ANEXO

DOCUMENTO DE ANÁLISIS, EVALUACIÓN Y PUNTUACIÓN DE LOS CRITERIOS CUALITATIVOS, SOBRE Nº 2, DE LAS OFERTAS PRESENTADAS A LA LICITACIÓN DE LOS TRABAJOS DE DISEÑO Y DEFINICIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE PAGO POR USO EN DETERMINADAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA Y SU GESTIÓN MEDIANTE UNA SOCIEDAD PÚBLICA DE FUTURA CREACIÓN

25 de febrero de 2022

1.- OBJETO

Se ha procedido a un exhaustivo análisis y evaluación del sobre nº 2 de la Oferta presentada por las empresas licitadoras.
Como resultado de dicha labor se ha confeccionado el presente Documento de Análisis, Evaluación y Puntuación de los criterios cualitativos, sobre Nº 2, de las ofertas presentadas a la licitación de los trabajos de "Diseño y definición de la implantación de un sistema de pago por uso en determinadas infraestructuras viarias de la Comunidad Foral de Navarra y su gestión mediante una sociedad pública de futura creación".

2.- OFERTAS PRESENTADAS

Se han presentado cinco ofertas, las cuales han sido admitidas por cumplir con lo establecido en las Condiciones Particulares. Las empresas son las siguientes:
UTE PWC – CPS – CUATRECASAS
KPMG
TEKIA
CABOAZUL
SIMMONS&SIMMONS – FINFRA

3.- CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Los criterios de adjudicación correspondientes a los aspectos Cualitativos de las ofertas están establecidos en la Cláusula 11ª de la siguiente forma:

	CONCEPTO	Puntuación máxima
1	Grado de conocimiento de los trabajos a realizar puesto de manifiesto en la memoria explicativa	20
2	Grado de adecuación del plan de trabajo propuesto a las necesidades de los trabajos a realizar	30

4.-DESARROLLO DE LOS ASPECTOS SUJETOS A EVALUACIÓN

UTE PWC – CPS – CUATRECASAS

Comienzan exponiendo la aportación de cada una de las tres empresas que componen la UTE:
PWC es una firma de servicios multidisciplinar con divisiones líderes en auditoría, legal y fiscal.
CPS es una consultora de ingeniería y movilidad.
CUATRECASAS es una firma de abogados con experiencia en todas las áreas del derecho empresarial.

1.- Grado de conocimiento de los trabajos a realizar puesto de manifiesto en la memoria explicativa

Estudios y trabajos técnicos

Proponen realizar el trabajo en tres fases más una fase previa de lanzamiento.
En la **Fase 0** de lanzamiento proponen realizar una reunión inicial entre el personal responsable y de trabajo de la Comunidad Foral de Navarra y de la UTE, con el fin de validar los planteamientos y modelos que presente esta última.
Adjuntan un esquema de las interrelaciones entre las actividades de tramitación, las actividades técnicas y el estudio de impacto socioeconómico que generarán en las diferentes fases.
Además, sugerirán un modelo de coordinación y de control entre el equipo ejecutor de la UTE y de la Comunidad Foral de Navarra, que deberá ser definido y acordado entre las partes.
En la **Fase 1** realizarán las siguientes tareas:
Recopilación y análisis de la información inicial
Para la recopilación y análisis de la información tomarán como referencia y se basarán en la guía "Guidelines for notificactions of tolling arrangements notifications according to Directive 1999/62/EC".
Han desarrollado plantillas para la recogida de información, basándose especialmente en el artículo 7 de la Directiva mencionada; estas plantillas permitirán identificar aquellas secciones en que la información es suficiente para cumplir con los requisitos de la Comisión Europea. Adjuntan una tabla en la que indican los apartados que van a considerar con la definición y contenido de cada uno de ellos: Sistemas de pago, Red y vehículos incluidos, Concepto de tasa a aplicar, Costes de infraestructura, explotación y externos, Valor actual neto de infraestructuras, Composición y distribución del tráfico y Contratos de concesión o sus modificaciones.
En la **Fase 2** desarrollan los trabajos a realizar para diseñar y definir el sistema de pago por uso.
En el documento nº 1 indicarán los objetivos que podrían ser prioritarios a ser adoptados, propondrán el sistema de pago más conveniente atendiendo a las características del territorio y tipo de tráfico, a los costes de implantación, operación y mantenimiento, fiabilidad, fraude, etc.;

también tendrán en cuenta el espectro de vehículos a los que se considera factible aplicar el cobro por uso.

