



Acta sobre B: Propuesta de criterios cualitativos

**CRITERIOS CUALITATIVOS DEL CONTRATO
SOBRE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE
MEDIANTE LA PLANIFICACIÓN DE
INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS
EXPEDIENTE SIMP-EXP 02/25**

ACTA DE CALIFICACIÓN SOBRE B

Criterios cualitativos del contrato sobre movilidad más sostenible mediante la planificación de infraestructuras y servicios

Con fecha 24 de junio de 2025, Tracasa Instrumental, S.L. (en adelante, Itracasa), inició un procedimiento de licitación cuyo valor estimado permite su tramitación en base a la normativa reguladora del procedimiento simplificado. Proceso que tenía como objetivo solicitar ofertas para una necesidad específica englobada dentro del alcance contemplado en el pliego de condiciones reguladoras.

El valor estimado asciende a **60.000,00€**, IVA excluido.

El anuncio de licitación fue publicado en la Plataforma de Licitación Electrónica de Navarra, finalizando el plazo de presentación de ofertas el 11 de julio de 2025 a las 23:59 horas.

Han presentado oferta a la licitación las siguientes entidades:

- Hupi Ibérica
- Libelium LAB S.L.
- Aretian
- Synnect Technologies SL

A las 10.00 horas del día 14 de julio de 2025, se procede a la apertura del sobre B, que contiene la documentación técnica de las ofertas, a fin de ser valorada conforme a los criterios de adjudicación basados en juicios de valor. En la misma fecha, se solicita asesoramiento en la valoración técnica al siguiente equipo de expertos:

- Jone Ezcurra
- Javier Latasa
- Marcela Delgado

A continuación, se muestra el resultado de la valoración de los criterios sometidos a la aplicación de juicios de valor:

En el apartado 1 de la cláusula nº 15 'Criterios de adjudicación' del pliego de contratación, se establecen los criterios cualitativos-técnicos (no valorables con fórmulas) de la siguiente forma:

Para la adjudicación se valorarán los criterios hasta un máximo de 50 puntos. Se tendrá en cuenta el siguiente desglose de criterios cualitativos:

Impacto potencial en el Ayuntamiento: 20 puntos

Se valora el impacto estratégico que la solución puede tener en el Ayuntamiento más allá del desarrollo técnico del piloto, con especial énfasis en los siguientes aspectos:

- Alineación de la solución con los objetivos estratégicos y prioridades del Ayuntamiento.
- Capacidad de la propuesta para mejorar servicios públicos, generar valor para la ciudadanía o activar nuevas oportunidades.

- Potencial transformador de la solución en relación con el reto planteado en el contexto institucional.

Teniendo en cuenta los parámetros anteriormente mencionados, se aplicará las siguientes directrices de ponderación:

Valoración	Puntuación	Descripción
Excelente	17–20 puntos	La propuesta presenta un impacto claro, sólido y bien argumentado, alineado con las prioridades estratégicas del Ayuntamiento. Demuestra una alta capacidad transformadora y proyección a medio y largo plazo.
Buena	12–16 puntos	La propuesta identifica impactos relevantes y está alineada con las prioridades municipales, aunque con un menor grado de desarrollo, claridad o alcance estratégico.
Aceptable	6–11 puntos	El impacto está descrito de forma general o poco precisa. La vinculación con el contexto del Ayuntamiento es débil o poco argumentada.
Insuficiente	0–5 puntos	El impacto es irrelevante, no está desarrollado o no presenta relación clara con el reto ni con las prioridades municipales.

Factibilidad de adopción e integración de la solución tras el piloto: 15 puntos

Se valora la viabilidad de que la solución pueda ser sostenida, integrada o escalada en el Ayuntamiento una vez finalizado el piloto, con especial énfasis en los siguientes aspectos:

- Identificación realista de los requerimientos técnicos, organizativos o presupuestarios para su adopción.
- Coherencia entre la solución propuesta y las capacidades del área municipal que la implementaría.
- Grado de autonomía futura del Ayuntamiento para mantener, adaptar o escalar la solución.

