

**PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DEL CONCURSO DE ASISTENCIA
TÉCNICA PARA EL ANALISIS DEL IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y
MEDIOAMBIENTAL DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN NAVARRA SOBRE
VIAJEROS Y MERCANCIAS.**

Índice

1.- INTRODUCCIÓN.....	1
2.- OBJETO DEL CONCURSO.	2
3.- CONTENIDO Y DESARROLLO DE LOS TRABAJOS.	2
3.1. Primera etapa: Obtención de datos básicos y diagnóstico preliminar....	3
3.2. Segunda etapa: Cálculo del Impacto Económico.....	3
3.2.1. Objetivo.....	3
3.2.2. Alcance detallado.....	3
3.3. Tercera etapa: Cálculo del Impacto Social.....	4
3.3.1. Objetivo.....	4
3.3.2. Alcance detallado.....	5
3.4. Cuarta etapa: Cálculo del Impacto Medioambiental.....	6
3.4.1. Objetivo.....	6
3.4.2. Alcance detallado.....	6
4.- EVALUACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS.	7
5.- DIRECCIÓN Y DECISIONES INTERMEDIAS.....	7
6.- PLAZOS DEL ESTUDIO.	7
7.- PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS.	8
8.- PRESUPUESTO.....	8

1.- INTRODUCCIÓN.

El continuo crecimiento de la movilidad de las personas y de las mercancías es un fenómeno común en el conjunto de toda Europa.

El Gobierno de Navarra consciente de la importancia y del crecimiento del impacto de la Alta Velocidad, como modo de transporte competitivo en distancias medias, está acometiendo, en el marco de sus competencias, importantes pasos para conocer el impacto de la implantación del Tren de Alta Velocidad (en adelante TAV) en Navarra que garantice la sociedad saludable, sostenible y de bienestar así como una movilidad eficaz de personas y de bienes.

Todos estos aspectos redundan en una mejora de la sostenibilidad del Transporte en Navarra y del propio Territorio. En este sentido, se entiende por Transporte Sostenible "la actividad de naturaleza económica que tiene por objeto el traslado de personas y/o bienes, sujeta o no a autorización administrativa, la cual debe garantizar la accesibilidad universal mediante la utilización equilibrada de los diferentes Modos de Transporte en condiciones de seguridad, calidad y eficiencia, que debe garantizar, también, la capacidad de las generaciones futuras en la resolución de sus necesidades".

La sostenibilidad del transporte implica por tanto la consideración de una triple dimensión:

- A. Sostenibilidad económica se encarga de la eficiencia económica, de la optimización del uso de los recursos públicos, de la minimización de los costes externos.
- B. Sostenibilidad social hace referencia a la integración y movilidad en el Territorio, al incremento del bienestar, seguridad y confort, al servicio social.
- C. Sostenibilidad medioambiental estudia la reducción del impacto medioambiental, la consideración de los costes externos en los efectos medioambientales.

A la vista de la situación actual y de la previsible demanda de movilidad, dentro de la política de apoyo decidido de transporte público, y teniendo presente las recientes tendencias en otras ciudades y áreas metropolitanas españolas y europeas, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra considera oportuno realizar un concurso de asistencia y consultoría técnica para el análisis del Impacto Económico, Social y Medioambiental del Tren de Alta Velocidad en Navarra sobre viajeros y mercancías.

Este Estudio lo realiza el Gobierno de Navarra al amparo de sus competencias, en materia de planificación de los sistemas de transporte.

En consecuencia, el objetivo de este estudio es establecer las condiciones técnicas para la asistencia y consultoría técnica para el análisis del Impacto Económico, Social y Medioambiental del Tren de Alta Velocidad en Navarra sobre las personas y las mercancías así como los beneficios derivados de su implantación.

2.- OBJETO DEL CONCURSO.

El objeto del Concurso es la contratación de servicios de asistencia técnica para la realización del ANALISIS DEL IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN NAVARRA SOBRE VIAJEROS Y MERCANCIAS.

