Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Área de Gobierno de Movilidad Ciudadana y Medioambiente

Servicio de Medio Ambiente

Ref.: JMRT/CCR/dcp

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DE LA GESTIÓN DEL SERVICIO DE IMPLEMENTACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

UNIDAD ADMINISTRATIVA DE MEDIO AMBIENTE

INDICE

Artículo 1 DISPOSICIONES GENERALES.

1.1 ANTECEDENTES.

1.2 OBJETO.

1.3 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS EMPLEADOS.

1.4 IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (SBP).

1.5 ÁMBITO.

1.6 PLAZO DE CONCESIÓN.

1.7 ALCANCE.

1.8 SISTEMA DE PRÉSTAMO ACTUAL (SPA).

1.9 PRESUPUESTO.

1.10 COLABORACIÓN MUNICIPAL.

Artículo 2 MARCO FUNCIONAL DE REFERENCIA.

Artículo 3 DISPOSICIONES TÉCNICAS PARTICULARES DE LA EXPLOTACIÓN.

3.1 FACTOR POBLACIONAL.

3.1.1 Tamaño del ámbito.

3.1.2 Empleo.

3.2 CONDICIONANTES URBANISTAS Y DE MOVILIDAD.

3.2.1 Modelo Urbanístico.

3.2.2 Distancias.

3.2.3 El uso actual de la bicicleta en Las Palmas de Gran Canaria.

3.2.4 Expectativa de incremento de los desplazamientos en bicicleta.

3.3 CLIMA.

3.4 MATERIALES Y PROCESOS. INSTALACIONES.

3.4.1 Almacén y Taller.

3.4.2 Centro de Control Integrado.

3.4.3 Tecnología de Acceso.

3.4.4 Las bicicletas.

3.4.5 Estaciones.

3.4.6 Software.

3.5 CONDICIONES DE OPERACIÓN.

3.5.1 Tamaño y densidad del Sistema.

3.5.2 Disponibilidad del servicio.

3.5.3 Registro.

3.5.4 Tarifas

3.5.5 Información.

3.6 OFICINA DE MOVILIDAD DEL SBP.

3.7 PLAN DE MARKETING Y COMUNICACIÓN.

3.8 PLAN DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA.

Artículo 4 TRABAJOS OBJETO DEL CONTRATO.

4.1 DESCRIPCIÓN DE PROCESOS.

4.1.1 Almacenamiento de bicicletas y guarda de vehículos del servicio.

4.1.2 Distribución y recuperación de bicicletas.

4.1.3 Mantenimiento mecánico de las bicicletas.

4.1.4 Mantenimiento de vehículos de asistencia.

4.1.5 Mantenimiento de las estaciones.

4.2 MANTENIMIENTO Y DESARROLLO DE PLATAFORMA TELEMÁTICA.

Artículo 5 RENDIMIENTO DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA.

Artículo 6 LA CALIDAD DE LA GESTIÓN DEL SBP.

Artículo 7 LA SUPERVISIÓN DEL SISTEMA.

7.1 SUPERVISIÓN BÁSICA.

7.2 SUPERVISIÓN TÉCNICA. SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICO SIG-SBP.

Artículo 8 INVENTARIO.

Artículo 9 GESTIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA.

Artículo 10 PROCEDIMIENTO REVISIÓN DE LA TARIFA.

Artículo 11 INCUMPLIMIENTOS Y SANCIONES.

Artículo 12 REVERSIÓN O DEVOLUCIÓN DEL SBP.

Artículo 13 CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Artículo 14 PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN

Artículo 15 PRESENTACIÓN DE OFERTAS

ARTICULO 1. DISPOSICIONES GENERALES.

El reto del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria ha consistido en reconciliar el desarrollo económico de la ciudad y su accesibilidad, con la mejora de la calidad de vida y la protección del Medio Ambiente.

Este trabajo ha permitido medir e identificar conflictos, así como introducir nuevos métodos y herramientas de planificación, poniendo de manifiesto una nueva cultura de la movilidad urbana.

Con los resultados obtenidos en la fase de diagnóstico, se dispuso del conocimiento suficiente para caracterizar la movilidad del municipio, es decir, cómo es la oferta de transportes, qué características tiene la demanda y qué problemas o conflictos se dan en la actualidad en el sistema de transportes.

Todo ello ha permitido establecer dos tipos de medidas:

- **Medidas sobre la oferta,** orientadas a modificar infraestructuras de la movilidad mediante alteraciones físicas o cambios en la regulación.

- **Medidas sobre la demanda,** dirigidas a influir sobre el comportamiento de los usuarios del sistema de transporte.

Entre las medidas incluidas en la mejora de la oferta figura la "Ejecución de una red ciclable" y la implantación de un Sistema de Bicicleta Pública (SBP).

La introducción en nuestra ciudad, de este modo de transporte, supone su integración plena en la elaboración y seguimiento de las políticas de movilidad urbana (itinerarios seguros, calmado del tráfico, etc...)

La creación de este servicio público de transporte individual, a tenor de lo establecido en el artículo 97 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, que aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local (TRRL) y los artículos que van del 45 al 63 del Decreto de 17 de junio de 1955, que aprueba el texto del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales (RSCL), requirió el siguiente procedimiento:

1. Informe técnico explicativo de la oportunidad y conveniencia de fortalecer la presencia de la bicicleta en la vía pública y su consideración como modo de transporte.

2. Providencia del Concejal Gobierno del Área de Movilidad Ciudadana y Medio Ambiente.

3. Acuerdo de la Comisión de Pleno de Organización, Funcionamiento y Régimen General sobre la **"Implantación de un Sistema de Bicicleta Pública en Las Palmas de Gran Canaria"** (SPB):

- Acuerdo de inicio de expediente.
- Nombramiento de una Comisión Especial que deberá redactar una **Memoria** relativa a los aspectos social, jurídico, técnico y financiero de la actividad económica de que se trate.

4. Redacción de la Memoria.

5. Acuerdo de toma en consideración de los documentos elaborados y sometimiento a información pública por la comisión de Pleno de Organización, Funcionamiento y Régimen General.

6. Información Pública.

7. Aprobación del proyecto del establecimiento del servicio y forma de gestión, por la Comisión de Pleno de Organización, Funcionamiento y Régimen General.

1.1. ANTECEDENTES

El Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética para España (2004-2012) consistió en la ***Promoción del transporte urbano en bicicleta***. Adhiriéndose a la iniciativa, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, solicitó del Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía, IDAE a través de la Consejería e Industria del Gobierno de Canarias, gestor de los fondos, una subvención para la ***Promoción del Transporte Urbano en Bicicleta***. Habiéndose obtenido la subvención solicitada y tras realizar los estudios necesarios y los preceptivos trámites por el Servicio de Contratación y Compras, comenzó a prestarse el ***"Servicio de Mantenimiento y Préstamo de Bicicletas de Uso Público"*** en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, según consta en el acta de inicio suscrita el 17 de abril de 2008.

Una vez agotado el plazo estipulado en el contrato y el periodo de prórroga contractual acordado con la empresa entonces adjudicataria, **AREA RURAL TEGUESTE S.L.**, se convocó y adjudicó, mediante un nuevo concurso público, la prestación del servicio a la empresa **CLECE S.A.** dando comienzo, con fecha 01 de diciembre de 2009 los trabajos objeto del contrato actualmente en vigor hasta el día 30 de noviembre de 2011, fecha en que vence el plazo de ***"...dos años..."*** contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio del Servicio, en función de las condiciones impuestas en los pliegos que rigieron la adjudicación.

Con la experiencia acumulada durante el perfeccionamiento de los contratos anteriormente citados y conocidos los avances tecnológicos desarrollados e implementados en la gestión de estos servicios, el 15 de enero de 2010, la Junta de Gobierno de este ayuntamiento solicitó, con cargo al Fondo Estatal para el Empleo y la Sostenibilidad Local (en adelante **FEESL**), la dotación financiera necesaria para las obras de ***"Implantación de un sistema de automatización del préstamo de bicicletas de uso público"***, obteniéndose la subvención solicitada por resolución de fecha 12 de febrero de 2010, de la Secretaría de Estado de Cooperación Territorial del Ministerio de Política Territorial y Administración Pública, gestor del **FEESL**.

Fruto del mismo, tras realizar los trámites de contratación previstos en la ley vigente y adjudicadas y realizada las obras en concurso público conforme a las prescripciones contenidas en los pliegos redactados al efecto se dispone en la actualidad del sistema ON ROLL de préstamo de bicicletas vía GSM/GPRS en funcionamiento disponiéndose además de una gran información sobre la evolución de los parámetros de gestión del mismo.

Una vez culminada la vigencia del contrato, encontrándose en fase de prórroga el mismo, la Concejalía de Gobierno del Área de Movilidad Ciudadana y Medio Ambiente de este Ayuntamiento, con el fin de apostar por la consolidación de este medio de transporte en el ámbito de la movilidad urbana sostenible, proyecta el futuro del servicio mediante un cambio en el modelo de contratación orientando el mismo hacia la figura de **contrato de gestión de servicios públicos** bajo la modalidad de concesión prevista en el Capítulo III del RDL 3/2011, de 14 de noviembre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

1.2. OBJETO

La **implementación, financiación y gestión** del Sistema de Bicicleta Pública en Las Palmas de Gran Canaria, pensado como un servicio de transporte público individual, y opción adicional a la intermodalidad del transporte urbano.

1.3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS EMPLEADOS

Simetría del sistema	Relación entre el número de viajes generados y atraídos en cada estación.
Densidad de red	Distancia entre estaciones de préstamo.
RFid	Sistema identificador por radiofrecuencia que acoplado a algún dispositivo permite la identificación del usuario y al comunicación de sin contacto físico con el dispositivo lector de datos. En el pliego se describen las características del instalado en la actualidad.
Equilibrio del sistema	El término equilibrio se refiere la capacidad del sistema para funcionar armónicamente conjugando la disposición eficiente de las estaciones de préstamo con los medios humanos y de transporte suficiente para corregir las demandas puntuales de bicicletas o lugares de anclaje.
Estación de préstamo	Lugar dotado de los medios y dispositivos necesarios para la toma y devolución de las bicicletas mediante anclaje o entrega por otros medios de las bicicletas tras su uso.
Índice de Rotación	Cociente entre el número de préstamos y el número de bicicletas disponibles por los y el número de dias al año en el que el sistema está funcionando
Forma o procedimiento seguro.	El término "seguro" en el ámbito de este pliego a formas o procedimientos, se refiere a la conjunción en un elemento o norma de las suficientes características técnicas, jurídicas y económicas para alcanzar el fin pretendido con su implementación.
Registro/abono	Régimen de pago o contraprestación que da derecho a la obtención de un determinado servicio o nivel del mismo durante un periodo de tiempo definido.
Carta de servicio	Documento que contiene las características del SBP orientadas a la prestación segura.

Pacto Movilidad	Acuerdo social que permite e impulsa el desarrollo del Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Las palmas de Gran Canaria
Curva de demanda	La **curva de la demanda** es la representación gráfica de la relación matemática entre la máxima cantidad de servicios demandados por los usuarios y la capacidad de respuesta de los distintos elementos del sistema para satisfacer su prestación de forma segura.
"Front end"	Anglicismo que indica la capacidad de los elementos, tanto físicos como utilidades o programas informáticos, un sistema para interactuar con los usuarios del mismo.
Biciambiental	Marca del servicio de préstamos de bicicletas públicas en Las Palmas de Gran Canaria.
SPA	Sistema de Préstamo Actual.
SBP	Sistema de Bicicleta Pública de Las Palmas de Gran Canaria.

1.4. IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.

Por resolución de fecha 23 de febrero de 2012 del Sr. Concejal de Gobierno del Área de Movilidad Ciudadana y Medio Ambiente se formula la providencia para impulsar la confección de la Memoria de aspectos sociales, jurídicos, técnicos y financieros para la **declaración del carácter público del servicio de alquiler de bicicletas**, tomándose en consideración la misma de forma provisional por Comisión de Pleno de Organización, Funcionamiento y Régimen General, en sesión celebrada el 16 de julio de 2012, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas de 23 de julio de 2012. Tras el preceptivo periodo de exposición pública, fue aprobada de forma definitiva por el referido órgano, el 17 de septiembre de 2012 habiéndose expuesto en la publicación antes mencionada con fecha 21 del mismo mes.

Cabe destacar, entre otros asuntos de la Memoria, la siguiente información:

a) Que la figura de gestión del servicio fue considerada la gestión indirecta mediante la modalidad de **Concesión**.

b) Que la **inversión estimada** fue de 764.000,00 €, debiendo estar condicionada al crecimiento de la demanda.

c) Que la prestación del servicio debería estar garantizada 365 días al año y 24 horas al día.

d) Que el número inicial de abonados fue estimada en 3.500, y un porcentaje de incremento anual de 1.523 personas.

e) Que el precio público del servicio se evaluó en base a dos bonos, uno al de 35,00 € al año y otro de 10,00 € al mes.

f) La estimación del **coste de explotación** por año, se evaluó en los términos siguientes:

1er año.....317.847,20 €
2º año .....374.414,15 €
3er año .....430.920,39 €
4º año .....431.353,91 €
5º año .....431.788,52 €
6º año .....418.474,22 €
7º año .....432.661,00 €
8º año .....416.873,88 €
9º año .....401.087,85 €
10º año .....390.252,92 €

La **estimación de la demanda** de usuarios se formuló en base a los siguientes criterios:

Para la estimación potencial de usuarios de infraestructuras de equipamiento destinado al público, entre otros, resulta habitual aplicar el modelo de gravitación comercial de Huff.

De este modo, la probabilidad de atracción será mayor cuanto menor sea la distancia que separan los barrios, en término medio, de aquellos equipamientos que se instalarán para el sistema de préstamo de bicicletas. La medida utilizada para tal fin es la isocrona, línea que une puntos que están a la misma distancia en tiempo de un lugar determinado. En este caso, se estima el tiempo de desplazamiento a pie entre los lugares de residencia y los puntos del préstamo o anclaje.