Teniendo en cuenta los parámetros anteriormente mencionados, se aplicará las siguientes directrices de ponderación:

Valoración	Puntuación	Descripción
Excelente	13–15 puntos	Excelente (13–15 puntos): La propuesta presenta un enfoque sólido y bien detallado sobre cómo se integraría la solución

		tras el piloto, considerando de forma realista recursos, capacidades internas y sostenibilidad a futuro.
Buena	9–12 puntos	La propuesta plantea una integración plausible y coherente, aunque con aspectos menos desarrollados o sin detallar completamente las condiciones requeridas.
Aceptable	5–8 puntos	Se menciona la posibilidad de adopción, pero de forma genérica o sin argumentar con claridad la viabilidad de su integración.
Insuficiente	0–4 puntos	No se plantea una estrategia de adopción o esta es poco realista, insuficiente o desconectada del contexto del Ayuntamiento.

Capacidad del piloto para generar aprendizajes útiles y transferibles: 10 puntos

Se valora la posibilidad de que el piloto proporcione conocimiento aplicable más allá de su duración, con especial énfasis en los siguientes aspectos:

- Claridad en los resultados esperados y el tipo de aprendizajes que se pretende obtener.
- Métodos o mecanismos propuestos para recoger, sistematizar o comunicar los aprendizajes.
- Relevancia y aplicabilidad de los aprendizajes a otros contextos, áreas o proyectos del Ayuntamiento.

Teniendo en cuenta los parámetros anteriormente mencionados, se aplicará las siguientes directrices de ponderación:

Valoración	Puntuación	Descripción
Excelente	9–10 puntos	La propuesta identifica aprendizajes concretos, útiles y bien conectados con los objetivos institucionales. Incluye mecanismos claros y realistas para su recogida y transferencia.
Buena	6–8 puntos	Se plantean aprendizajes pertinentes y un enfoque razonable para su aprovechamiento, aunque con menor grado de detalle o desarrollo.

Aceptable	3–5 puntos	Se mencionan aprendizajes potenciales, pero de forma genérica o sin claridad metodológica.
Insuficiente	0–2 puntos	No se identifican aprendizajes relevantes o no se plantea cómo generarlos ni aprovecharlos.

Enfoque colaborativo durante el piloto: 5 puntos

Se valorará la disposición del equipo proponente para colaborar estrechamente con el Ayuntamiento durante el desarrollo del piloto, con especial énfasis en los siguientes aspectos:

- Compromiso con la escucha activa y la incorporación de feedback del cliente.
- Propuesta de metodologías ágiles, dinámicas colaborativas, reuniones, sesiones de trabajo u otras formas de interacción que promuevan el ejercicio iterativo en base a la recepción de feedback.
- Actitud proactiva para facilitar un desarrollo conjunto del piloto.

Teniendo en cuenta los parámetros anteriormente mencionados, se aplicará las siguientes directrices de ponderación:

Valoración	Puntuación	Descripción
Excelente	5 puntos	El equipo muestra un compromiso claro, detallado y proactivo con la colaboración, proponiendo dinámicas concretas y eficaces de trabajo conjunto con el Ayuntamiento.
Buena	3-4 puntos	El planteamiento colaborativo es adecuado y demuestra voluntad de interacción, aunque sin detalle metodológico o con menor nivel de concreción.
Aceptable	1-2 puntos	Se menciona la colaboración, pero de forma genérica o superficial.
Insuficiente	0 puntos	No se contempla un enfoque colaborativo ni se describe una relación fluida con el cliente.

De acuerdo a lo establecido en dicha cláusula, se procede a evaluar las ofertas técnicas presentadas, indicándose en las tablas siguientes las valoraciones, porcentajes y puntuaciones finales correspondientes.