Se trata de analizar el impacto, que en todos los niveles, supondrá la implantación de la Red de Alta Velocidad, tanto a nivel de transporte de personas como de mercancías.

3.- CONTENIDO Y DESARROLLO DE LOS TRABAJOS.

Las tareas a realizar para la completa elaboración del estudio de asistencia y consultoría técnica se organizarán en las siguientes etapas, cuyos contenidos se detallan en los siguientes puntos de este Pliego:

- 1ª ETAPA: Obtención de datos básicos, diagnóstico preliminar y análisis general del estudio.
- 2ª ETAPA: Cálculo del Impacto Económico.
- 3ª ETAPA: Cálculo del Impacto Social.
- 4ª ETAPA: Cálculo de Impacto Medioambiental.

Con el desarrollo de los trabajos arriba enumerados, se habrá definido desde varios puntos de vista (económicos, sociales y medioambientales), el impacto de la implantación del TAV en Navarra.

Los licitadores expondrán en sus propuestas los conceptos y procedimientos con que abordarán el diseño de las alternativas concretas.

Igualmente, los licitadores detallarán la naturaleza y la formalización de las variables que expresarán las características de cada alternativa para su ulterior evaluación.

3.1. Primera etapa: Obtención de datos básicos y diagnóstico preliminar.

- 1** El consultor deberá recopilar información relevante para analizar el impacto de la implantación del TAV en Navarra.
- 2** Realizar entrevistas con los agentes implicados (usuarios, empresas y administraciones).
- 3** Y realizar un análisis general del estudio en base a las variables que lo componen.

3.2. Segunda etapa: Cálculo del Impacto Económico.

3.2.1. Objetivo.

Identificación general de los efectos de la construcción del TAV en Navarra sobre el nivel de producción, empleo a nivel regional, renta y tejido empresarial en Navarra.

3.2.2. Alcance detallado.

El análisis del Impacto Económico debe ser estudiado desde dos perspectivas complementarias:

- A. Impacto Económico cuantificable, que busca la estimación de la Demanda Final incremental, y sus efectos en Valor Añadido Bruto, Empleo y Recaudación, mediante el uso de tablas Input-Output.

Este Impacto económico, debe comprender los diversos efectos que la nueva infraestructura del TAV puede suponer para Navarra, teniendo en cuenta:

1. Los efectos directos que, sobre las empresas constructoras y gestoras del proyecto, las empresas asociadas a su actividad y los viajeros que pueden verse atraídos, generen demanda dirigida hacia distintos sectores.
2. Los efectos indirectos en los sectores, que proveen de bienes intermedios a otros sectores, que han recibido el incremento de demanda deben, a su vez, solicitar bienes intermedios a sus proveedores. De esta forma se inicia una cadena infinita de efectos, en progresión decreciente.
3. Los efectos inducidos que afectan a las familias y hogares que reciben una renta derivada de su colaboración en la producción de todos estos bienes que posteriormente emplean en el consumo de otros bienes, generando una demanda adicional.

- B. Impacto Económico cualitativo, se fundamenta en el análisis de los efectos dinamizadores de la economía Navarra como consecuencia de la implantación del TAV.

En este sentido, el adjudicatario deberá analizar, además del incremento de riqueza, empleo y recaudación que un proyecto de este tipo provoca en la región (ya analizado de forma cuantitativa), otra serie de impactos beneficiosos y no tan evidentes pero que en ocasiones pueden resultar incluso más importantes que los medibles, tales como:

- La atracción de inversiones.
- La dinamización del transporte de mercancías.
- La imagen de la región.
- La apertura al exterior.
- La dinamización de ciertos sectores.