Para cada una de las vías en las que se va a implantar el sistema de pago caracterizarán el tráfico existente y el esperable para el escenario temporal requerido, definirán el primer escenario de ingresos esperables y elaborarán un primer cronograma que defina los plazos para cada una de las diferentes fases de implantación.

En el documento nº 2 indican que definirán la estructura de tarificación que respete los requerimientos de igualdad y competitividad, y los tipos de vehículos a tarificar. Harán un análisis en detalle de las vías propuestas a las que aplicar el pago por uso; propondrán la ubicación de los puntos de cobro de forma que abarque la práctica totalidad de los recorridos, se maximicen las secciones y se eviten los puntos de fuga. Se obtendrán las intensidades de tráfico en las vías objeto de estudio, tomando como punto de partida los datos de tráfico disponibles en el Gobierno de Navarra.

En el documento nº 3 ofrecen desarrollar un borrador de los Pliegos Técnicos que sirvan para licitar la redacción del proyecto, la ejecución de la obra y la operación del sistema de cobro. Contemplan dos fases:

- Redacción del proyecto incluyendo los posibles subproyectos de implantación, software, calidad, as-built, operación y mantenimiento.
- Ejecución del proyecto incluyendo la definición técnica completa de cada una de las unidades de obra, su normativa, medición, presupuesto y cronograma.

Lo completarán con la definición de una propuesta de ratios (KPI[1]) de rendimiento del equipamiento tecnológico.

Proponen elaborar un plan de actuaciones que tendrá que acometer la nueva sociedad: las ampliaciones, prolongaciones y mejoras, así como las grandes reparaciones y la conservación. El plan incluirá el calendario de ejecución, los importes y el sistema de financiación correspondiente a cada actuación. Para ello proponen recabar la información disponible sobre todo lo realizado en los últimos años de dichos conceptos. Como documentos de partida citan el III Plan Director de Carreteras de Navarra 2010-2018, y el IV Plan Director de Carreteras de Navarra 2020-2028 actualmente en redacción. Mencionan las más recientes licitaciones de contratos de proyectos y obras de construcción, así como de contratos de conservación.

Definirán y programarán las actuaciones a llevar a cabo por la nueva sociedad en las vías de alta capacidad desde el momento de su creación hasta el año horizonte que se considere en el modelo económico, tanto de nueva inversión como de conservación y mantenimiento. Para cada actuación proponen definir el calendario de ejecución, un importe estimado y el sistema de financiación.

Indican que la elaboración del plan de actuaciones la realizarán de forma paralela y coordinada con el del modelo económico – financiero.

[1] KPI: Key Performance Indicator

Estudios y trabajos económico-financieros

I. Definición de las características cumplir por parte de la sociedad pública

Respecto la propuesta que realizan de elaboración del Modelo Económico-Financiero (MEF) a medio-largo plazo como productor público de mercado es muy exhaustiva.

En lo que se refiere a la coherencia del MEF con el sistema propuesto de tarifas, con el sistema de recuperación de costes y con la tasa de recuperación, y todos ellos consistentes con los propuestos para someter a validación a la Comisión Europea, la propuesta lo indica de forma general.

El plan de actuaciones es muy exhaustivo.

La propuesta de la documentación a elaborar para que la sociedad sea productor público de mercado es muy extensa y exhaustiva.

Incluye que si en el proceso de autorización se produjese alguna modificación del proyecto con impacto en esta documentación se entregará la documentación modificada en el momento de la autorización por la Comisión europea.

I I. Diseñar y definir un sistema de pago por uso de infraestructuras (PPU)

La propuesta que realizan respecto al Documento técnico n° 4 Estudio económico del impacto derivado de la implantación del Sistema de Pago por Uso es correcta.

III. Obtener la aprobación por parte de la Unión Europea

La propuesta que realizan respecto al análisis de la disponibilidad de información y grado de cumplimiento de los requerimientos marcados en la Directiva y la adecuación de la información a los requerimientos de la Directiva es muy completa.

La propuesta que realizan respecto a la definición de modelo económico-financiero y solvencia del sistema es muy exhaustiva.

La propuesta que realizan respecto a la definición del escenario definitivo, la redacción del informe para la Comisión Europea y el seguimiento y soporte en la resolución de dudas que puedan generarse en el proceso de validación del Informe por la Comisión Europea es muy completa.

Indica que si como resultado de la aprobación por parte de la Unión Europea se produce alguna modificación se modificaran los trabajos realizados y entregados.