VALORACIONES

HUPI

Valoración	Puntos máx.	Puntuación otorgada
Impacto potencial en el ayuntamiento		
Excelente. La propuesta responde de forma clara y directa al reto, aportando una herramienta innovadora basada en inteligencia artificial y visión artificial para la planificación y gestión de la movilidad urbana. Presenta funcionalidades avanzadas en tres áreas clave: (a) identificación de patrones de itinerarios mediante mapas de densidad y alertas, (b) caracterización modal y temporal del uso del espacio público, y (c) simulación de escenarios para el rediseño del espacio público y la evaluación de intervenciones. Estas capacidades permiten fundamentar decisiones técnicas con datos reales, optimizar recursos, mejorar la seguridad vial y la accesibilidad, y abordar impactos ambientales. Aunque los impactos están bien definidos, no se desarrollan en profundidad. Se percibe una madurez técnica intermedia (TRL 6), y no se detallan aspectos clave de integración con plataformas como FIWARE, SUMO o Cesium. Tampoco se contemplan mecanismos participativos o de comunicación directa.	20	18
La factibilidad de adopción e integración		
Buena. La propuesta aprovecha de forma eficiente los activos digitales y físicos ya existentes en la ciudad, y se plantea como un módulo funcional del Gemelo Digital de Pamplona. Opera como un servicio integrado sobre la infraestructura municipal, con conexión a plataformas como FIWARE, visores 3D y simuladores como SUMO mediante APIs y estándares abiertos. Cumple con el Esquema Nacional de Seguridad (ENS). No obstante, la solución se apoya en la Elastic Cloud de HUPI y en modelos de inteligencia artificial propios, lo que puede generar cierta dependencia tecnológica del proveedor. Aunque la integración técnica está bien planteada, la autonomía operativa del Ayuntamiento podría verse limitada por el uso de componentes propietarios.	15	12
La capacidad del piloto para generar aprendizajes		
Buena. La propuesta incorpora entregables por fases y una metodología clara de recogida de datos y transferencia de conocimiento. Genera aprendizajes concretos a través del análisis de patrones reales, predicciones y simulaciones aplicadas a la redistribución del espacio urbano. Esta información aporta valor para la toma de decisiones técnicas y estratégicas. Sin embargo, no se detalla cómo se consolidarán y estructurarán los resultados del piloto para garantizar su aprovechamiento institucional a largo plazo.	10	8
El enfoque colaborativo		
Excelente. La propuesta presenta una metodología ágil y colaborativa bien adaptada a las condiciones reales del Ayuntamiento, incluyendo la	5	5

limitación de disponibilidad del personal técnico. Detalla un enfoque estructurado basado en reuniones periódicas, fases de trabajo conjunto y mecanismos de retroalimentación continua. Este planteamiento asegura una colaboración efectiva, con adaptación rápida a necesidades cambiantes y una participación activa de los equipos municipales a lo largo del desarrollo del piloto.		
PUNTOS TOTALES	50	43

SYNNECT TECHNOLOGIES

Valoración	Puntos s. máx.	Puntuación otorgada
Impacto potencial en el ayuntamiento		
Aceptable. La propuesta presenta una solución modular, escalable y compatible con herramientas como FIWARE y SUMO, con una buena capacidad de simulación dinámica. Está alineada conceptualmente con las necesidades del Ayuntamiento en cuanto a visualización del reparto modal, planificación del entorno urbano, evaluación de impactos multicriterio e interacción con la ciudadanía. También plantea una coordinación integral de factores de movilidad para priorizar modos sostenibles. Sin embargo, propone desplegar una plataforma muy similar a la ya existente en el Ayuntamiento, sin aportar funcionalidades nuevas ni diferenciarse con una estrategia concreta. No presenta una propuesta de valor clara sobre cómo ampliar o mejorar los modelos actuales, y no demuestra experiencia específica en el desarrollo sobre SUMO. El calendario de implementación no resulta realista, y se echa en falta una estrategia de comunicación ciudadana, una integración clara con entornos como Cesium, y una definición precisa de la experiencia de usuario.	20	8
La factibilidad de adopción e integración		
Aceptable. La propuesta presenta un enfoque interoperable a tres niveles: fuentes de datos, tecnologías y modelos de simulación o basados en datos, lo que demuestra un dominio técnico sólido en el uso y visualización de información urbana. Se basa en herramientas abiertas como SUMO y librerías modulares, y plantea una integración plena con la infraestructura del Ayuntamiento, incluyendo FIWARE y Cesium. Sin embargo, el núcleo de orquestación es propietario, lo que puede generar una dependencia tecnológica, aunque su sustitución futura podría ser viable gracias al diseño modular. Además, el calendario de implementación planteado no se percibe como realista, lo que introduce dudas sobre la viabilidad operativa del piloto.	15	8
La capacidad del piloto para generar aprendizajes		
Buena. La propuesta ofrece un entorno con potencial para generar aprendizajes valiosos a través de la simulación de escenarios en tiempo real y la validación de modelos de tráfico y sistemas semafóricos mediante enfoques como System in the Loop. No obstante, aunque	10	7