En este apartado, será de vital importancia el análisis de los beneficios de la nueva infraestructura de alta velocidad en relación a su impacto cualitativo en la dinamización del sector del transporte de mercancías. Para ello, el adjudicatario deberá, a partir de la información disponible, analizar:

1. Los flujos actuales del transporte de mercancías intra comunidad y con otras comunidades limítrofes.
2. El reparto modal del transporte de mercancías en Navarra y tipología de mercancías transportada.
3. La situación de las infraestructuras ferroviarias o viarias asociadas actualmente al transporte de mercancías en Navarra.
4. El potencial de trasvase del transporte de mercancías de otros modos de transporte al ferroviario, teniendo en cuenta que dicho efecto puede ser producido por:
 - La liberación, al tráfico de mercancías, de las infraestructuras ferroviarias convencionales por el paso del transporte de viajeros a la red de alta velocidad.
 - El desarrollo de tráficos mixtos viajeros-mercancías en la nueva red de alta velocidad.

3.3. Tercera etapa: Cálculo del Impacto Social.

3.3.1. Objetivo

El adjudicatario deberá evaluar la contribución del TAV a los objetivos de sostenibilidad social que se pretenden, a través de una infraestructura similar.

De las experiencias recientes se ha detectado que las estaciones de alta velocidad originan cambios importantes en las ciudades, lo que implica cambios potenciales en sus condiciones económicas, sociales y urbanísticas.

En este sentido, se deberán tener en cuenta, de forma cualitativa, los beneficios sociales derivados de:

1. La mejora de la integración y movilidad en el Territorio de Navarra por parte de los ciudadanos de la región.
2. La mejora de la productividad y de la actividad económica en sectores directamente afectados por el desarrollo de las nuevas infraestructuras.
3. La mejora y el incremento del bienestar, seguridad y confort bajo los criterios de calidad, eficiencia en el transporte y principios de accesibilidad universal para los ciudadanos.

3.3.2. Alcance detallado.

El adjudicatario, partiendo de la información actualmente ya disponible sobre la movilidad en el Territorio de Navarra (o cualquiera otra información disponible o que el adjudicatario disponga), deberá desarrollar un trabajo para identificar el impacto social que el nuevo TAV supondrá para la sociedad Navarra.

En este sentido, será fundamental la consideración del TAV como un elemento clave para facilitar la movilidad entre ciudades de Navarra, españolas y europeas, favoreciendo el intercambio, el contacto social y el crecimiento de los núcleos urbanos.

Tal y como se ha comentado, es un hecho que la llegada de la alta velocidad beneficia a las ciudades que tienen potencial que ofrecer, aprovechando el impulso para la competitividad y para el desarrollo económico que esta infraestructura conlleva.

Por ello, y en esta área, el adjudicatario deberá:

1. Identificar de manera preliminar las posibilidades de crecimiento de nuevos desarrollos urbanos derivados de la construcción del TAV, mediante el análisis del trazado previsto, las tendencias de crecimiento, las sinergias producidas por la nueva infraestructura y el trazado previsto.
2. Estimar las mejoras de accesibilidad al transporte y al movimiento (accesibilidad a nuevos servicios y oportunidades) de los ciudadanos Navarros dentro y fuera del Territorio de Navarra.
3. Plantear el crecimiento de nuevas relaciones e intercambios con las capitales limítrofes servidas por el TAV, utilizando como referencia el

crecimiento de tráfico habido en los últimos 15 años en las autovías de relación con las Comunidades Autónomas de su entorno.

4. Estudiar la repercusión que el impacto del TAV pueda causar en el resto de los servicios actuales de transportes existentes en Navarra.

3.4. Cuarta etapa: Cálculo del Impacto Medioambiental.

3.4.1. Objetivo.

En relación al impacto medioambiental del TAV, será necesario tener en cuenta durante el estudio dos aspectos fundamentales:

1. La estimación de la reducción de emisiones provocadas por el afianzamiento del nuevo TAV como medio de transporte público, en detrimento de otros modos de transporte de viajeros, más contaminantes.
2. La capacidad de transporte de mercancías y el trasvase del transporte de mercancías de otros modos de transporte al ferroviario. Dicho efecto puede producirse por:
 - La liberación, al tráfico de mercancías, de las infraestructuras ferroviarias convencionales por el paso del transporte de viajeros a la red de alta velocidad.
 - El desarrollo de tráficos mixtos viajeros-mercancías en la nueva red de alta velocidad.