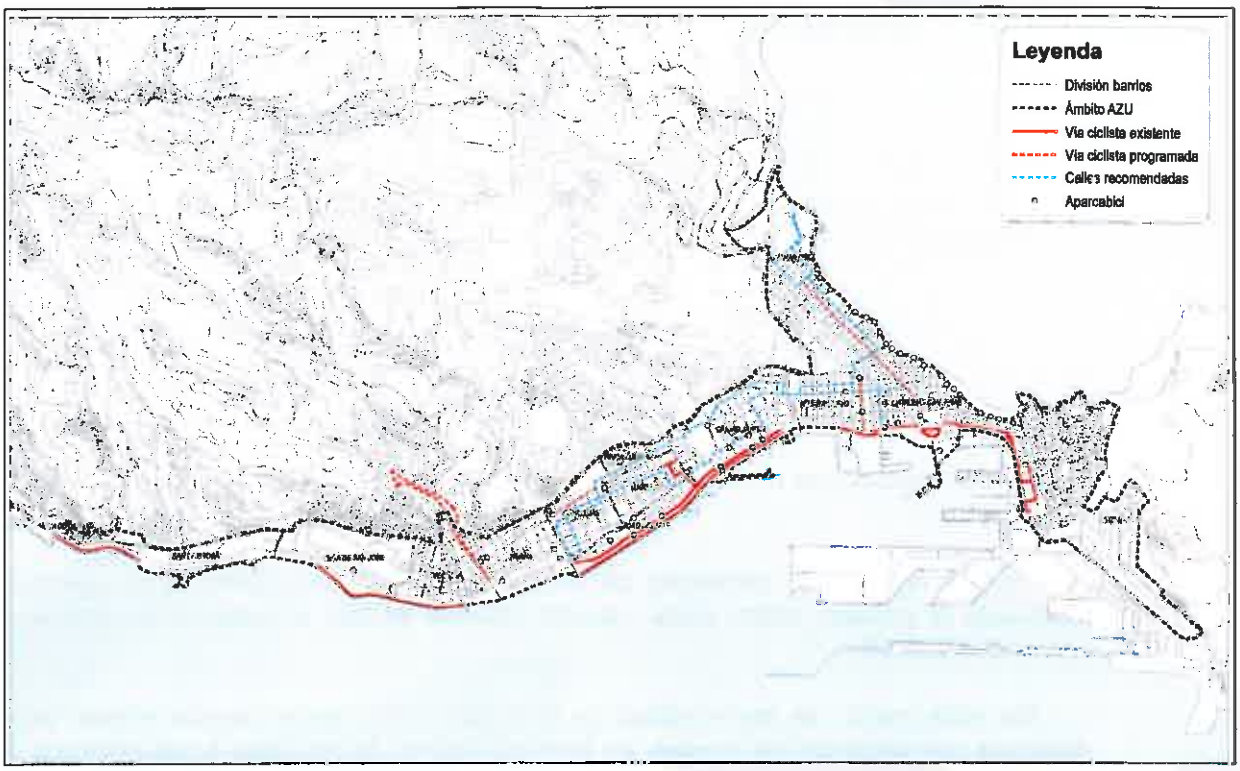
Como resultado de ello, se estima que la **población objetivo** podría ascender a 145.000 habitantes, agregando las personas más próximas a los puntos de préstamo que se instalarán para habilitar este servicio. A lo que se suma un 5% de la población ubicada en los barrios de la ciudad más alejados de los puntos de anclaje, esto es, aproximadamente, 12.000 habitantes.

La suma de ambos, 145.000 y 12.000 personas, nos daría el **umbral máximo de usuarios** potenciales del servicio de préstamo. Considerando la información suministrada por empresas especializadas en estos servicios, así como por expertos en la materia, la capacidad máxima de absorción de las vías, o índice de densidad ciclable por vía, se estima en 10% del total de la población. En conclusión, el máximo potencial de usuarios del sistema **se estima en 15.700 personas.**

1.5. ÁMBITO

El ámbito de implantación del SBP corresponde a la zona urbana conocida como Ciudad Baja comprendido por los barrios: La Isleta, Santa Catalina, Canteras, Guanarteme, Alcaravaneras, Ciudad Jardín, Ciudad del Mar, Lugo, Fincas Unidas, Canalejas, Triana, Vegueta, Vega de San José, San Cristóbal y Hoya de La Plata.

ÁMBITO Y VÍAS CICLISTAS EXISTENTES



1.6. PLAZO DE LA CONCESIÓN

Se estima como plazo de la Concesión para la gestión indirecta del servicio público de transporte individual en la Ciudad Baja de Las Palmas de Gran Canaria el tiempo de DIEZ (10) AÑOS. Pudiéndose prorrogar por un plazo máximo de TRES(3) AÑOS, en los términos previstos en la legislación.

1.7. ALCANCE

1.7.1 Como manifiesta el punto 1.2 de este Pliego, el objeto de esta Concesión es la implementación, financiación y gestión del Sistema de Bicicleta Pública (SBP) en la Ciudad Baja de Las Palmas de Gran Canaria, en adelante SBP, pensado como un "servicio de transporte público individual".

1.7.2 Para ello, el Operador deberá entregar en el plazo de TREINTA (30) días al Ayuntamiento un **Proyecto de Implementación**, en el que al menos refleje la ubicación de las estaciones de bicicleta indicando las que requieren acometida eléctrica, la ubicación de su centro de operaciones, almacén-taller, así como la Oficina de Atención al Ciudadano-Cliente.

1.7.3 A los DOS (2) meses de la firma del Acta de Inicio de *"La Gestión del Servicio de Implementación y Explotación del Sistema de Bicicleta Pública en Las Palmas de Gran Canaria"*, el Operador deberá hacerse cargo del **Sistema de Préstamo Actual (SPA),** levantándose inventario de los recursos materiales transferidos.

1.7.4 El Operador tiene un plazo de TRES (3) meses desde la firma del Acta de Inicio para emigrar desde el SPA al SBP.

1.7.5 Una vez concluido y aceptado por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria la emigración del SPA al SBP, **se iniciará la implementación** del Servicio de Transporte Público Individual. El Operador tendrá SEIS (6) meses para la puesta en funcionamiento al menos de TREINTA (30) estaciones de bicicletas, DOSCIENTAS CINCUENTA (250) bicicletas en servicio, y CUATROCIENTAS VEINTICINCO (425) plazas de aparcamientos.

1.7.6 Una vez en funcionamiento al menos treinta estaciones, el Operador tendrá NUEVE (9) meses para corregir la ubicación de las estaciones, así como la capacidad de las mismas, con objeto de **equilibrar el Sistema y ajustarlo a la curva de la demanda**. Al final de esta fase, el Operador deberá entregar un INFORME INICIAL con los resultados de la implementación, así como un análisis prospectivo que recoge las expectativas del SBP.

1.7.7 Una vez concluida la fase primera de la implementación, el Operador tendrá otras SEIS (6) meses para **densificar la red**, corregir asimetrías y equilibrar el SISTEMA. Una vez que el Operador considere que el SBP es maduro, deberá entregar al Ayuntamiento un segundo INFORME FINAL en el cual deberá evaluar y definir las características de prestación del servicio de transporte público individual. El Informe deberá contener y definir al menos los parámetros a los que se hace referencia en el apartado *Artículo 5. Rendimiento del SBP*.

1.7.8 El Operador será el responsable de la recaudación, financiación, mantenimiento y explotación del SBP, de **forma segura.**

1.8. SISTEMA DE PRÉSTAMO ACTUAL (SPA).

El actual sistema de préstamo se compone de un conjunto de elementos materiales además de las aplicaciones informáticas y la normativa por las que se rigen su uso y gestión.

1.8.1 Elementos materiales que integran el Sistema de Préstamo.

1.8.1.1 Bicicletas.

- 110 bicicletas TOP ALUMINIO ALUBIKE ESPECIAL ONROLL, diseñadas para el sistema ON ROLL, pintadas en color amarillo.

- 50 bicicletas marca BH (Beistegui Hermanos), tipo BOLERO CITY HITEN 26" dotadas de sistema de sujeción e identificación ONROLL.

- 50 bicicletas marca BH (Beistegui Hermanos), tipo BOLERO CITY HITEN 26" sin elementos de sujeción e identificación.

1.8.1.2 Vehículo de asistencia.

Vehículo industrial RENAULT MASTER 2.5 DCI, color blanco, matrícula E-1836-GNP y número de bastidor VF16ANA739028458, con soportes interiores para evitar averías en el transporte de bicicletas. Este vehículo es de propiedad municipal y estará en régimen de cesión de uso, de forma exclusiva, para los trabajos objeto del presente pliego; está, por tanto, expresamente prohibida su utilización para cualquier labor o actividad no contemplada en el mismo, salvo que medie autorización municipal de forma expresa y por escrito, previa solicitud por parte del adjudicatario. El vehículo, que entró en servicio el 22 de julio de 2010 de nueva adquisición y sin uso previo, revertirá de nuevo al ayuntamiento a la finalización del contrato, debiendo estar en perfecto estado de funcionamiento y conservación.

1.8.1.3 Estaciones de préstamo.

"Estaciones de préstamo" se denomina, a los efectos de este pliego, a los lugares designados por el Ayuntamiento, equipados con una serie de dispositivos que permiten realizar el préstamo y entrega de bicicletas. Dichos dispositivos forman parte de un sistema global que cuenta con aplicaciones telemática de gestión que permiten la automatización y el control del préstamo, tanto el acto de entrega de la bicicleta al usuario como el de devolución del vehículo por parte del mismo.

Los dispositivos que integran una estación de préstamo actualmente son:

-Columna informativa dotada de anclaje para una bicicleta. En ella se dispone de un sistema compuesto por elementos de comunicación con el usuario. Este módulo es el que permite el préstamo de bicicletas por medio de tarjetas sin contacto para lo cual tiene instalado un *"...lector de tarjetas sin contacto RFId en frecuencia de 13.56 MHz, cumpliendo los estándares ISO15.693, ISO14.443ª, ISO14.443B y otros"*, contando, además con un *"teclado anti-vandálico matricial de 12 teclas tipo cabina telefónica y una pantalla LCD de cristal líquido retro-alimentado de 4 líneas por 20 caracteres alfanuméricos protegida por una cobertura de material transparente antivandálico".*

-Columnas aparcabicicletas con capacidad para dos bicicletas, dotada de dos cierres para anclaje y desbloqueo de dos bicicletas y cierre de mantenimiento con llave de cerradura antivandálica

-Cámara de vigilancia con sistema de almacenamiento de imágenes.

-Sistema de alimentación fotovoltaica para los puntos de préstamo especificados en la tabla expuesta más adelante.

Los elementos materiales anteriormente mencionados, salvo la cámara de vigilancia, integran el ***"SISTEMA ONROLL DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS VÍA GSM/GPRS"***, adquirido por este ayuntamiento en los términos expuestos en el epígrafe de ***ANTECEDENTES***. Asimismo, de estos dispositivos están alimentados mediante una acometida conectada a la red eléctrica de baja tensión (220V) que dispone de los aparatos de medida, limitación de potencia y seguridad eléctricas, conformes al Reglamento de Baja Tensión vigente en el momento de su instalación.

El punto de préstamo sito en el Muelle Deportivo, devenga actualmente un canon por ocupación del suelo público en favor de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, cuyo importe se eleva a 133,28 € anuales pagaderos en cuotas trimestrales.
Otro concepto no satisfecho actualmente, al tratarse de una iniciativa pública municipal sin ánimo de lucro, es el correspondiente a la explotación del suelo.
La ubicación y composición de los puntos de préstamo es la expuesta en la tabla siguiente:

PUNTO DE PRÉSTAMO	DENOMINACIÓN/ DIRECCIÓN	COLUMNA INFORMATIVA	NÚM. BASES APARCABICIS	NÚMERO DE BICICLETAS	CÁMARA DE VIGILANCIA	SUMINISTRO ELÉCTRICO	
						CON. RED BAJA TENSIÓN 220V	SISTEMA FOTOVOLTAICO
1	Plaza Ingeniero Manuel Becerra - En Calle Juan Rejón / Calle de Benartemi (La Isleta)	1	5	11	1	-	1
2	Edificio Woermann - En Calle Eduardo Benot / Calle de Fuerteventura	1	5	11	1	1*	-
3	Parque Santa Catalina - Junto a Punto de Información Turística	1	7	15	1	1	-
4	Glorieta de la Base Naval - Calle León y Castillo / Plaza de San Juan Bautista (Mesa y López)	1	5	11	1	-	1
5	Centro Comercial Las Arenas - Frente al Auditorio Alfredo Krauss	1	5	11	1	1	-
6	Muelle Deportivo - Aparcamiento junto a la Playa Alcaravaneras.	1	5	11	1	1	-
7	Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria - León y Castillo nº270. (Oficinas Municipales)	1	5	11	1	1	-
8	Aparcamiento de la Facultad de Geografía e Historia - Calle Pérez del Toro nº1	1	7	15	-	1	-
9	Acceso a Biblioteca Pública del Estado, Avenida Alcalde José Ramírez Bethencourt s/n (Junto a Parque San Telmo)	1	5	11	1	-	1
10	Aparcamiento del Mercado de Vegueta - Avenida de Canarias s/n.	1	5	11	-	1	-
11	Ciudad Deportiva de Gran Canaria - Acceso a Piscina por Avenida Marítima.	1	5	11	1	1	-
	TOTALES	11	56	129	9	8	3

(*) El gasto por consumo de energía eléctrica de este punto de préstamo correrá a cuenta del adjudicatario.

1.8.2 Elementos no Materiales

Medios Informáticos

Las características de la aplicación telemática de gestión son las propias de la tecnología DOMOBLUE S.L. – ONROLL.