Estudios y trabajos jurídicos

Denotan conocer bien el alcance y trabajos a desarrollar en el contrato desde el punto de vista jurídico en cuanto a las condiciones que debe cumplir la nueva sociedad y trámites para la aprobación en la Comisión Europea.

En concreto, puede citarse el punto “1.4. Análisis del marco normativo de un sistema de pago por uso de infraestructuras (PPU)” y los correspondientes entregables E.1.2 y E.1.3, que resulta completo incluso en la cita del derecho foral derogado o inexistente, o en el alcance y conocimiento de las actuaciones que viene ejecutando la Administración Foral en el ámbito objeto

del contrato en el que la oferta se beneficia de fuentes muy directas (apartado “2.5 Elaboración del Plan de Actuaciones”). Por otra parte, dos de las empresas concurrentes manifiestan haber colaborado con la Diputación de Gipuzkoa en experiencias análogas a la prestación objeto de licitación.

2.- Grado de adecuación del plan de trabajo propuesto a las necesidades de los trabajos a realizar

Indica que los trabajos serán llevados a cabo por una Unión Temporal de Empresas ("UTE") formada por tres empresas:

- PwC.
- Cuatrecasas.
- CPS Ingenieros.

Enumeran los recursos técnicos de cada una de estas empresas:

De CPS el software, almacenamiento en la nube y equipos de grabación.

De CUATRECASAS las herramientas de colaboración

De PwC la red PwC, las fuentes de información PwC KNOWLEDGE CENTRE y el equipamiento informático.

La UTE subcontratará los servicios de un abogado residente en Pamplona, que actuará como apoyo en las labores jurídicas.

Indica además que se han establecido 3 responsables:

Responsable de los trabajos técnicos

Responsable de los trabajos jurídicos

Responsable de los trabajos económicos-financieros

A continuación, desarrollan para cada ámbito y tareas correspondientes el área de especialidad de cada trabajador junto con una descripción de su CV.

El equipo técnico es muy extenso, con bastante experiencia y está compuesto por:

Un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, que actuará como responsable del equipo

- Una Licenciada Ambiental e Ingeniera Técnica Agrícola, especialista en temas ambientales
- Un Ingeniero Civil, especialista en estudios de tráfico
- Una Ingeniera en Caminos, Canales y Puertos, especialista en modelización del transporte
- Una Ingeniera en Obras Públicas, especialista en gestión de tráfico y centros de control
- Un Ingeniero Informático, especialista en sistemas informáticos para la gestión de tráfico y sistemas de pago por uso
- Un Ingeniero de Telecomunicaciones, especialista en diseño y gestión de sistemas ITS y de pago por uso
- Un Ingeniero de Telecomunicaciones e Ingeniero Técnico Industrial, especialista en

telecomunicaciones

- Un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especialista en planificación, análisis de riesgos, evaluación de impactos y análisis coste beneficio
- Un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especialista en diseño, conservación y explotación de carreteras
- Un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especialista en construcción de carreteras
- Una Ingeniera en Caminos, Canales y Puertos, especialista en estructuras
- Una Ingeniera Civil, especialista en presupuestos

El equipo jurídico está compuesto por:
Una Licenciada en Derecho con especialidad económica, que actuará como responsable del equipo

- Un Licenciado en Derecho, especialista en derecho público
- Una Graduada en Derecho y en Administración y Dirección de Empresas, especialista en asesoramiento legal en la vía administrativa y contencioso-administrativa
- Un Licenciado en Derecho, como colaborador, que presta sus servicios en Pamplona.

El equipo económico-financiero está compuesto por:
Un Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, que actuará como responsable del equipo

- Una Graduada en Administración y Dirección de Empresas, especialista en trabajos de modelización financiera, consultoría y asesoramiento financiero
- Una Graduada en Administración y Dirección de Empresas, especialista en soluciones de transporte y logística.
- Un especialista en consultoría estratégica y de negocio, principalmente en las áreas de asesoramiento en el desarrollo sostenible y, en concreto, en movilidad sostenible.

El equipo es muy completo y bien diseñado y, en particular, el equipo técnico es muy potente, cubre todas las áreas de estudio y los componentes tienen experiencia en los trabajos a que han sido asignados; Además, indica literalmente “Adicionalmente a este equipo, en función de las necesidades puntuales podría ser necesario disponer de un número mayor de especialistas, en este caso, la UTE se compromete a aumentar los miembros del equipo de cualquiera de las partes asignada a estos trabajos”. Indican que todos los miembros del equipo tienen dedicación preminente, aunque no se cuantifica en ningún caso.

