i Pagament a subcontractistes i/o proveïdors, dins els terminis previstos per la normativa.
- Contractació de treballadors amb dificultats particulars d'inserció al mercat laboral / subcontractació de Centres Especials de Treball i a través d'empreses d'inserció,.
- Manteniment, durant tota la prestació del servei, de les condicions laborals i socials a les que l'adjudicatari es compromet a la seva oferta,
- i/o que tant el Contractista, com els seus possibles subcontractistes, compleixin amb el requeriment municipal d'inexistència de relació econòmica i/o financera il·legal amb un país considerat paradís fiscal.
- i/o que l'adjudicatari compleixi amb els compromisos adquirits en relació a la persona que ofereixi a la seva oferta.

11 JUSTIFICACIÓ DE LA NO DIVISIÓ EN LOTS

De conformitat amb l'article 116.4, lletra g) de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic (en endavant, LCSP), el present informe s'emet als efectes de justificar els motius pels quals el contracte indicat es realitza sense dividir el seu objecte en diferents lots.

11.1 Normativa que regula la qüestió relativa al fraccionament o no en lots d'un contracte del sector públic

La divisió de l'objecte del contracte en lots es troba regulada a l'article 99.3 de la LCSP, en el que es disposa el següent:

“3. Siempre que la naturaleza o el objeto del contrato lo permitan, deberá preverse la realización independiente de cada una de sus partes mediante su división en lotes, pudiéndose reservar lotes de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional cuarta.

No obstante lo anterior, el órgano de contratación podrá no dividir en lotes el objeto del contrato cuando existan motivos válidos, que deberán justificarse debidamente en el expediente, salvo en los casos de contratos de concesión de obras.”

Tal i com s'exposarà en el punt següent del present informe tècnic, concorren en aquest contracte els elements necessaris per justificar que el mateix no es divideixi en lots.

11.2 Justificació

En el present contracte les prestacions objecte de la contractació no poden considerar-se funcionalment autònomes ni susceptibles de ser executades de manera independent sense comprometre la unitat tècnica, metodològica i organitzativa del servei. En conseqüència, concorre un dels supòsits habilitants previstos a l'article 99.3 de la LCSP que permet no dividir l'objecte del contracte en lots, atès que la realització independent

de les diferents prestacions dificultaria la correcta execució del contracte des del punt de vista tècnic i comprometaria la unitat funcional necessària per assolir els seus objectius.

L'objecte del contracte consisteix en la prestació d'una Oficina Tècnica de Mobilitat concebuda com una estructura estable de suport especialitzat a BIMSA i a la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, destinada a reforçar les funcions de planificació, coordinació, seguiment, governança i suport a la presa de decisions sobre el conjunt de programes, agendes i actuacions impulsades en matèria de mobilitat. Aquesta oficina integra una funció de PMO estratègica amb coneixement tècnic expert en mobilitat urbana i transport, aportant una visió transversal i integrada de totes les polítiques desenvolupades per la Direcció.

Les diferents línies d'actuació previstes al contracte (suport tècnic especialitzat en mobilitat, innovació i benchmarking, suport PMO estratègica i millora dels processos de governança) no constitueixen prestacions independents, sinó activitats complementàries que comparteixen objectius, metodologies, informació, sistemes de seguiment, criteris tècnics i processos de presa de decisions. Aquesta interdependència funcional impedeix considerar cadascuna d'aquestes prestacions com un servei tècnicament autònom susceptible de ser objecte d'una execució independent.

La finalitat del contracte no és la prestació separada de diversos serveis de consultoria, sinó la implantació i funcionament d'un model únic d'Oficina Tècnica de Mobilitat, orientat a garantir la coherència entre les diferents agendes, programes i actuacions municipals, reforçant la coordinació transversal, la qualitat tècnica de les decisions i la governança del conjunt de les polítiques de mobilitat.

La correcta prestació del servei requereix una direcció tècnica única, una metodologia homogènia i una coordinació permanent entre tots els perfils professionals adscrits al contracte, de manera que les decisions adoptades en qualsevol dels àmbits d'actuació siguin coherents amb la resta de les activitats desenvolupades. Igualment, resulta imprescindible garantir una interlocució única amb BIMSA i amb la Direcció de Serveis de Mobilitat tant en la definició dels criteris tècnics com en el seguiment dels treballs, la priorització de les actuacions, la planificació dels recursos i la presa de decisions.

La divisió del contracte en diferents lots comportaria la intervenció de diversos contractistes, amb el consegüent risc d'aplicació de metodologies diferents, criteris tècnics no homogenis, duplicitats en el tractament de la informació, dificultats de coordinació entre equips, un increment dels temps de resposta i una pèrdua de la necessària visió global sobre el conjunt de les polítiques de mobilitat. Aquesta fragmentació dificultaria igualment la definició de prioritats comunes, la integració dels sistemes de seguiment i reporting, la traçabilitat de les decisions i la delimitació de responsabilitats entre adjudicataris.

L'organització prevista al contracte respon a una estructura funcional única, dirigida per un Responsable de l'Oficina Tècnica, que distribueix, coordina i supervisa els recursos humans en funció de les necessitats globals del servei, sense que existeixin equips independents associats a cadascuna de les línies d'actuació. Aquesta estructura permet adaptar continuament les dedicacions dels diferents perfils professionals, redistribuir els recursos segons les prioritats de la Direcció de Serveis de Mobilitat i garantir una gestió integrada del servei. La fragmentació del contracte impediria aquesta gestió unificada i dificultaria la flexibilitat organitzativa i l'eficiència en l'assignació dels recursos.

L'objecte del contracte consisteix, en definitiva, en la implantació i desenvolupament d'un model corporatiu únic de governança, seguiment i suport tècnic en matèria de mobilitat, circumstància incompatible amb una execució fragmentada per diferents adjudicataris, atès que es comprometria la uniformitat dels criteris tècnics,

la coherència metodològica, la traçabilitat de les actuacions i la responsabilitat global sobre el sistema de suport a la Direcció de Serveis de Mobilitat

Finalment, tenint en compte l'abast del contracte i la naturalesa de les prestacions, la seva divisió en lots tampoc resultaria eficient des del punt de vista organitzatiu i econòmic, ja que incrementaria els costos indirectes de coordinació, seguiment i control dels diferents adjudicataris, sense que això comportés una millora efectiva de la concurrència ni de la qualitat del servei.

Per tot l'exposat, es considera que concorren motius suficients per justificar la no divisió del contracte en lots, de conformitat amb l'article 99.3 de la LCSP, atès que la fragmentació dificultaria la correcta execució del contracte des del punt de vista tècnic i comprometria la necessària unitat funcional, metodològica i organitzativa que exigeix la naturalesa dels serveis objecte de la present contractació, impeditint assolir els objectius que constitueixen la finalitat del contracte.

Per tot l'indicat, s'informa que, a criteri d'aquesta Direcció Tècnica, no procedeix la divisió del contracte en lots per les raons exposades en el present informe.

Esteve Piazuelo Lázaro
Director Tècnic de Producció