1.8.3 Centro de Control Integrado

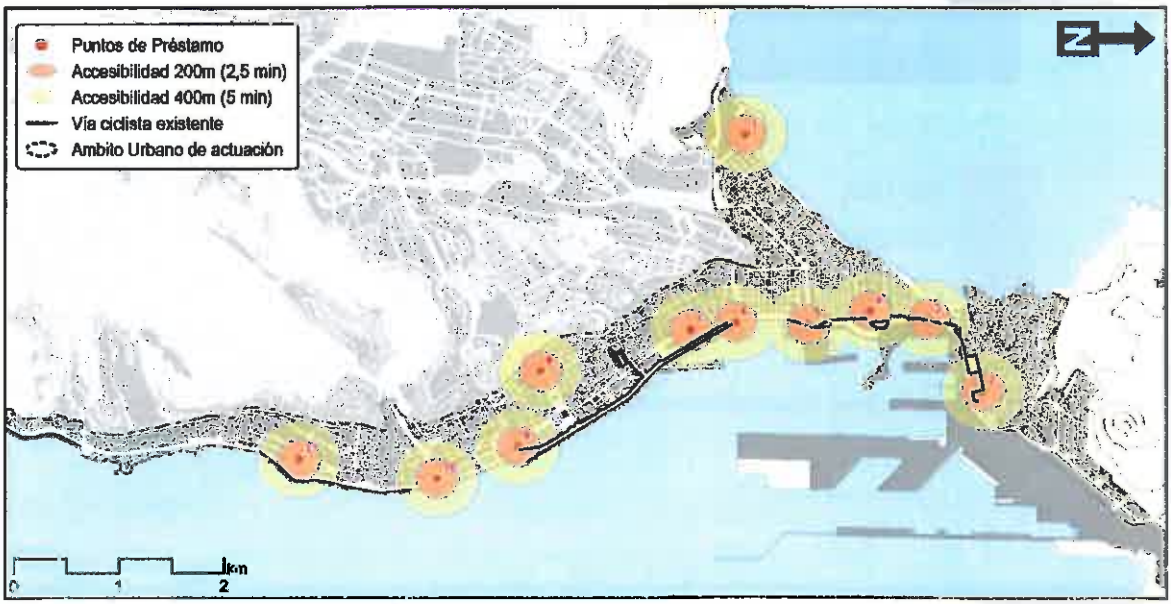
El sistema de préstamo se controla de forma automática mediante una aplicación telemática denominada **"Centro de Control Integrado Onroll"**, actualmente en funcionamiento adquirida por este ayuntamiento.

La aplicación aludida es una utilidad cuya distribución y gestión está cedida en exclusiva a la empresa **DOMOBLUE S.L.**. A efectos del presupuesto se contempla como una partida fija de gastos que el adjudicatario deberá asumir en el marco del presente contrato y satisfacer a la empresa antes mencionada o a aquella que adquiera los derechos en la explotación del sistema.

El adjudicatario deberá velar ante **DOMOBLUE S.L.**, por el cumplimiento de las prestaciones y características de los equipos y servicios a los que hace referencia, siendo responsable ante el ayuntamiento de las incidencias que se produzcan en el sistema.

1.8.4 Cobertura del SPA.

Se ha estudiado la cobertura que presentan los puntos de préstamo. Se cuenta con dos rangos de cobertura en función del tiempo que tarda el usuario hasta alcanzar el punto de préstamo de bicicletas más cercano. Así, el primer valor de 5 minutos caminando hasta el punto de préstamo de bicicletas, supone una cobertura de 400 metros de radio lo que supone que los once nodos absorben un total del 42% de la superficie del ámbito de actuación. El segundo valor es de 2,5 minutos, lo que supone un radio de cobertura de 200 metros de cada uno de los once nodos, reduciéndose por consiguiente al 14 % la superficie de cobertura abarcada por estos puntos de préstamo de bicicletas.



Según los datos del informe sobre la "Explotación del Sistema Automatizado del Préstamo de Bicicletas entre octubre de 2011 y septiembre de 2012, el número de usos ascendió a 74.894, con más de 16.742 abonados.

La existencia de una infraestructura ciclista consolidada como es el caso de la Avenida Marítima y la distribución de la red Biciambiental estimulan claramente el uso, tal y como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla 1. Matriz de trayectos de Biciambiental

	Ayuntamiento	Biblioteca	C.C. Las Arenas	Woermann	Campus Obelisco	Base Naval	Mercado Vegueta	Muelle Deportivo	Parque Sta. Catalina	Manuel Becerra	San José
Ayuntamiento	1.576	794	192	211	148	524	218	255	539	110	104
Biblioteca	619	4.723	444	690	268	1822	595	575	1850	244	723
C.C. Las Arenas	116	395	891	174	91	341	114	67	390	111	41
Woermann	217	716	192	1.606	69	466	273	154	593	339	206
Campus Obelisco	80	308	98	102	343	307	91	23	187	31	52
Base Naval	419	1586	319	427	387	3.373	549	685	915	358	309
Mercado Vegueta	168	744	143	254	58	503	1391	136	591	129	467
Muelle Deportivo	261	772	93	158	38	553	198	2.777	438	94	162
Parque Sta. Catalina	398	1927	390	562	239	936	561	300	3.614	602	207
Manuel Becerra	84	298	138	412	71	262	133	162	595	1779	65
San José	90	726	43	111	49	321	543	178	251	98	3347

500-1000
1000-2000
2000-3000
>3000

Fuente: Informe Explotación Sistema Automatizado de Préstamo de Bicicleta, Marzo – Noviembre 2011

Así se observa que los flujos más importantes se encuentran en el tramo que dista entre la Biblioteca Pública y la Base Naval:

Tabla 2. Relaciones principales cubiertas por Biciambiental

	Origen	Destino	Usuarios
1	Biblioteca Pública	Biblioteca Pública	4.723
2	Parque Santa Catalina	Parque Santa Catalina	3.614
3	Base Naval	Base Naval	3.373
4	San José	San José	3.347
5	Muelle Deportivo	Muelle Deportivo	2.777
6	Parque Santa Catalina	Biblioteca Pública	1.927
7	Biblioteca Pública	Parque Santa Catalina	1.850
8	Biblioteca Pública	Base Naval	1.822

Los datos de los trayectos anteriores están basados en datos aportados por la empresa gestora del servicio para el periodo Octubre 2011 a Septiembre 2012 (ambos meses inclusivos). Los cinco primeros trayectos con mayor demanda, presentan el mismo punto de origen y destino.
A partir de la encuesta se deduce que los orígenes con mayores números de usos son:

- Biblioteca Pública: 12.553
- Parque de Santa Catalina: 9.736
- Base Naval: 9327

Por otro lado, los puntos con mayor número de llegadas coinciden con los orígenes de mayor demanda:

- Biblioteca Pública: 12.989
- Parque de Santa Catalina: 9.963
- Base Naval: 9.408

La toma de la bicicleta se concentra en horario matutino a las 11:00h, mientras que por las tardes se concentran a las 18:00h. En el caso de las entregas de la bicicleta, éstas se concentran a las 13:00h en horario de mañana y a las 19:00h en horario de tarde. En ambos casos parece que los movimientos no se adaptan a los horarios laborales y/o educativos.
Los días de mayor uso del servicio son los martes, miércoles y jueves, manteniéndose en un segundo escalón los lunes, viernes y domingo, mientras que el sábado es el día con menos usos.

1.9. PRESUPUESTO

Dado el modelo de contratación elegido, la gestión del servicio objeto del presente pliego se ejecutará a riesgo y ventura del Operador que resulte adjudicatario. El Ayuntamiento no realizará aportación económica alguna para el sostenimiento de la concesión.
La aportación municipal se materializa con la cesión de los medios citados en el **ARTÍCULO 1.8. SISTEMA DE PRÉSTAMO ACTUAL (SPA)** del presente pliego y la concesión del uso de los bienes de dominio público necesarios para su instalación y desarrollo futuro en el marco de la normativa que resulte de aplicación.

El Operador será responsable y correrá con los gastos de la tramitación de cuantas solicitudes de permisos, licencias, autorizaciones, etc., sean necesarios para la ocupación y explotación de los citados bienes.

1.9.1 Tarifas del servicio.

Conforme a lo aprobado por la Comisión de Pleno de Organización, Funcionamiento y Régimen General, el 17 de septiembre de 2012, por delegación del Pleno, se establecen las tarifas o precios siguientes que el concesionario recibirá de los usuarios:

Concepto	Importe
Abono anual	35 euros
Abono mensual	10 euros

El operador deberá fijar otros tipos de tarifas por usos ocasionales del sistema, debiendo especificar las prestaciones a satisfacer a los usuarios.

Tipo de uso
Ocasional 1día
Ocasional Ocio
Grandes grupos
...

Además deberá proponer, tiempo a que da derecho la tarifa, **modalidades de pago, medios de pagos,** precio por tiempo adicional de uso de cada préstamo, los precios por otros conceptos como la emisión y renovación de tarjetas, etc. Al respecto, los primeros 30 minutos de cada paseo serán gratuitos, aumentando exponencialmente tras el período gratuito, alcanzando un elevado máximo diario.

El precio de alquiler según las distintas modalidades deberá incluir el coste del seguro de responsabilidad civil.

El Ayuntamiento en un plazo de **NOVENTA (90)** días se compromete a tramitar el precio público del conjunto de servicios que resulte de la aplicación del presente artículo del SBP.

1.9.2 Dimensión del proyecto

En la Memoria realizada para la declaración del uso de la bicicleta pública como servicio público de transporte individual, en su apartado "análisis económico-financiero", y en la "determinación del precio público", se entendió como **escenario previsible**, el siguiente:

- Número inicial de abonados 3.500 personas
- Incremento anual de abonados 1.523 personas
- Umbral máximo de abonados 15.700 personas

En el marco de este escenario, se consideró se alcanzaría el equilibrio económico-financiero, mediante los ingresos provenientes de la aplicación de las tarifas de 35 euros/año y 10 euros/mes para el uso del SBP.

Al respecto, al operador se le capacitará para la gestión de la publicidad que soporten las bicicletas o las estaciones, en los espacios habilitados al respecto.

1.9.3 Otras consideraciones.

A. En base a las condiciones y criterios actuales del mercado financiero, el porcentaje aplicable al cálculo del Beneficio Industrial, se tasa en un 8,5%

B. Se entiende, no será necesario la creación de un **Fondo de Reversión**, ya que al finalizar el período de concesión, el SBP estará totalmente amortizado. Es decir, al término del contrato el valor material definido en el artículo 3.4 de este pliego técnico, necesario para la explotación del SBP se considerará amortizado y consecuentemente sin valor económico. No obstante, el Operador en su oferta deberá indicar, una vez concluido el contrato, en función de la vida técnica de los mismos, las condiciones de reversión o devolución del SBP al Ayuntamiento.

Asimismo, el Ayuntamiento, en ningún momento, ya sea durante el contrato o a su término, mantendrá relación laboral alguna con el personal que el Operador necesite para la implantación y gestión del SBP.

C. En el análisis de los aspectos financieros realizado en la Memoria para la declaración del SBP como transporte público individual, se contempla el proyecto de precio del servicio que velará por el equilibrio económico-financiero de la Gestión del SBP. Así mismo, el artículo 10 del presente pliego prevé el procedimiento de revisión de la tarifa, necesario para garantizar el equilibrio económico-financiero necesario para la gestión segura del SBP.

Por todo ello, el Ayuntamiento no percibirá canon o participación por la prestación del SBP.

1.9.4 Mejoras del SBP

El operador deberá indicar aquellas inversiones que considere oportunas y que mejoren la gestión del SBP, definiendo su utilidad y presupuesto.

a) Mejora de la sostenibilidad ambiental del SBP.

- Número estaciones alimentadas por energía fotovoltaica.
- Número de medios complementarios (coches, furgonetas, etc) equipadas con motor eléctrico.
- Aplicaciones Apps que faciliten la intermodalidad a los usuarios del SBP.
- Medidas que faciliten la intermodalidad a los usuarios de SBP.

- Medios de pago

b) Promoción de la bicicleta eléctrica.

c) Plan de marketing y comunicación.

d) Plan de fomento del uso de la bicicleta.

1.10.COLABORACIÓN MUNICIPAL

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, una vez firmado el Acta de Inicio, con sus recursos propios colaborará con el operador, en los primeros veinticuatro (24) meses, en las siguientes tareas:

-Elaboración y seguimiento de un Plan de Marketing y Comunicación que contendrá la elección ordenada, estratégica y creativa de los datos que nos permitirá definir los objetivos publicitarios de forma correcta y medible.

-Elaboración y seguimiento de un Plan de Fomento del Uso de la Bicicleta con el objetivo de conseguir mejorar cuantitativa y cualitativamente el uso cotidiano de la bicicleta, reforzando la convivencia de la bicicleta en el espacio público, incrementando la seguridad en el manejo y el desplazamiento en bicicleta y aportando conocimiento sobre el uso de la bicicleta en la ciudad, mediante la planificación adecuada de las diferentes acciones.

Los gastos ocasionados por la ejecución de las acciones contenidas en dichos planes, así como la adquisición de medios y soportes publicitarios o la contratación de servicios para tal fin, correrán a cuenta del contratista que resulte adjudicatario de la concesión.

ARTICULO 2. MARCO FUNCIONAL DE REFERENCIA

El SBP que se pretende implementar es parte integrante de una política más general de Movilidad Urbana Sostenible.

El primer documento de referencia a considerar será el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** de Las Palmas de Gran Canaria, recientemente redactado, en el que se establecen las líneas maestras del futuro **modelo de movilidad urbana** en las que es necesario insertar las actuaciones favorables a la bicicleta.