Teniendo en cuenta estos aspectos, el adjudicatario deberá desarrollar una identificación general, de carácter cualitativo, de los beneficios medioambientales derivados de la construcción del TAV, teniendo en cuenta:

- La reducción de los costes externos derivados del trasvase de tráfico a la red ferroviaria, como consecuencia del nuevo TAV.
- El impacto medioambiental directo del nuevo TAV.

3.4.2. Alcance detallado.

Partiendo de la información actualmente ya disponible sobre la movilidad en el Territorio de Navarra (o cualquiera otra información disponible) será necesario determinar tanto la reducción de costes externos como el impacto medioambiental directo (de manera aproximada).

Para ello, será necesario que el adjudicatario, al menos, desarrolle las siguientes tareas:

1. La estimación de la movilidad origen-destino (tanto de la población Navarra como de las mercancías que circulan por su territorio), y de sus relaciones intermunicipales e intercomunitarias.
2. La estimación de un rango porcentual de captación de dicha demanda actual por parte del TAV y proyección futura de dicha tendencia.
3. La traducción de dichas cifras de movilidad a ahorros de emisiones atmosféricas, reducción de accidentabilidad y de congestión viaria, entre otros. Estimación global de los ahorros diarios en costes externos ambientales y sociales con el transporte por la nueva estructura ferroviaria.
4. La identificación del impacto directo, desde un punto de vista medioambiental, del tráfico del TAV.

4.- EVALUACIÓN Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS.

Las alternativas, diseñadas y expresadas sistemáticamente mediante las variables pertinentes, serán después evaluadas, a fin de seleccionar las que resulten más adecuadas y pueda calificarse el impacto de la implantación TAV en Navarra.

Los licitadores expondrán en sus propuestas la técnica y el procedimiento concretos de evaluación que se proponen utilizar, que en todo caso habrá de ser multicriterio. De modo que para cada alternativa diseñada y sujeta al procedimiento será preciso obtener un índice numérico de evaluación.

5.- DIRECCIÓN Y DECISIONES INTERMEDIAS.

La Dirección del Estudio por parte del Gobierno de Navarra estará a cargo de un técnico facultativo designado por la Dirección General de Transportes, quien ejercerá su función sin perjuicio de las responsabilidades que corresponda asumir al adjudicatario y a su personal en la realización del Estudio.

En el cronograma a que se refiere el siguiente epígrafe, los licitadores harán constar los momentos del Estudio en que será precisa la toma de decisiones por parte del Director, para proseguir con las siguientes etapas o tareas.

6.- PLAZOS DEL ESTUDIO.

El plazo máximo para el desarrollo del proyecto es de 3 meses.

7.- PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS.

Los productos del trabajo que el adjudicatario del concurso debe considerar en su oferta son los siguientes:

1. Al finalizar el primer mes de trabajo, se deberá entregar un informe sobre el análisis general del estudio en base a las variables que lo componen.
2. Al finalizar el segundo mes de trabajo, se deberá entregar el estudio concluido correspondiente al impacto económico, así como las principales conclusiones estratégicas de los análisis de impacto social y medioambiental.
3. Al finalizar el tercer de trabajo, se deberán entregar los estudios concluidos correspondientes al impacto social y medioambiental.

Los Informes descritos se entregarán en soporte informático compatible con los sistemas implantados en el Gobierno de Navarra y editados en papel, por los procedimientos de uso en empresas consultoras: seis ejemplares para cada uno de los Informes ordinarios.

8.- PRESUPUESTO.

El gasto máximo para este contrato de asistencia técnica asciende a dos cientos mil euros, 200.000 euros el cual incluye la totalidad de impuestos y gastos que pudieran incurrirse por parte del adjudicatario, correspondientes al presupuesto de gastos de 2008.

Al finalizar el segundo mes de trabajo.....40%.

Al finalizar el tercer de trabajo60%.

Cada uno de los porcentajes anteriores constituirá un hito de facturación y abono al adjudicatario por los trabajos del Estudio, que se materializará a la terminación, presentación, comprobación y recepción de los trabajos correspondientes.