Adjunta un cronograma de trabajos y entregables en forma de diagrama de Gannt, Es muy exhaustivo y está bien trabajado con interrelaciones entre las diferentes fases; está adaptado a las

exigencias y plazos de las Prescripciones Técnicas de los Pliegos Reguladores del contrato.

Propone la Constitución y puesta en marcha del equipo de proyecto, modelo de gobierno y rutina de control y seguimiento. Además, propone crear:

Un comité de Dirección del Proyecto: responsable de la ejecución y revisión de las líneas generales del proyecto, alineado con los objetivos de la Comunidad Foral de Navarra, a través de reuniones de seguimiento a mantener entre la UTE y la Comunidad Foral de Navarra.

Un comité de Seguimiento: responsable de la evolución del proyecto y consecución de los hitos marcados en los plazos acordados, donde participarán los diferentes equipos que colaboren con la UTE (incluyendo subcontrataciones) y la Comunidad Foral de Navarra.

La periodicidad de las reuniones a mantener podrá acordarse tras la constitución de los comités, y habiendo definido los roles y dedicación de los diferentes equipos. Las reuniones podrán ser mensuales, quincenales o requeridas bajo demanda.

Indica y desarrolla los recursos técnicos con los que se cuenta, Plan Medioambiental y Elementos de Gestión de Calidad de CPS y PwC, y Sistemas de coordinación. Desarrollan y explican el Plan Medioambiental y Elementos de Gestión de Calidad que tiene implantado CPS.

KPMG

1.- Grado de conocimiento de los trabajos a realizar puesto de manifiesto en la memoria explicativa

Estudios y trabajos técnicos

Con el fin de identificar las necesidades reales en las carreteras enumeran las actuaciones del III Plan Director que todavía no han sido ejecutadas en las carreteras objeto de este pliego: A-1, A-15, N-121-A. Como resultado proponen entregar dos memorias descriptivas: la primera es un diagnóstico de la situación actual y la segunda un plan de actuaciones.

En el Diseño y definición de un sistema de pago por uso de infraestructuras, desarrollan los trabajos que realizarán de los documentos contemplados en el punto 3.2 de las Prescripciones técnicas de los Pliegos Reguladores.

En el documento nº 1 mencionan que incluirán la justificación técnica del sistema de pago propuesto y la fijación de los objetivos alcanzables contemplando los siguientes aspectos: neutralidad fiscal y tarificación a otros modos, política de descuentos, uso de ingresos para las carreteras, facturación y transmisión de costes al cliente, tecnología de peaje en armonía con los países del entorno, incentivos para la renovación del parque de vehículos, armonización a escala europea, opciones de tarificación y sus consecuencias, concreción del tipo de vehículos a aplicar el proceso y estimaciones globales económicas a tener en cuenta en fases posteriores.

En el documento nº 2 proponen desarrollar los procedimientos para determinar la ubicación adecuada de los sistemas de cobro, el tráfico que tendrá cada tramo de las carreteras en estudio, las posibilidades de los sistemas de control de vehículos y trayectos, las tarifas que deben aplicarse.

Para ello, harán una recopilación de datos sobre el territorio (plasmados en un sistema SIG) y sobre movilidad, realizarán una caracterización y análisis de la demanda utilizando datos de telefonía móvil y encuestas.

Determinarán el valor del tiempo y modelizarán la red existente para obtener los tráficos en cada uno de los tramos, su reparto modal; efectuarán análisis de sensibilidad para diferentes variables (valor del tiempo, elasticidad del peaje, de la tasa, etc.) y escenarios en distintos horizontes temporales.

Finalmente, proponen analizar el impacto de las tasas sobre las intensidades de tráfico, los posibles sistemas de cobro y retribución dependiendo de la modalidad de contrato, y los mecanismos para la gestión del fraude.

En el documento nº 3 enumeran todos los documentos que van a confeccionar para redactar el pliego que sirva para el concurso de la instalación del sistema de peaje: Infraestructuras, hardware y software para el control, incluyendo la instalación y el mantenimiento.