Un segundo documento de referencia fundamental es el **Plan Director de la Bicicleta** de Las Palmas de Gran Canaria, primer paso para orientar el desarrollo de un programa operativo para la movilidad ciclista de la ciudad, herramienta que pretende definir la política municipal de la ciudad baja para los próximos años, concibiéndola como una parte consustancial de las políticas urbanísticas y de movilidad más generales.

Esta política municipal estará guiada por las siguientes **metas u objetivos** de carácter general que se interrelacionan y alimentan unos a otras:

1. Dar a la bicicleta un papel significativo en la movilidad cotidiana.
2. Normalizar el uso de la bicicleta y la imagen de los ciclistas.
3. Contribuir a la mejora de la calidad ambiental.
4. Favorecer hábitos saludables de la población.
5. Reducir la inseguridad vial.
6. Propiciar la recuperación del espacio público, la mejora peatonal y la accesibilidad universal.
7. Potenciar el fortalecimiento de la bicicleta y las guaguas.
8. Ofrecer nuevas opciones de desplazamiento turístico y recreativo.

Por consiguiente, también es documento de referencia, el **Estudio de Movilidad** que incluye el Plan General de Ordenación Urbana, aprobado definitivamente en octubre de 2012.

En este contexto, no hay que olvidar la existencia de un **Pacto por la Movilidad Sostenible** de Las Palmas de Gran Canaria firmado en junio de 2011 por una treintena de organizaciones, así como la constante demanda ciudadana de recuperar unas mejores condiciones urbanas para la circulación ciclista en la ciudad.

ARTICULO 3. DISPOSICIONES TÉCNICAS PARTICULARES DE LA EXPLOTACIÓN.

El objeto de este apartado del Pliego es evaluar aquellos factores más influyentes en la confirmación y resultados del SBP en Las Palmas de Gran Canaria.

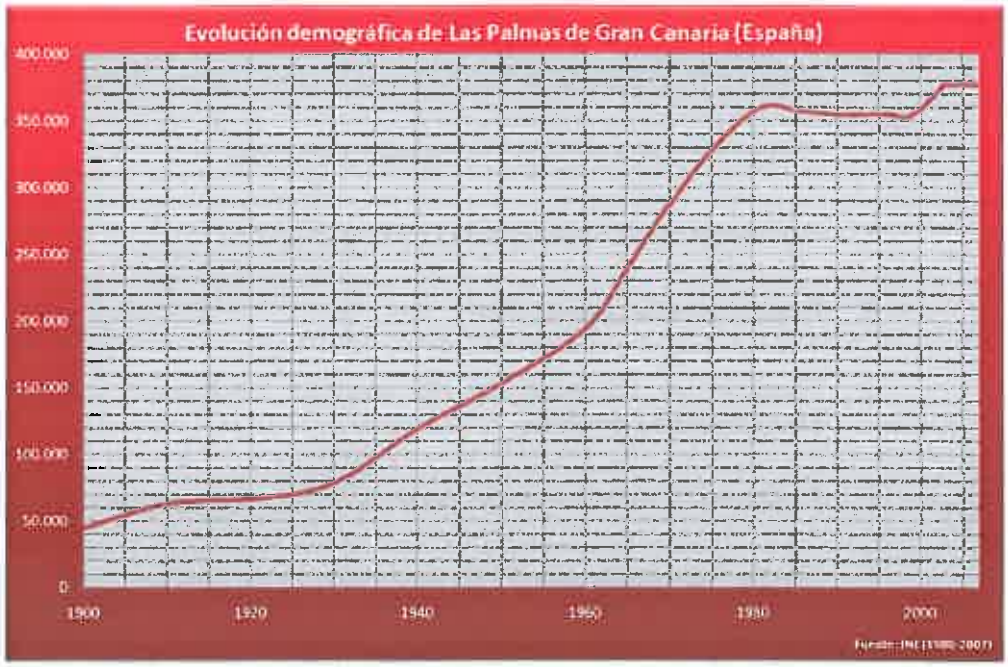
3.1 FACTOR POBLACIONAL

La configuración y resultados de un SBP están determinados, en gran medida, por los siguientes factores.

3.1.1 Tamaño del ámbito:

Demografía.

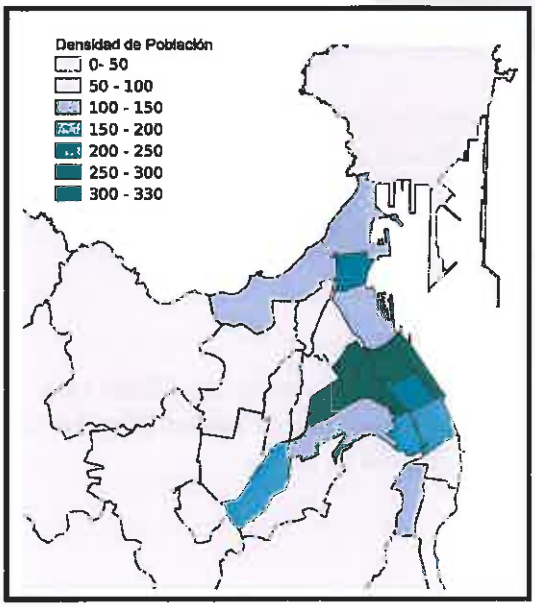
El término municipal tenía en 2010 una población de 383.308 habitantes, habiendo mantenido en la última década un crecimiento promedio anual muy moderado del 0.76%



Población y Territorio

La población se distribuye de forma desigual en el término municipal, con una densidad de población más elevada en Arenales, Schamman, Avenida Marítima y Alcaravaneras.

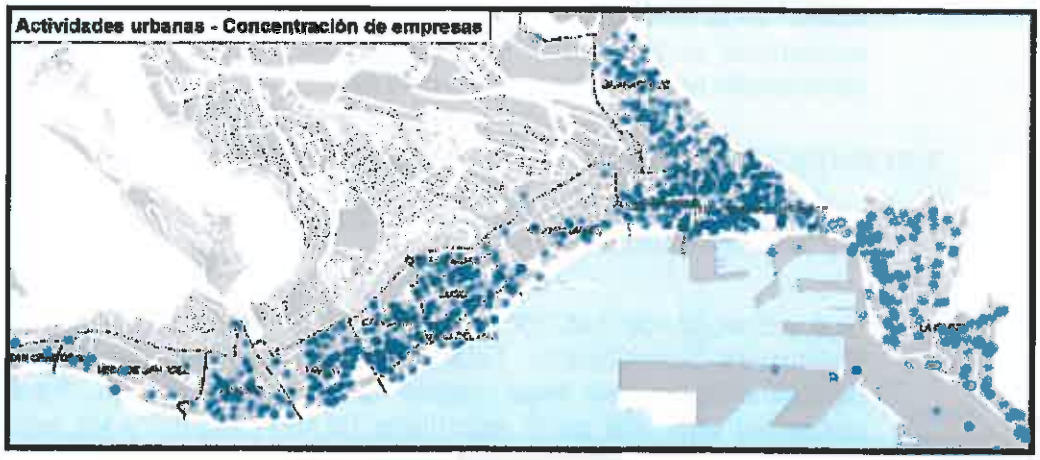
El crecimiento poblacional en los últimos años se ha concentrado en los sectores urbanísticos de Las Torres, Tamaraceite y San Lorenzo, mientras que San Cristóbal y Los Riscos han experimentado los descensos de población más significativos. En cualquier caso han sido más importantes los flujos de residencia entre sectores de la ciudad, dentro del proceso de extensión a los nuevos ámbitos residenciales, que el crecimiento poblacional.

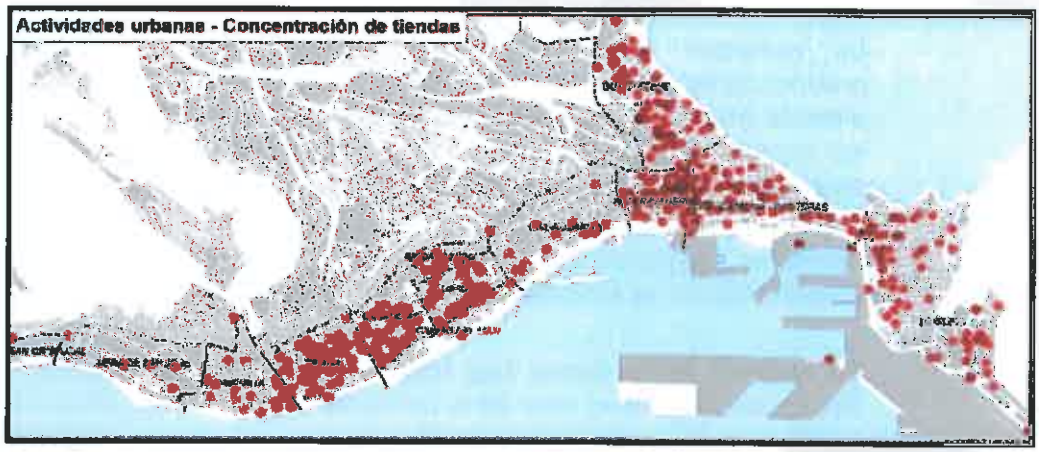


3.1.2 Empleo

La cifra total de empleos en septiembre de 2012 en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria fue de 164.619 empleos.

Ante la ausencia de datos relativos a la distribución del empleo en la Ciudad Baja, nos referiremos a la concentración de "actividades urbanas" para mostrar la capacidad generadora de tráfico de agitación.





Cabe destacar que la concentración de todo tipo de actividades en algunos barrios, es muy superior a otros. A la cabeza de las actividades urbanas de las tres categorías analizadas se encuentran los barrios de Santa Catalina-

Canteras y Triana y, en menor medida, los barrio de Guanarteme, Alcaravaneras y Canalejas.

Al respecto, la oferta de restaurantes y cafeterías está muy ligada a la existencia de comercios y a las zonas turísticas, de modo que los barrios de Triana y Sta. Catalina destacan por la densidad de este tipo de actividades urbanas.

En resumen, el análisis de las actividades refuerza la idea de la estructura bipolar de la ciudad baja, en la que la mayoría de los generadores de viajes se concentran en los barrios de Triana y Sta. Catalina-Canteras, con intensidad decreciente hacia los barrios colindantes.

3.2 CONDICIONANTES URBANÍSTICOS Y DE MOVILIDAD

3.2.1 Modelo urbanístico

Una población de 145.000 personas, el 36% del total del municipio de Las Palmas de Gran Canaria. Total de la población que vive en los barrios de la denominada "ciudad baja" objeto del presente trabajo. Pero además, se concentra aquí una parte importante de los empleos y los equipamientos de carácter municipal.

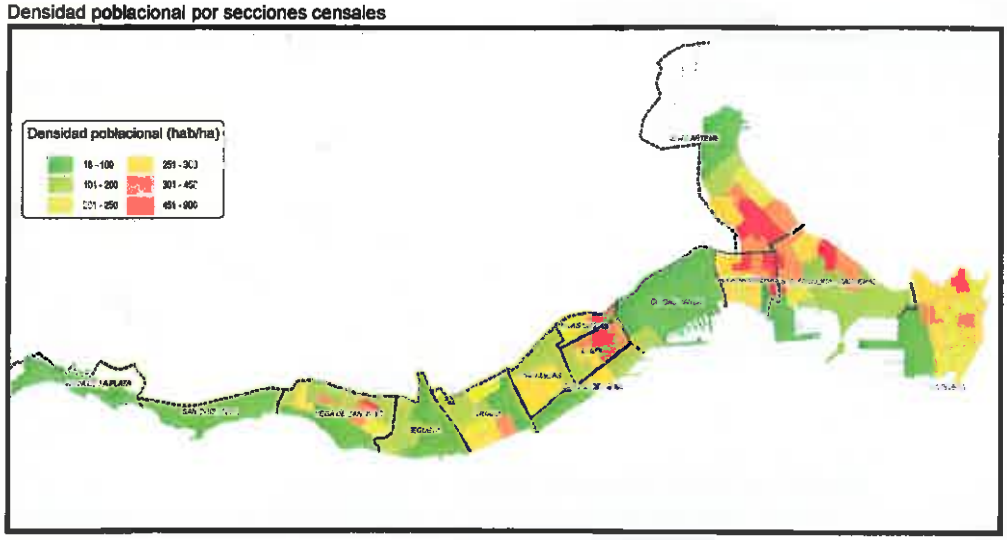
La densidad poblacional varía mucho según el modelo urbanístico predominante en cada barrio de la ciudad baja. La máxima densidad se alcanza en las zonas residenciales del entorno de la Avda. Mesa y López en los barrios de Alcaravaneras, Santa Catalina-Canteras y Guanarteme, donde en algunas secciones censales hay más de 450 habitantes por hectárea.

Asimismo hay otras zonas de alta densidad en los barrios La Isleta y Sta. Catalina-Canteras en proximidad de la costa occidental (Playa Las Canteras).

En el resto de la ciudad hay focos de alta densidad poblacional aislados y dispersos como es el caso en el barrio de Lugo, Triana y Vega de San José.

En la zona central del ámbito de estudio hay un barrio con una densidad poblacional muy baja, que es el caso de la "Ciudad Jardín", que supone una isla con edificaciones de baja altura (máximo 2 plantas) entre el ensanche del barrio Alcaravaneras y Lugo.

Densidad poblacional por secciones censales



3.2.2 Distancias

La ciudad ha ido creciendo por ocupación primero de la franja más llanas que se extiende en la dirección Norte-Sur a lo largo de unos 12 kilómetros, con una anchura media que no supera un kilómetro. Únicamente en el extremo norte la zona urbana se extiende un poco más hacia el oeste, aumentando su ancho hasta unos 2,6 kilómetros.

Esa particular forma de la trama urbana de la zona baja ofrece distancias perfectamente ciclables en esta parte de la ciudad para la mayoría de los trayectos, considerando una distancia razonable para desplazamientos cotidianos en bicicleta de unos 6-7 kilómetros, o, lo que es lo mismo una media hora pedaleando por trayecto a 12-14 km/h.