plantea estos aprendizajes de forma general, no se detalla cómo se estructurarán, documentarán o transferirán. No se mencionan entregables concretos ni se incluyen planes de formación para personal municipal, lo que limita la claridad metodológica y la consolidación del conocimiento generado durante el piloto.		
El enfoque colaborativo		
Buena. La propuesta muestra una clara intención de colaboración, con disposición a realizar desplazamientos a las instalaciones municipales y garantizar una integración adecuada con los sistemas y fuentes de datos del Ayuntamiento. También plantea una interacción continua para ajustar modelos y validar escenarios, lo que denota una voluntad de cooperación operativa durante el desarrollo del piloto. Sin embargo, no se detalla cómo se estructurarán las sesiones colaborativas ni cómo se distribuirán los roles entre las partes, lo que debilita la claridad metodológica del enfoque colaborativo.	5	4
PUNTOS TOTALES	50	27

LIBELIUM

Valoración	Punto s máx.	Puntuación otorgada
Impacto potencial en el ayuntamiento		
Aceptable. La propuesta responde parcialmente al reto, con una aproximación centrada en herramientas específicas como la simulación de calidad del aire, planificación de rutas climáticamente inteligentes, monitorización de islas de calor y afluencias, y dashboards para análisis visual. Si bien estas funciones pueden generar información útil, no están claramente orientadas a la reorganización del espacio público ni al impulso de una movilidad sostenible estructurada según la pirámide modal. Se identifican impactos relevantes, pero ligados a módulos desarrollados de forma propietaria y sin una visión integral de planificación urbana. Se percibe una alta dependencia del proveedor debido al uso de tecnologías cerradas, y se echa en falta una estrategia sólida de participación ciudadana y comunicación institucional.	20	7
La factibilidad de adopción e integración		
Buena. La propuesta plantea una solución compatible con FIWARE de forma nativa, e integra herramientas como SUMO, GIS y otros estándares abiertos, lo que facilita su adopción dentro del ecosistema tecnológico del Ayuntamiento. Sin embargo, el núcleo funcional de la solución —incluyendo la plataforma iris360 y los módulos avanzados— es propietario y concentra buena parte del valor añadido. Esto limita la posibilidad de sustitución o evolución autónoma por parte del Ayuntamiento, y podría implicar una inversión significativa si se desea evitar dependencia del proveedor. Aunque se menciona una integración ágil, no se detalla cómo se llevaría a cabo operativamente.	15	10