El pliego técnico que proponen elaborar estará dirigido a un proyecto llave en mano en el que el

adjudicatario proveerá un sistema completo para el pago por uso de las autovías y carreteras del contrato, aunque no tienen que ser necesariamente con esta modalidad.
Enumeran las directivas que deben cumplir los sistemas de pago Free-Flow. Indican los 4 documentos que tendrá que contener el proyecto de ejecución, que el sistema debe ser escalable, que sea interoperable, la tecnología de los puntos de cobro (inclinándose por GNSS), la definición del Centro de Gestión del sistema.
El pliego exigirá la planificación del contrato en un cronograma, sugiriendo hacerlo en tres fases y los planes que deben contemplarse: Ejecución del proyecto, Riesgos, Contingencias, Comunicación, Aseguramiento de la calidad y Plan Medioambiental

Estudios y trabajos económico-financieros

I. Definición de las características cumplir por parte de la sociedad pública

Respecto la propuesta que realizan de elaboración del Modelo Económico-Financiero (MEF) a medio-largo plazo como productor público de mercado es bastante exhaustiva.
En lo que se refiere a la coherencia del MEF con el sistema propuesto de tarifas, con el sistema de recuperación de costes y con la tasa de recuperación, y todos ellos consistentes con los propuestos para someter a validación a la Comisión Europea, la propuesta lo indica de forma general.
El plan de actuaciones es bastante exhaustivo.
La propuesta de la documentación a elaborar para que la sociedad sea productor público de mercado es extensa si bien es incompleta.
No indica que si en el proceso de autorización se produjese alguna modificación del proyecto con impacto en esta documentación se entregará la documentación modificada en el momento de la autorización por la Comisión europea.

I I. Diseñar y definir un sistema de pago por uso de infraestructuras (PPU)

La propuesta que realizan respecto al Documento técnico n° 4 Estudio económico del impacto derivado de la implantación del Sistema de Pago por Uso es correcta.

III. Obtener la aprobación por parte de la Unión Europea

La propuesta que realizan respecto al análisis de la disponibilidad de información y grado de cumplimiento de los requerimientos marcados en la Directiva y la adecuación de la información a los requerimientos de la Directiva es bastante completa.
La propuesta que realizan respecto a la definición de modelo económico-financiero y solvencia del sistema es bastante exhaustiva.
La propuesta que realizan respecto a la definición del escenario definitivo, la redacción del informe para la Comisión Europea y el seguimiento y soporte en la resolución de dudas que puedan generarse en el proceso de validación del Informe por la Comisión Europea es bastante completa.

Estudios y trabajos jurídicos

Denotan conocer bien el alcance y trabajos a desarrollar en el contrato desde el punto de vista jurídico en cuanto a las condiciones que debe cumplir la nueva sociedad y trámites para la aprobación en la Comisión Europea.

Sorprende que la declaración de confidencialidad que efectúa el representante de KPMG Asesores, S.L. con carácter preliminar a la presentación de su oferta (en la página que sigue al índice), no se refiera al artículo 54 de la Ley Foral 2/2018, de 13 de abril, de Contratos Públicos sino a la normativa común.

Conocen la problemática del posible fraude y la problemática de su gestión/sanción que principalmente refiere en el apartado "Mecanismos para la gestión del fraude". Mencionan la experiencia en el diseño del peaje en autovías a su paso por Gipuzkoa pero no se hace eco de la problemática que ha seguido a su impugnación ante los tribunales.

Prevé "entregables", sin mayor concreción que la que permite su identificación.

2.- Grado de adecuación del plan de trabajo propuesto a las necesidades de los trabajos a realizar

En primer lugar, hacen una presentación de las empresas KPGM y SENER -que actúa como subcontratista-, y de la experiencia en proyectos similares.

Dividen el trabajo en tres fases, con una fase previa de organización y lanzamiento del contrato.

En la primera fase plantean elaborar los documentos necesarios para la creación de la sociedad pública, en la segunda fase diseñarán y definirán el sistema de pago por uso de infraestructuras y en la tercera fase elaborarán un informe que explique y justifique el sistema de pago, de acuerdo con la normativa de la Comisión Europea y que concluya en su aprobación.

Nada parece valorarse, desde el punto de vista jurídico-normativo, en el apartado referido al sistema PPU, si bien si se asigna dicha tarea a las personas con perfil jurídico. Tampoco aporta un valor concreto a la oferta, por su indeterminación y vaguedad, el apartado "6.2 Dirección, seguimiento y control de los trabajos ofertado".

Desarrollan con detalle cómo llevarán a cabo la Dirección y el seguimiento de los trabajos. Para ello proponen crear dos comités: uno de Dirección y otro de Control y seguimiento.