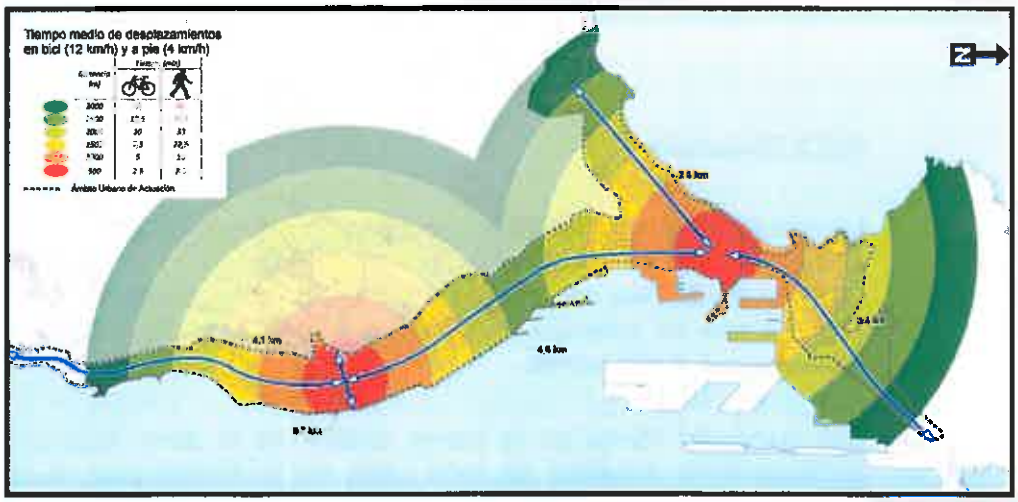
Distancias

Si se hace un ejercicio de mayor precisión sobre las distancias, a partir de Triana y Santa Catalina, los dos centros gravitacionales de la vida urbana de Las Palmas, se puede comprobar que la mayor parte de los desplazamientos posibles en la ciudad baja son ciclables, mientras que una parte excede las

distancias que se suelen cubrir a pie en desplazamientos cotidianos cuando las condiciones son adecuadas para esa movilidad.

A una velocidad de 4 o 4,5 km/h, caminar entre los dos centros principales de la ciudad baja, Triana-Vegueta y Santa Catalina, requiere alrededor de una hora de recorrido, un tiempo que excede lo que la ciudadanía acepta habitualmente en los trayectos cotidianos recurrentes y que suele rondar la media hora de desplazamiento. En cambio, a velocidades en bicicleta entre 12 y 15 km/h, esa distancia se recorre pedaleando en unos veinte minutos, lo que la conveniente en perfectamente ciclable.

Distancias con centro en Triana y Santa Catalina



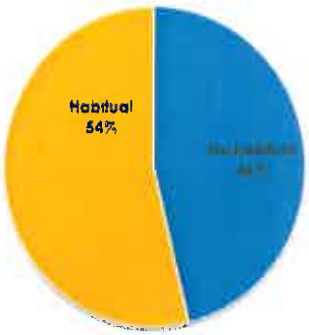
Ese hecho de la existencia de distancias "suprapeatonales" en la ciudad baja refuerza el interés de desarrollar la movilidad ciclista en la ciudad pues, ver el caso de Vitoria-Gasteiz, dicha escala hace mucho más fácil encontrar acomodo a los medios de transporte que como la bicicleta y el transporte público, permiten multiplicar el radio de acción de la ciudadanía.

3.2.3 El uso actual de la bicicleta en Las Palmas de Gran Canaria

Los datos más recientes de la movilidad ciclista de Las Palmas proceden de la Encuesta de Movilidad[1] en 2011 en paralelo al Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Las cifras de reparto modal, o distribución de viajes entre los diferentes medios de transporte, muestran un bajo uso de la bicicleta, tanto en los desplazamientos recurrentes o habituales como en los no habituales.

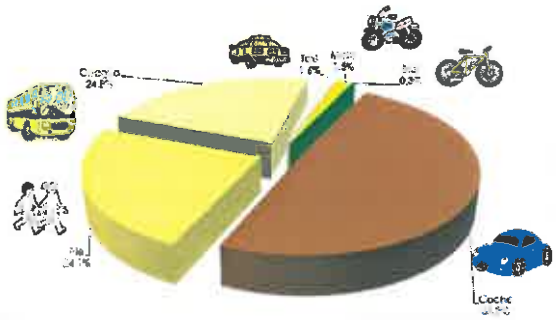
[1]Realizada por Quota por encargo del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

Reparto modal de desplazamientos habituales y no habituales



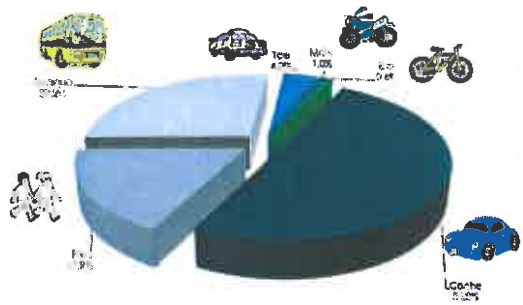
Base de Respuesta: 15.734

Habitual



Otros: 0,6%; Base de la respuesta: 8.471

No Habitual



Otros: 0,7%; Base de la respuesta: 7.263

Ese 0,4% de los desplazamientos cotidianos de Las Palmas realizados en bicicleta suponen unos escasos tres millares de viajes diarios en bici, lo que es coherente con la percepción de las calles de la ciudad en las que la frecuencia de ciclistas es reducida.

De ese conjunto de ciclistas que se observan en Las Palmas una parte significativa realiza los desplazamientos por motivos recreativos y deportivos, lo que se ve corroborado por los propios datos de la encuesta de movilidad mencionada, los cuales indican la siguiente distribución de los motivos principales:

- Ocio (32,8 %)
- Asuntos personales (23,7%)
- Trabajo y gestiones de trabajo (12,4%)
- Compras (7,2%)
- Estudios (6,7%)

Esta distribución, aún tomando las precauciones exigidas por la precisión de la encuesta en estos desplazamientos minoritarios, indica claramente la falta de normalización de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en Las Palmas, que reflejaría un peso mucho mayor de los desplazamientos al trabajo, de compras y estudios.

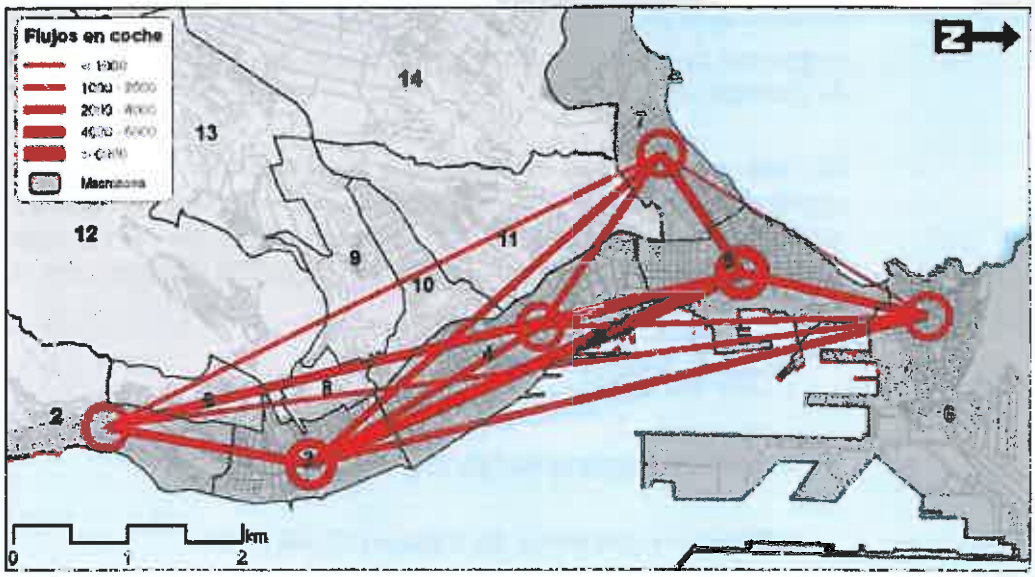
En este mismo análisis cabe realizarse con respecto al perfil de edad y sexo de los ciclistas que se observan en la ciudad, que mayoritariamente se corresponde con el de varón adulto. La escasa proporción de mujeres entre las personas que utilizan la bicicleta de Las Palmas y el bajo número de niños y adolescentes que emplean para motivos no recreativos, es un indicador claro de que este medio de transporte no está asentado en la cultura de la movilidad de la ciudad.

3.2.4 Explicativa de incremento de los desplazamientos en bicicleta.

Ante un SBP como el presente, que pretende poner la bicicleta en el paisaje urbano de Las Palmas de Gran Canaria, es importante tener una idea de cuántos desplazamientos en este medio de transporte pueden ser realizados en el medio plazo. Caben así dos planteamientos antagónicos: el escepticismo y las previsiones excesivamente optimistas que deben ser evitados mediante una aproximación a las **cifras plausibles** de trasvase de viajes entre los medios motorizados y la bicicleta.

Para llegar a acotar esas cifras se parte de los datos de la última encuesta de movilidad de la ciudad, que estima que en el interior de la ciudad baja se realizan diariamente 73.400 desplazamientos en automóvil. A partir de la matriz de orígenes y destinos de esos viajes, se puede estimar la cifra de desplazamientos en automóvil con una longitud inferior al radio de acción de la bicicleta.

Desplazamientos en automóvil entre los barrios de la zona baja de Las Palmas



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Encuesta de Movilidad de 2011

Analizando las macrozonas de transporte (definidas en el PMUS de Las Palmas de Gran Canaria) en las que la encuesta divide la ciudad baja, se puede comprobar que sólo las relaciones más extremas, por ejemplo entre La

Isleta y San Cristóbal, exceden de una distancia que pueda ser recorrida en bicicleta en media hora de trayecto.

Se puede estimar así que de los 73.400 viajes en automóvil diarios que se producen en la ciudad baja de Las Palmas, unos 60.000 (más del 80%) tienen una longitud inferior a los 6-7 Km. y son, por tanto, trasvasables a la bicicleta en el plano teórico.

Hay que advertir que, existiendo condiciones adecuadas de circulación ciclista, también se produciría un trasvase de viajeros desde las guaguas. Si consideramos que los datos del transporte colectivo son equiparables a los del automóvil privado en términos de distancias recorridas en la ciudad baja, se puede suponer que también se producen 30.000 viajes diarios en guaguas que tienen una longitud ciclable.

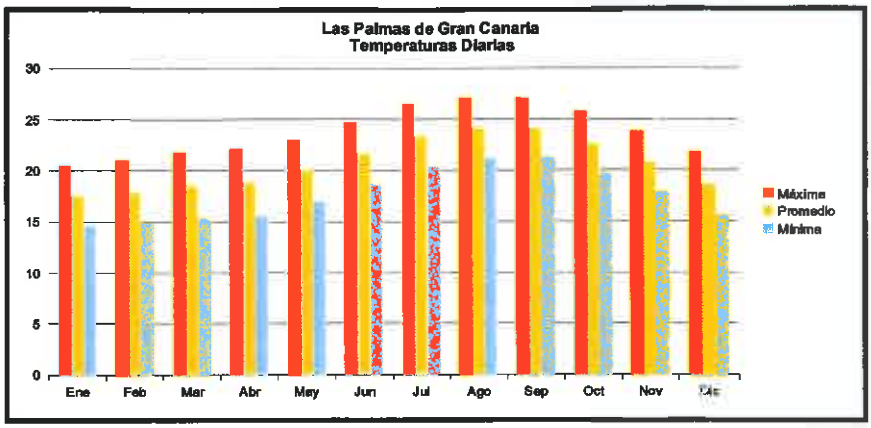
Evidentemente, de ese conjunto de 90.000 viajes motorizados que se realizan diariamente en la ciudad baja con recorridos en el radio de acción cómodo de la bicicleta, no todos pueden trasvasarse en la práctica. Hay infinidad de motivos físicos, organizativos y culturales que lo impiden en el contexto presente. Pero simplemente con que el 10% de ellos pasara a ser realizado en bici, habría un cambio radical en el paisaje de la movilidad de la ciudad: **9.000 nuevos desplazamientos en bicicleta.**

Dado que no se están estimando los trasvases desde la movilidad peatonal, se pueden considerar estas cifras como acotaciones prudentes del número de viajes en bici que podría realizarse en la ciudad baja en caso de realizarse una política decidida de movilidad sostenible y ciclista.

Como se ha comentado en el apartado *"El uso actual de la bicicleta en Las Palmas de Gran Canaria"*, en la actualidad los desplazamientos habituales y no habituales en bicicleta no alcanzan los tres millares, lo que da idea del salto cuantitativo que supondría el mencionado trasvase desde los modos motorizados: triplicar el número actual de viajes de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria o sextuplicar el de la ciudad baja. En términos de reparto modal, esas cifras de viajes en bici supondrían un 1,2% del total municipal y el 3,8% del total de la ciudad baja. Una cifra modesta en comparación con ciudades semejantes europeas, pero ya muy significativa y esperanzadora para la movilidad sostenible.

3.3 CLIMA

El clima de la ciudad viene dado por su posición en el Atlántico bajo la influencia de la Corriente del Golfo y los vientos alisios. Las temperaturas son muy suaves durante todo el año, con máximas promedio inferiores a los 30 grados y mínimas promedio superiores a los 15. Las precipitaciones son moderadas y la insolación elevada durante la mayor parte del año. Estas condiciones climáticas son muy favorables para el desarrollo de la movilidad no motorizada.



3.4 MATERIALES Y PROCESOS. INSTALACIONES

3.4.1 Almacén y Taller.

El operador deberá disponer de un almacén, taller y vestuario del personal operario, lo suficientemente amplio, debiendo justificar en planta su distribución en m2 ocupados en cada función y la operatividad de las mismas.