La capacidad del piloto para generar aprendizajes		
Buena. La propuesta facilita aprendizajes específicos en ámbitos como la calidad del aire, los flujos de afluencia peatonal y la planificación de rutas saludables, aportando valor a políticas urbanas basadas en datos. También ofrece conocimientos útiles sobre interoperabilidad de sistemas municipales y la utilidad operativa de herramientas digitales. No obstante, se centra más en la recopilación de datos que en una estrategia metodológica clara de transferencia o consolidación del conocimiento. No se describen mecanismos concretos para sistematizar aprendizajes ni planes de formación o documentación estructurada para el equipo técnico municipal.	10	6
El enfoque colaborativo		
Buena. La propuesta plantea una metodología iterativa y colaborativa con el Ayuntamiento, mencionando reuniones periódicas, sesiones de trabajo específicas y ciclos de trabajo basados en scrum. Se hace referencia a un proceso de co-creación y coordinación conjunta para el despliegue y validación del proyecto. Sin embargo, estos elementos no se desarrollan en detalle y no se describen mecanismos concretos para estructurar el co-diseño, la colaboración continua o la toma de decisiones compartida, lo que limita la claridad del enfoque colaborativo.	5	3
PUNTOS TOTALES	50	26

ARETIAN URBAN ANALYTICS AND DESIGN

Valoración	Puntos máx.	Puntuación otorgada
Impacto potencial en el ayuntamiento		
Insuficiente. La propuesta no responde adecuadamente al reto planteado. Se centra en un enfoque genérico de sistema de redes orientado al reto energético y a grandes ciudades, sin adaptarse a las características específicas de la movilidad urbana ni a la pirámide de movilidad sostenible. Tampoco aborda el rediseño del espacio público desde una perspectiva de coexistencia entre modos. Se propone desplegar una plataforma de gemelo digital propietaria, lo que supondría duplicar infraestructuras ya existentes en Pamplona basadas en tecnologías abiertas. Aunque se incluyen componentes como mapas interactivos, herramientas de simulación y recomendaciones técnicas, no se aportan casos de éxito reales ni evidencia de impacto directo en contextos similares. La propuesta resulta lejana a las necesidades operativas concretas del Ayuntamiento para planificar infraestructuras de movilidad.	20	5
La factibilidad de adopción e integración		
Insuficiente. La propuesta menciona de forma general la conexión con sistemas municipales y regionales, así como la integración de datos	15	4

geoespaciales, de movilidad, ambientales, censales y de planificación. También hace referencia al uso de estándares como INSPIRE o NGSI-LD y al procesamiento ETL automatizado. Sin embargo, no se concreta cómo se aplican estas capacidades en la práctica ni cómo se lograría la interoperabilidad real con la infraestructura técnica actual del Ayuntamiento de Pamplona. La ausencia de detalle limita la credibilidad de la integración y dificulta valorar su adopción efectiva.		
La capacidad del piloto para generar aprendizajes		
Insuficiente. La propuesta incluye transferencia metodológica y formaciones técnicas, orientadas a la generación de capacidades institucionales más allá de la simple entrega de un producto. También contempla la documentación del sistema. Sin embargo, no aporta métricas relevantes ni mecanismos concretos para capturar aprendizajes vinculados al reto específico de planificación de infraestructuras de movilidad. La propuesta carece de enfoque operativo para sistematizar resultados o construir conocimiento aplicable en futuros desarrollos municipales.	10	2
El enfoque colaborativo		
Buena. La propuesta plantea desde el inicio una estructura de gobernanza compartida con reuniones quincenales de seguimiento y una metodología ágil, iterativa y colaborativa. Incluye formación técnica, transferencia institucional y coordinación con los equipos municipales para facilitar la integración. Si bien el enfoque colaborativo es adecuado y está bien planteado, no se concretan dinámicas específicas de trabajo conjunto ni mecanismos detallados de co-creación o participación activa durante la ejecución.	5	4
PUNTOS TOTALES	50	15

No habiendo más asuntos que tratar, siendo las 10.30h del día 31 de julio de 2025, se da por finalizada la calificación del sobre B, procediendo a la apertura del sobre C.

Contra la presente resolución podrá interponerse reclamación especial en materia de contratación pública conforme a lo dispuesto en los artículos 122 y siguientes de la Ley Foral 2/2018, de 13 de abril, de Contratos Públicos, en relación a los actos de trámite.

Sarriguren, 31 de julio de 2025

Tania López Urdí
Área Jurídica ITRACASA