3.4.2 Centro de Control Integrado.

El operador deberá definir la organización y características de la tecnología (hardware y software). Es decir, el diseño, metodología e ingeniería del sistema de control integrado de la información que generen los subsistemas:

- Gestión de usuarios.

- Gestión de incidencias.

- Gestión del sistema de transporte.

Debiendo, entre otras, dar respuesta a las siguientes tareas:

- Incidencias usuarios.

- Servicio de envío de notificaciones al ciudadano-cliente.

- Servicio de conexión a los servidores de aplicaciones.

- Servicio de aplicaciones del préstamo de bicicletas públicas.

- Servicio de acceso a interfaces Web de control de funcionamiento y usuarios.

- Servicio de supervisión de funcionamiento autónomo de la estación.

- Servicio de atención telefónico y web al ciudadano-cliente.

El Ayuntamiento contará con un sistema en espejo, que le permita conocer en todo momento la calidad de la prestación del servicio.

3.4.3 Tecnología de acceso.

El sistema deberá contemplar el acceso al préstamo de bicicletas y su correspondiente pago mediante la tarjeta monedero de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria. El dispositivo será capaz de leer y escribir en tarjetas Mifare Desfire de 4K y transmitir los datos mediante invocaciones a servicios webs de un sistema central de compensación desarrollado por el Ayuntamiento. También deberá contemplar el pago mediante tarjeta de crédito..

3.4.4 Las bicicletas.

El operador deberá presentar una bicicleta de diseño y calidad definida debiendo aportar:

- Peso de la bicicleta.
- Tipo y sistema de cambio.
- Características de los sistemas de seguridad.

La cesta deberá ser de material resistente al óxido.

La bicicleta podrá tener un espacio publicitario.

3.4.5 Estaciones.

Las estaciones serán de alta tecnología. Su estructura permitirá la fácil re-ubicación en función de la demanda real. Incluye plazas de estacionamiento y un terminal de alquiler (conectados entre sí).

La bicicleta quedará bloqueada en la plaza de estacionamiento y controlada electrónicamente. El proceso de alquiler tendrá lugar en la unidad de alquiler o en la misma plaza de estacionamiento. Las estaciones del SBP también podrán ofrecer espacios para la publicidad, así como información sobre el SBP. El Sistema debe confirmar el correcto (seguro) anclaje de la bicicleta.

3.4.6 Software.

El ámbito de gestión dependerá del hardware y de la interfaz necesaria. El software para gestionar el sistema será del tipo *"front-end"*. El operador deberá describir detalladamente, las siguientes características del software:

- Registro
- Alquiler
- Información
- Gestión de datos del cliente
- Pago

3.5 CONDICIONES DE OPERACIÓN

3.5.1 Tamaño y densidad del sistema.

El tamaño y densidad del sistema vendrá definido en función de la demanda real, la disponibilidad de bicicletas y la satisfacción del ciudadano-cliente.

Al término de los primeros NUEVE (9) meses el Operador deberá tener implementado un SBP con al menos las siguientes características (Escenario Básico):

- 250 bicicletas en servicio.
- 30 estaciones.
- 425 plazas de aparcamiento.

En esta fase de la implantación el SBP, tendrá una densidad al menos de una estación cada 500 metros.

Posteriormente se procederá a una re-ordenación y equilibrado del Sistema, debiéndose alcanzar en zonas urbanas con mayor número de desplazamientos una densidad de una estación cada 300 mts.

Se estima que el SBP alcanzará su optimización con el siguiente escenario (Escenario Futuro):

- 500 bicicletas en servicio.
- 45 estaciones.
- 850 plazas de aparcamiento.

3.5.2 Disponibilidad del servicio.

En los primeros DIECIOCHO (18) meses el SBP, tendrá la siguiente disponibilidad:

- 362 días disponibles al año, exceptuando los festivos de Martes de Carnaval, Navidad y Fin de Año.
- De las 6:30 a las 21:30 horas.

Una vez equilibrado el sistema y en máxima operatividad, la disponibilidad del SPB, será:

- 365 días disponibles al año.
- 24 horas al día.

3.5.3 Registro.

Será obligatorio registrarse previamente, con objeto de evitar la pérdida de bicicletas, así como asegurar la facturación y los pagos.

Los periodos de registro serán:

- Registro diario o puntual.
- Registro mensual.
- Registro anual.

Las tarifas correspondientes a los registros mensual y anual incluirán 30 minutos de alquiler gratuito cada vez que se use el servicio dentro del periodo de desplazamiento.

El Operador deberá presentar una propuesta para la gestión del registro diario o puntual, asimismo, deberá hacer una propuesta para que el SBP pueda atender otros desplazamientos ocasionales (turístico, ocio, préstamos masivos, etc.):

3.5.4 Régimen de precios

El régimen de tarifas a satisfacer por los usuarios al concesionario como pago por los servicios recibidos de este último, será el resultante de la aplicación del contenido del artículo **1.9.1 Tarifas del servicio.**

3.5.5 Información

El Operador deberá presentar un "sistema de información y comunicación en red", para todos los asuntos relacionados con los SBP desde la sensibilización hasta el registro o el alquiler. Incluso el uso de aplicaciones (Apps) para telefonía móvil y "smartphones".

3.6 OFICINA DE MOVILIDAD DEL SBP

La oficina de movilidad del SBP será el espacio de referencia para la movilidad ciclista de la ciudad, facilitando por un lado la coordinación de diferentes departamentos municipales y, por otro, sirviendo de nexo de comunicación con la ciudadanía interesada en el desarrollo de las políticas de mejora ciclista.

El operador dispondrá de un número exclusivo de atención telefónica permanente durante el horario de funcionamiento para atender e informar a los usuarios, recibir avisos de averías e incidencias, etc. La gestión para la contratación y mantenimiento de la línea telefónica correrán a cargo del operador. Esta línea no podrá ser de las denominadas de "coste compartido", es decir no deberá suponerle al usuario otro coste que el que tenga concertado con su operadora telefónica para las llamadas a telefonía fija en territorio nacional.

Las funciones principales de la oficina de movilidad del SBP, serán:

- Contribuir al desarrollo del Plan Director de la Bicicleta y de otras iniciativas ciclistas.

- Participar activamente en la planificación, coordinación y ejecución de la infraestructura ciclista.

- Gestión y control del SBP.

- Crear y mantener el registro voluntario de la bicicleta.

- Impulsar el uso de la bicicleta a través de diferentes campañas, tales como "Tus domingos en bici".

- Servir de centro de atención al ciudadano, no solo aportando información sobre el SBP, sino también como centro para la gestión de las sugerencias o reclamaciones de los ciudadanos.

Sus áreas de expansión serán:

Escuela de la Bicicleta.

- Actividades de promoción de la bicicleta

- Biciescuela

- Habilitación para la conducción de grupos.

Oficina de la Bicicleta

- Bici-registro

- Aparcabicis

- Ciclovías Las Palmas de Gran Canaria.

- La casa del Bicicleta.

Observatorio de la Bicicleta

3.7 PLAN DE MARKETING Y COMUNICACIÓN

El operador deberá valorar en su oferta la realización de un Plan de Marketing y Comunicación que defina con claridad los objetivos publicitarios y la planificación de sus diferentes acciones. Ello, permitirá transmitir eficazmente al ciudadano-cliente conocimiento sobre aspectos como:

- Características, funcionamiento y costes del SBP.

- El uso de la bicicleta como elemento de transporte que comparte espacio viario con otros modos de transporte.

- La movilidad ciclista en la ciudad. Infraestructura básica.

- Normas de conducta

- Seguridad, etc.

Para ello, en el plazo de **TRES (3) MESES**, a partir de la firma del Acta de Inicio, la marca Biciambiental.org deberá ser sustituida por la **nueva marca.**

Así mismo, en el mencionado plazo, deberá estar operativo un nuevo sitio web que permita la actualización permanente en los contenidos del Plan de Comunicación y que deberá sustituir a la web municipal http: www.biciambiental.org.

3.8 PLAN DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA.

El Operador en un plazo de SEIS (6) MESES a partir de la firma del Acta de Inicio tendrá concluido un documento relativo al conjunto de acciones necesarias a realizar para garantizar la incorporación segura del nuevo ciclista urbano a la vía y cómo compartir ese espacio con otros modos de transporte. Serán objeto a tratar en dicho documento entre otros los siguientes temas:

- Fomento del uso de la bicicleta.
- Dotar de visibilidad la bicicleta.
- Reforzar la convivencia de la bicicleta en el espacio público.
- Incrementar la seguridad del desplazamiento en bicicleta.
- Aportar conocimiento y sensibilizar sobre el uso de la bicicleta urbana.
- Favorecer la intermodalidad.
- Cómo minimizar el riesgo de robo de la bicicleta.

ARTÍCULO 4. TRABAJOS OBJETO DEL CONTRATO

4.1 DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS.

El objeto del contrato consistente en la implantación, el mantenimiento y explotación de todos los elementos del sistema, tanto material como no material. Para ello, el adjudicatario tendrá que asumir y realizar en cumplimiento de las condiciones del presente pliego las siguientes tareas y funciones:

4.1.1 Almacenamiento de bicicletas y guarda del vehículo de servicio.

La empresa adjudicataria se encargará de almacenar en un recinto adecuado las bicicletas que quedarán en reserva para sustituir aquellas que se averíen o causen baja, durante su uso en préstamo, así como aquellas destinadas a su uso fuera del sistema automático de préstamo, como actividades educativas, turísticas, etc... El recinto deberá tener capacidad para almacenar las bicicletas que se encuentren en reserva o reparación al resguardo de inclemencias atmosféricas. Dicho local permitirá el fácil acceso a las mismas y deberá estar diseñado o adaptado, si fuese necesario, para evitar deformaciones o averías en los vehículos como consecuencia de su almacenamiento.

También es obligación del contratista reservar un espacio para el aparcamiento del vehículo o vehículos del servicio en horas inhábiles a los efectos de su mantenimiento y custodia.

4.1.2 Distribución y recuperación de bicicletas.

Con carácter previo a la descripción de estas tareas conviene especificar los siguientes aspectos:

4.1.2.1 Horario.

El régimen horario para el acceso al préstamo de bicicletas, dado que es un servicio automatizado, se establece en 24 horas.

Los servicios, de atención telefónica al público, serán al menos obligatorios entre las 06:30 h. y las 21:30 h. en días laborables.

El régimen horario podrá ser modificado por el Ayuntamiento o el Operador, debiendo hacer los ajustes necesarios en los medios humanos y materiales incluidos en el contrato de forma que no influya el equilibrio económico del mismo.

4.1.2.2 Operaciones de distribución y recuperación. Ajustes de disponibilidad.

Se deberá controlar en todo momento las bicicletas disponibles en cada punto de aparcamiento y, si fuera preciso, realizar una redistribución de las mismas para que todos los puntos de préstamo dispongan de un número de bicicletas óptimo con el fin de que haya disponibilidad de vehículos y lugares de anclaje.

La empresa adjudicataria, basándose en la información adquirida por cualquier medio, se encargará de recuperar las bicicletas que, por una u otra razón, se encuentran abandonadas o estacionadas en lugares inadecuados.

4.1.3 Mantenimiento mecánico de las bicicletas.

Es responsabilidad del Operador mantener la flota en un estado de conservación óptimo en todos los aspectos, tanto estéticos como mecánicos, haciendo hincapié en este último extremo toda vez que ello afecta a las condiciones de seguridad para su uso. Como mínimo se deberá ofertar un **plan de mantenimiento** contemplando la ejecución de las siguientes operaciones:

4.1.3.1 Revisiones preventivas diarias.

Se revisarán las bicicletas presentes en los puntos de préstamo con el fin de garantizar un estado de funcionamiento y limpieza adecuados, retirando al taller para su reparación aquellas que lo requieran de tal forma que queden disponibles para su préstamo en el menor tiempo posible en los límites marcados en el presente pliego, debiendo ser sustituidas con bicicletas de reserva.

4.1.3.2 Inspección y revisión técnica del parque de bicicletas.

Durante el período de duración del contrato se realizarán al menos dos revisiones técnicas cada año al conjunto de bicicletas para comprobar su perfecto estado. Esta revisión ha de ser exhaustiva debiendo repararse todos los elementos defectuosos y corregirse los daños en la pintura o acabado que afecten a la estética de los vehículos.

La información relativa a tales incidencias deberá quedar reflejada en los informes parciales.

4.1.3.3 Reparación

El adjudicatario efectuará los trabajos de reparación de aquellas averías que se produzcan como consecuencia de un uso normal, hechos fortuitos o las sobrevenidas debido a defectos estructurales de fabricación.

4.1.3.4 Conservación del parque de bicicletas. Bajas.

Al terminar el período de contratación todas las bicicletas que continúen de alta deberán quedar reparadas y preparadas para su uso.

En caso de robo o que el deterioro sufrido por alguna de las bicicletas debido a causas fortuitas sea tal que suponga su inutilización, el Operador deberá reponer las bajas de forma que por estas causas no podrán superar el 5% de la flota al final del contrato. Es decir, superado este porcentaje los vehículos han de ser repuestos o reparados.

4.1.4 Mantenimiento de los vehículos de asistencia.

Corre a cargo del adjudicatario el mantenimiento preventivo y reparaciones del vehículo, tanto de los elementos mecánicos como la apariencia del mismo, cuidando que su funcionamiento, su limpieza y aspecto exterior estén en perfecto estado.

El Operador será responsable de cumplimentar las revisiones periódicas en la Inspección Técnica de Vehículos, los gastos sobre cobertura de riesgos y demás impuestos o cargas fiscales derivados de su tenencia y explotación.

4.1.5 Mantenimiento de las estaciones.

El Operador deberá presentar un programa de mantenimiento de las estaciones, que garantice el funcionamiento del sistema de préstamo de la bicicleta.

4.2 MANTENIMIENTO Y DESARROLLO DE LA PLATAFORMA TELEMÁTICA

El Operador deberá presentar de forma detallada las características y esquema de explotación, así como su integración, de los siguientes módulos:

- Centro de Control Integrado
- Plataforma informativa en Internet y material impreso
- Aplicaciones para telefonía móvil
- Plataforma telemática

ARTICULO 5. RENDIMIENTO DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA.

Es conocido, la complejidad de medir el éxito de un SBP. Actualmente estamos inmersos en una renovación de la idea de la bicicleta pública en España. Esta renovación esta cimentada en dos grandes pilares: planificación integrada y evaluación.

La planificación integrada (competencia a desarrollar por el Ayuntamiento) significa: comprender el papel de la bicicleta pública en una necesaria política general de la bicicleta; incorporar la política de la bicicleta a una política global de movilidad; y convertir la política de movilidad en un elemento constituyente pero no superior a la política urbanística y de gestión en cada ciudad.

La evaluación (objeto de regulación en este Pliego) es la palanca para aprender del funcionamiento del SBP que se pretende poner en marcha. Por eso el Operador deberá cada TRES (3) MESES presentar una **evaluación del sistema** con al menos los parámetros siguientes:

1. Promedio de uso de cada bicicleta del SBP por día de servicio. Es decir, nº. diario de viajes expresados como proporción del uso total de la bicicleta.
2. Promedio de bicicletas y tiempo de servicio de reparación.
3. Número de denuncias por bicicletas desaparecidas en estación.
4. Número de fallos de estacionamiento (porque la estación estaba llena) en la estación de regreso deseada.
5. Número de fallos por estación vacía.
6. Accidentes totales en bicicleta.
7. Número diario de viajes por plaza de estacionamiento.
8. Matriz origen-destino (cada 6 meses)
9. Porcentaje de redistribución de bicicletas/día y estación.
10. Número de alquileres (usos) por día.

11. Número de ciudadanos-clientes (abonados).

12. Percepción global de la calidad del SBP.

ARTÍCULO 6. LA CALIDAD EN LA GESTIÓN DEL SBP

La calidad tiene un objetivo que es responder a las expectativas del cliente y una forma de conseguirlo es hacer las cosas bien, utilizando de forma racional los medios disponibles. Así planteada, la calidad no es un objetivo sino un **proceso de mejora continua**.

Las Cartas de Servicio constituyen un sistema o "modelo" de calidad adecuado a las características del SBP como titular de funciones orientadas al ciudadano.

Definimos la carta de servicios como un documento escrito por medio del cual las organizaciones informan públicamente a los usuarios sobre los servicios que gestionan, acerca de los compromisos de calidad en su prestación y sobre los derechos y obligaciones que les asisten.

La carta de servicios pretende ser la expresión de un contrato entre el SBP y el ciudadano-cliente:

- Informar públicamente de los servicios que prestan.
- Explicar los **compromisos de calidad** asumidos en la prestación de dichos servicios.
- El establecimiento de un procedimiento seguro que garantice la eficacia de **atención al ciudadano-cliente**. (Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios)

Por todo ello, al término del VIGÉSIMO CUARTO (24) mes, el Operador deberá tener aprobada por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria la **Carta de Servicios** y proceder a la **certificación** de la misma en alguna de las siguientes entidades habilitadas en España para tal efecto:

- Agencia Estatal de Evaluación y Calidad (AEVAL)
- Asociación Española de Normalización (AENOR) o cualquier otro registrado o acreditado por la ENAC.

Para la evaluación de forma externa e independiente, el Operador solo tendrá SEIS (6) meses.

Si el Ayuntamiento considerase oportuno solicitar una evaluación de forma externa e independiente para **certificar la excelencia** de los servicios prestados por el SBP, el Operador estará obligado, al menos DOS (2) veces, en la duración del contrato, a contratar con alguna de las entidades antes mencionadas.

ARTÍCULO 7. SUPERVISIÓN DEL SISTEMA

7.1 SUPERVISIÓN BÁSICA

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria nombrará a un funcionario como responsable de la supervisión del SBP.

Para una mayor comprensión del SBP, el Operador tendrá:

- Llevar un libro de Explotación.
- Redactar un Proyecto de Implementación, al mes de la firma del Contrato.
- Inventario del SPA, antes de los DOS (2) meses de la firma del acta de inicio del servicio.
- Firma del Acta, en el plazo de NOVENTA (90) días a partir de la firma del contrato, que refleje la emigración del SPA al SBP.
- Informe Inicial, al DECIMOCTAVO (18) mes de la firma del contrato, que justifique la re-ordenación y equilibrado del SBP.
- Informe Final, al VIGÉSIMOCUARTO (24) mes, se justificará la densificación del SBP y su optimización.
- Al VIGÉSIMOCUARTO (24) mes, el Operador entregará al Ayuntamiento para su aprobación la Carta de Servicios del SBP.

El Operador deberá entregar dos copias de la documentación citada en papel impreso y en soporte informático editable.

La información que genera el comportamiento de los ciudadanos-clientes y el sistema de transporte público individual será propiedad del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Al respecto, el técnico municipal responsable de la supervisión del SBP, deberá tener acceso a la plataforma de control del SBP.

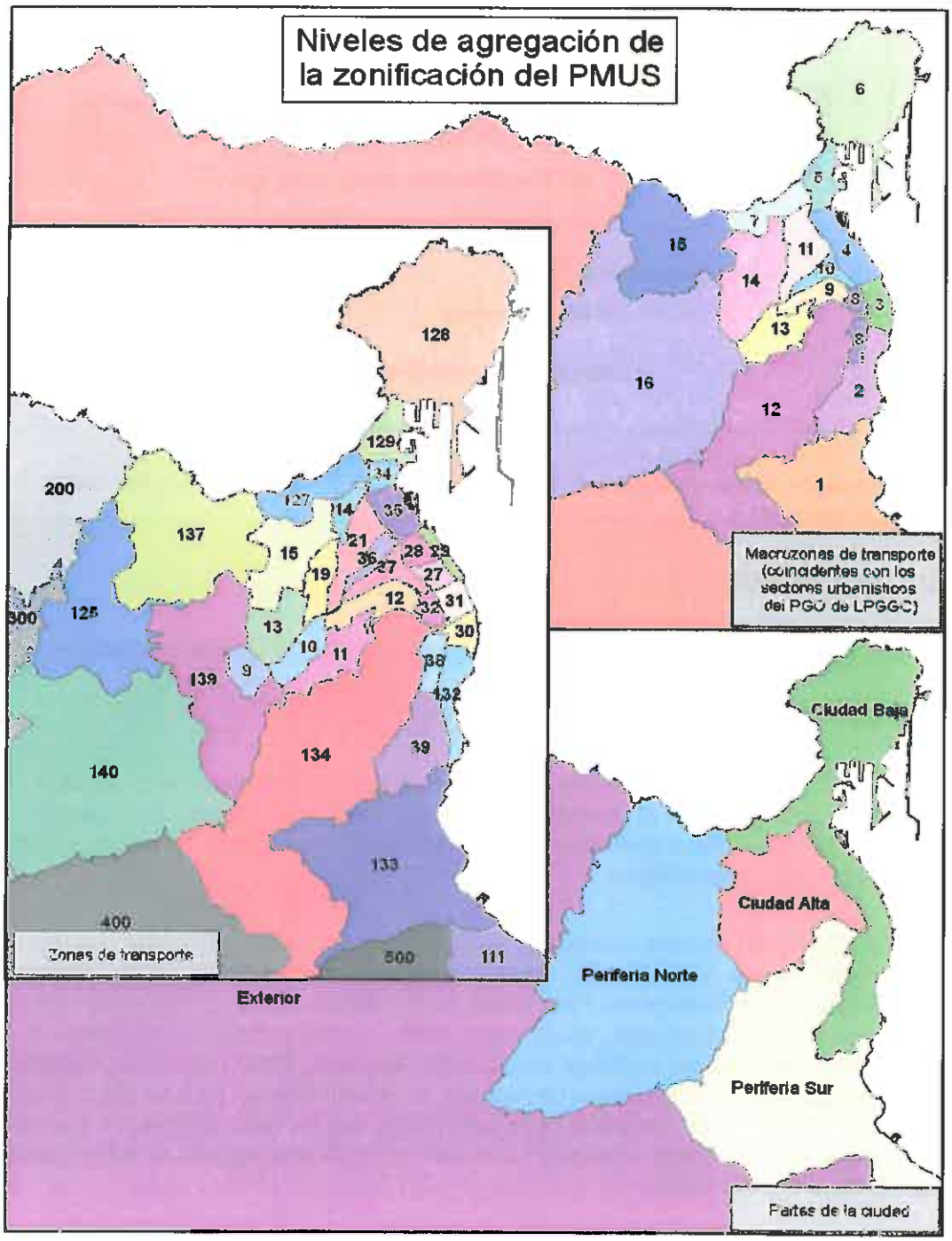
Los archivos informáticos se facilitarán en formato **.doc*, cuando se traten de documentos de texto; tablas de datos numéricos y gráficos susceptibles de ser explotados para realizar estudios se proporcionaran en hojas de cálculo **.odt*. Los formatos antes citados se corresponden con el entorno *"LIBRE OFFICE"*, implementado en este Ayuntamiento. Otras alternativas podrán ser propuestas por el adjudicatario quedando sujetas a aprobación de la dirección técnica municipal en función de su compatibilidad, complejidad, disponibilidad de licencias de usuario, etc…

7.2 SUPERVISIÓN TÉCNICA. SISTEMA INFORMACIÓN GEOGRÁFICO DEL SBP (SIG-SBP)

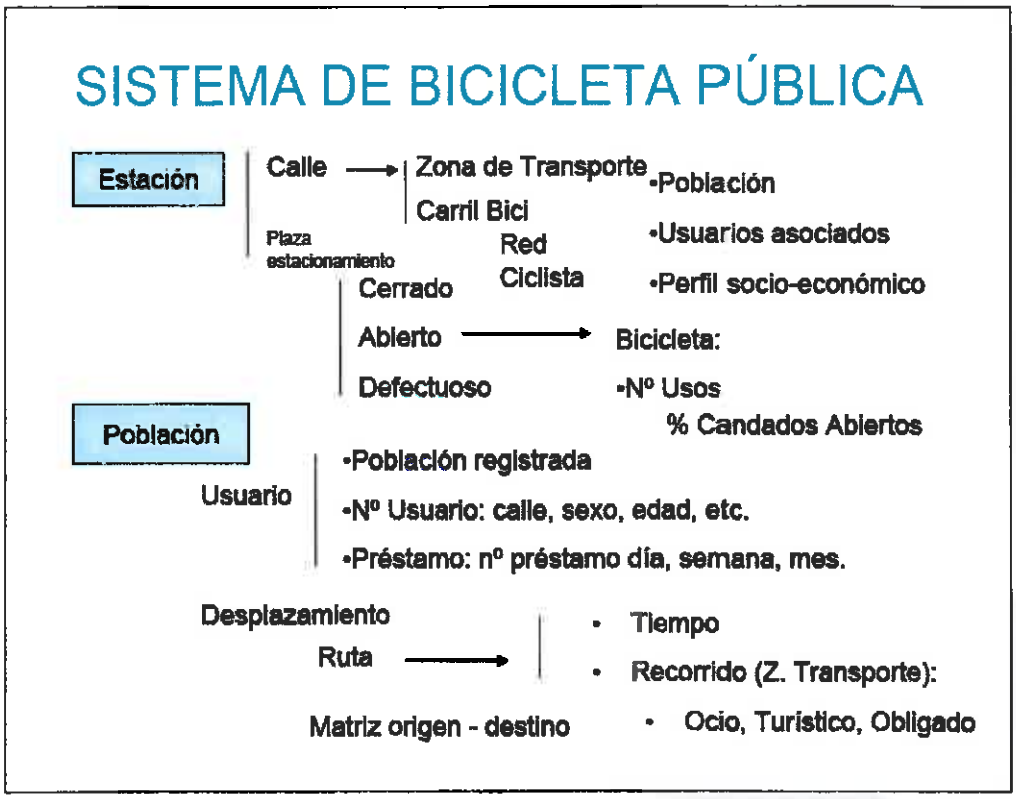
El Operador deberá configurar un sistema de información geográfico (SIG) como ayuda a la gestión y comprensión espacial del SBP.

La base de datos vectorial permitirá identificar el nivel de agregación de la zonificación que contempla el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria, los flujos (desplazamientos) del SBP y gestión de usuarios.

La estructura de datos asociados a los sistemas de explotación, sistema de calidad, gestión de usuarios, son *work in process* y se irán adaptando a las necesidades que el Ayuntamiento y Operador requieran. Debiendo el Ayuntamiento tener un sistema informático espejo que, permita en todo momento, tener la información relativa al uso del equipamiento, bicicletas, usuarios, desplazamientos, etc...



La base de datos alfanumérica deberá permitir satisfacer el desarrollo del siguiente Modelo de Datos.



El Operador viene obligado a elaborar cada SEIS (6) meses una matriz origen-destino del SBP.

ARTÍCULO 8. INVENTARIO

El Operador deberá diseñar un *inventario permanente* de los equipamientos del SBP.

ARTÍCULO 9. GESTIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA

El art.277 de la LCSP, define la concesión de servicio público como aquel en la que el empresario gestiona el servicio a su propio **riesgo y ventura.** Esto se traduce en que una vez suscrito el contrato, el operador (concesionario) lo tiene que prestar bajo su estricta **responsabilidad.**

No obstante el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria conserva sus facultades sobre el SBP, de manera que en cualquier momento, puede tanto modificarlo como suprimirlo. Facultades que comportan como no podría ser menos, la obligación de indemnizar, en su caso, como contrapartida que se otorga al gestor tanto si el servicio se modifica como si se suprime. Pero, al mismo tiempo, en el ejercicio de esta facultad de intervención, el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria velara por la disciplina de la prestación del servicio, ejerciendo funciones de dirección, policía, tutela y sanción con la finalidad de asegurar el cumplimiento del contrato, art. 5 del RSCL.

La implantación del servicio público de transporte individual, de nueva creación, deberá ser este sostenible económicamente. Al respecto el Ayuntamiento maneja

dos escenarios para la implantación del SBP. El aprobado en la Memoria para la declaración del SBP como servicio público de transporte individual, de marcado carácter conservador. Asimismo, el Plan Director de la Bicicleta, en base a la proyección del comportamiento del actual sistema de préstamo de bicicletas (SPA) y del análisis de la demanda, prevé un escenario mejorado. Por todo ello, el Operador deberá presentar una EVALUACIÓN y ANÁLISIS de este proyecto, debiendo detallar el COSTE DE PRESTACIÓN, entendido como el procedimiento para financiar su implantación y desarrollo.

- Horizonte Temporal (HT). Estimación técnica para la evaluación económica del SBP: DIEZ (10) años.

- Dimensión del Proyecto (DP). Tamaño del proyecto de inversión (cuota de mercado), viabilidad técnica, organización, etc…

  - Análisis de la demanda.

    El máximo potencial de usuarios del SBP se estimó en 15.700 personas. El primer año 3.500 usuarios y una previsión de incremento anual de 1.523 usuarios.

  - CF_0 (gasto primer establecimiento):

    764.000,00 €

    El Operador deberá presentar un PLAN FINANCIERO.

  - Evaluación del cash-flow operativo.

    Se estima un gasto total de 5.749.847,77 €.

    El Operador deberá detallar los siguientes gastos:

    1. Costes de mantenimiento
       - Mantenimiento de bicicletas
       - Distribución de bicicletas
       - Mantenimiento de estaciones
       - Seguros de instalaciones y bicicletas
       - Marketing y comunicación
       - Programa de fomento del uso de la bicicleta.
       - Personal
    2. Amortizaciones
    3. Gastos generales

  - Periodo de Recuperación (PR). Considerando que el coste de prestación estimado es muy inferior al previsible en base a una demanda moderada. El Operador deberá indicar su PR.

  - Tarifa. El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria a través del procedimiento para la declaración del Servicio Público de Transporte individual, consideró las siguientes tarifas:

    - Abono anual: 35,00 €
    - Abono mensual: 10,00 €

Al respecto, el Operador deberá diseñar un cuadro de precios que especifique conforme al artículo 3.5.4 la prestación del servicio público conforme a los objetivos del SBP. Los precios, una vez superados los 30 minutos, deberán aumentar exponencialmente y alcanzar un elevado máximo diario, incluso una sanción.

El Ayuntamiento en un plazo de NOVENTA (90) días se compromete a tramitar el precio público del SBP.

El precio de alquiler según las distintas modalidades deberá incluir el coste del seguro de responsabilidad civil.

ARTÍCULO 10. PROCEDIMIENTO REVISIÓN DE LAS TARIFAS:

Las tarifas serán revisables en el transcurso de la concesión, a partir de los treinta meses contados desde la firma del acta de inicio del servicio.

El Operador deberá presentar de forma precisa una descomposición de los factores constitutivos para la formación de las tarifas.

Dado que este servicio público se implanta ex-novo, el Operador deberá formular a tenor de las bases del otorgamiento de la concesión, de la necesaria amortización del equipamiento, plazo de ejecución, coste de establecimiento del servicio y gastos de explotación, la adopción de alguna de las siguientes medidas:

- Abono de una cantidad compensatoria, como consecuencia de la aplicación de subvenciones o ayudas al transporte.
- Reducción del plazo de vigencia de la concesión.
- Tarifas blandas que permitan flexibilidad en el importe, variación del tiempo de uso en cada préstamo, bonificar el uso combinado con otros modos de transporte, captación y fidelización de usuarios, etc.
- Combinación de alguna de las medidas descritas en los apartados anteriores y cualquier otra expresamente prevista en la LCSP.

ARTÍCULO 11. INCUMPLIMIENTOS Y PENALIDADES

A. Clasificación de las infracciones

LEVES

1. No recoger en el Libro de Explotación, las incidencias y órdenes relativas de la explotación técnica del servicio.
2. Reiteración de fallos de estacionamiento (por estación llena/vacía). Criterio:

- Fallos/día en la misma estación.
- Fallos totales del sistema: día/semana.

3. Retraso superior a los QUINCE (15) DÍAS en la entrega de la información necesaria para la supervisión administrativa del SBP.
4. Falta de limpieza de las bicicletas y/o de las estaciones.

5. Cualquier incumplimiento de las condiciones establecidas en el Pliego de Prescripciones Técnicas que no provoque la distorsión de la ejecución de los trabajos requeridos.

GRAVES

1. La reiteración o reincidencia de TRES (3) incumplimientos leves en un plazo de tres meses.
2. La falta de confidencialidad de la información que conozcan con ocasión de la concesión del SBP.
3. El retraso superior a QUINCE (15) DÍAS e inferior a TREINTA (30) DÍAS en la puesta en marcha de los aspectos técnicos recogidos en el proyecto de implementación; en la reordenación y equilibrado del SBP; en la densificación y optimización; o, en la aprobación de la Carta de Servicio.
4. Obstaculizar las funciones de inspección y vigilancia que debe efectuar el Ayuntamiento en el ejercicio de sus competencias (art. 127.2 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales).
5. Fallo en el Centro de Control Integrado. Así como el fallo de comunicación del Sistema Informático en espejo.

MUY GRAVES

1. La reiteración o reincidencia de CINCO (5) o más incumplimientos graves en el plazo de un año.
2. El incumplimiento del contenido de la oferta que haya sido objeto de valoración de acuerdo con los criterios aprobados al efecto por el órgano de contratación.
3. No cumplir las condiciones y contenidos del Pliego de Prescripciones Técnicas, cuando ello provoque la distorsión en el cumplimiento del otorgamiento del SBP.
4. No usar correctamente la información a la que el Operario o concesionario haya tenido acceso como consecuencia como consecuencia del otorgamiento del SBP.

B. Límites de las penalidades económicas.

Las infracciones serán sancionadas siguiendo la clasificación de las mismas y según las siguientes cantidades:

- Leves ..... amonestación por escrito
- Graves .....de 2.000,00 € a 10.000,00 €
- Muy graves.....de 10.000,00 € a 20.000,00 €

La cantidad a imponer se obtendrá de la valoración de los antecedentes anteriores respecto a incumplimientos así como la naturaleza y alcance de los mismos.

ARTÍCULO 12. REVERSIÓN O DEVOLUCIÓN DEL SBP

Serán objeto de reversión las instalaciones y equipamientos de suministro de energía que a lo largo de la concesión fuesen necesarias para la correcta explotación del SBP, así como la infraestructura física (antenas, cables, etc.,...) de comunicación entre las estaciones y el centro de comunicación y control.

ARTÍCULO 13. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Toda vez que no existe en el pliego exigencias de contraprestaciones económicas a satisfacer mutuamente entre el ayuntamiento y el contratista que resulte adjudicatario de la concesión, la adjudicación se regirá por los criterios técnicos que constan en la tabla siguiente:

EPÍGRAFE	CRITERIO	DESCRIPCIÓN CONDICIÓN MÁS VENTAJOSA	VALOR	PONDERACIÓN	PUNTOS MAX.
	Inversión total	Mayor importe	100	0,12	12
3.8	Promoción	Mayor presupuesto dedicado a medios materiales en tareas de promoción del uso y seguridad en la conducción y tráfico en la bicicleta. (importe en euros)	100	0,08	8
1.9.4	Medios de pago habilitados a final de la fase 1.7.5	Número de medios de pago que hagan y faciliten la adquisición de tiempo de uso	100	0,07	7
1.9.1	Cuadro de precios	Mayor número de tarifas que abarquen todos los usos posibles incluso las de promoción y fidelización	100	0,07	7
	Retorno de la inversión	Minoración del plazo	100	0,06	6
1.9.4	Número de puntos con energía renovable	Mayor número de estaciones con energía renovable	100	0,06	6
3.5.2	Número de puntos totales de préstamo	Mayor número de puntos de préstamo	100	0,06	6
1.7.5	Puesta en marcha de 30 estaciones	Minoración del plazo (días naturales)	100	0,05	5
1.7.6	Equilibrar el sistema	Minoración del plazo (días naturales)	100	0,05	5
3.7	Plan de marketing	Importe (€) destinado a publicidad y "marketing", etc.	100	0,04	4
1.7.2	Proyecto de implementación	Minoración del plazo (días naturales)	100	0,04	4
1.7.8	Seguridad en la **GESTIÓN**	Número de medidas para asegurar la gestión	100	0,04	4
1.7.3	Asumir el SPA	Minoración del plazo (días naturales)	100	0,03	3
1.7.4	Emigrar del SPA al SPB	Minoración del plazo (días naturales)	100	0,03	3
1.7.7	Densificar la red	Minoración del plazo (días naturales)	100	0,03	3
4.2	Aplicaciones para móvil	Número de funciones en las aplicaciones de telefonía móvil significativas por su eficacia para la gestión del servicio e interacción de los usuarios.	100	0,03	3
1.9.4	Descomposición de las tarifas	Mayor número de conceptos en los que estén descompuestas las tarifas al objeto de facilitar su estudio para la revisión	100	0,03	3
1.9.4	Vehículos híbridos o eléctricos	Mayor número	100	0,03	3
1.9.4	Puntos de carga para bicicleta eléctrica	Mayor número	100	0,03	3
1.9.4	Número de estaciones dotadas de puntos para carga de baterías de bicicleta eléctrica	Mayor número	100	0,03	3
3.8	Medidas para fomentar la intermodalidad	Número de preacuerdos con otros operadores o medios técnicos independientes que favorezcan la intermodalidad.	100	0,01	1
1.9.1	Alcanzar la disponibilidad máxima 365 días/24 horas	Minoración del plazo (días naturales)	100	0,01	1
PUNTUACIÓN TOTAL					**100**

ARTÍCULO 14. PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN

Se valorará asignando 100 puntos a las propuestas que presenten las condiciones más favorables al ayuntamiento. El resto se valorará en proporción directa a aquella aplicándosele a continuación el factor de ponderación atribuido en función de la importancia del mismo. El producto resultante reflejará el valor del criterio analizado en la oferta, según la fórmula:

$$V = \frac{Oc x 100 x Ip}{Om}$$

Donde V = Valor en puntos

Om = Valor más favorable a los intereses municipales.

Oc = Valor estudiado en la oferta comparada

Ip = Índice de ponderación asignado a cada criterio o adjudicación

Finalmente se obtendrá la suma de los puntos resultantes en la valoración de los criterios, hallándose así la puntuación total de las ofertas presentadas. La oferta que obtenga una mayor puntuación se entenderá como la más adecuada para satisfacer los requerimientos técnicos del pliego los pliegos de condiciones.

ARTÍCULO 15. PRESENTACIÓN DE OFERTAS

Independiente de lo regulado en el pliego de cláusulas administrativas, la calidad técnica de las ofertas presentadas se valorará con arreglo a lo prescrito en el artículo 13 del pliego de condiciones técnicas.

El contrato no estipula canon o precio a satisfacer por el ayuntamiento al concesionario, ni en sentido contrario. No procede por tanto realizar ninguna valoración de dicho criterio o parámetro por lo cual la adjudicación se realizará a la vista de la calidad técnica de la oferta tras el oportuno análisis de la misma.

Con objeto de facilitar la valoración, se han fijado unos criterios objetivos que figuran en el artículo antes mencionado.

EPÍGRAFE	CRITERIO	Valor ofertado	Página de la memoria técnica o económico administrativa donde se concreta el dato
	Inversión total		
3.8	Promoción		
1.9.4	Medios de pago habilitados a final de la fase 1.7.5		
1.9.1	Cuadro de precios		
	Retorno de la inversión		
1.9.4	Número de puntos con energía renovable		
3.5.2	Número de puntos totales de préstamo		

1.7.5	Puesta en marcha de 30 estaciones		
1.7.6	Equilibrar el sistema		
3.7	Plan de marketing		
1.7.2	Proyecto de implementación		
1.7.8	Seguridad en la **GESTIÓN**		
1.7.3	Asumir el SPA		
1.7.4	Emigrar del SPA al SPB		
1.7.7	Densificar la red		
4.2	Aplicaciones para móvil		
1.9.4	Descomposición de las tarifas		
1.9.4	Vehículos híbridos o eléctricos		
1.9.4	Puntos de carga para bicicleta eléctrica		
1.9.4	Número de estaciones dotadas de puntos para carga de baterías de bicicleta eléctrica		
3.8	Medidas para fomentar la intermodalidad		
1.9.1	Alcanzar la disponibilidad máxima 365 días/24 horas		

En correspondencia, en el modelo de proposición habrán de resumirse y concretarse los datos por los que se valorarán las ofertas, debiendo especificar en la tabla siguiente la localización de los mismos en el documento de la memoria técnica o económica administrativa. Todo dato referido a cualquiera de los criterios de adjudicación que no conste suficientemente explicitado o refleje características de elementos o prestaciones manifiestamente no significativas o de poco interés por su ineficacia para la gestión del servicio, será desestimado y excluido por tanto de la valoración del criterio a que se refiera.

15.1 EXTENSIÓN DE LA OFERTA:

Las ofertas se presentarán en un documento cuya extensión máxima será de 100 páginas escritas en tipografía Arial, tamaño 11 e interlineado sencillo. Se admitirán, además, hasta un 30% de páginas en anexos técnicos reservados a catálogos, folletos o ilustraciones que mejoren la compresión del contenido de la oferta.

Las Palmas de Gran Canaria, a 10 de febrero de 2013

EL JEFE DEL SERVICIO DE MEDIO AMBIENTE

José Matías Ramos Trujillo