Presentan un cuadro con los indicadores de seguimiento y los plazos de entrega para la definición de los Acuerdos de Nivel de Servicio a través de los cuales se pueda medir la actividad y la calidad del servicio prestado.

Desarrollan el alcance de todos los procedimientos que van a tener en cuenta: Planificación, Coordinación de recursos, Seguimiento y avance, Gestión de calidad, Gestión de riesgos, Gestión de cambios, Control de la información y Mejora continua.

Adjuntan un cronograma, en forma de diagrama de Gannt, en el que desarrollan el contenido de cada una de las fases indicando cada una de las actividades que lo componen, el responsable directo del trabajo, su duración y el periodo en el que se ejecutará; adicionalmente indican las

actividades críticas y los entregables. Tanto el entregable relativo a los condicionantes (SEC 2010) de la sociedad pública en cuanto unidad de mercado, que figura en la última semana del cuarto mes, y el referido a las cuestiones jurídicas del sistema de peaje y a la documentación para la Unión Europea, que figura la última semana del sexto mes, resultan un tanto retrasados en el tiempo.

Adjuntan un organigrama sobre el equipo de trabajo que actuará en el proyecto compuesto por:

Un Licenciado en Administración de Empresas, que actuará como director de proyecto

En el equipo técnico incluyen:
Una Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos, que actuará como responsable del equipo técnico

- Un Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones, especialista en diseño de sistemas de pago por uso
- Un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especialista en carreteras y planes de actuaciones
- Un Ingeniero Industrial, especialista en tráfico, tarifas y evaluación socioecónomica
- Un Ingeniero Superior Civil Ambiental, especialista en tráfico, tarifas y evaluación socioeconómica

En el equipo legal y técnico incluyen:
Un Licenciado en Arquitectura, que actuará como responsable de los equipos legal y económico-financiero

Equipo Legal

- Una Licenciada en Derecho, especialista en regulación del transporte y carreteras
- Una Licenciada en Derecho, especialista en temas legales

Equipo económico-financiero

- Una Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos, especialista en reestructuración de infraestructuras públicas
- Una Licenciada en Derecho y Administración de Empresas, especialista en desarrollos de modelos económicos
- Un Licenciado en Comunicación Audiovisual, especialista en infraestructuras de ámbito europeo

Además, cuentan con un equipo de seis especialistas/as en:
Carreteras, túneles, plan de actuaciones y O&M; Modelos para las administraciones públicas; Diseño de sistema de pago por uso; y Modelos de negocio y estructuración de proyectos de infraestructuras, de los cuales no adjuntan curriculum vitae, y su porcentaje de dedicación se especifica como “según necesidad”.

Llama la atención que esa asignación específica de las personas responsables del contenido jurídico no aparezca en la fase correspondiente a la aprobación por la Unión Europea a pesar de que al hablar del equipo jurídico sea a éste al que se le asigna esa tarea.

Sorprende que el responsable del equipo Legal y Económico-Financiero, con dedicación del 100%, tenga una titulación de arquitecto.

TEKIA

1.- Grado de conocimiento de los trabajos a realizar puesto de manifiesto en la memoria explicativa

Comienzan con una presentación de la empresa, enumerando los trabajos realizados en diseño en implantación de soluciones ITS y Smart Mobility y otros trabajos relacionados.

El trabajo lo contemplan en tres apartados:

- Creación del ente público
- Diseño y definición de un sistema de Pago Por Uso
- Presentación y obtención de aprobación por parte de la Unión Europea

Estudios y trabajos técnicos

En primer lugar, recopilarán la información disponible en la Comunidad Foral de Navarra, y en segundo lugar harán un análisis de experiencias similares.

Comentan que harán un contraste de la demanda tras la implantación del peaje. Esto resulta muy difícil, y no queda muy claro con que van a hacer el contraste, teniendo en cuenta que la nueva situación no se va ser similar a situaciones anteriores. A continuación, indican que se modelizará la demanda en una hoja de cálculo con dos tareas: calibración de un modelo econométrico de crecimiento basado en variables (como el PIB, crecimiento industrial, etc.) y calibración de modelos tipo Logit (desvío o atracción hacia o desde otras carreteras).

Proponen elaborar un plan de actuaciones en función de la información que proporcione el Gobierno de Navarra.

El diseño y definición del sistema de pago lo dividen siguiendo los Pliegos Reguladores del contrato en tres documentos técnicos:

En el documento nº 1 indican que justificarán el sistema de pago por uso propuesto, opciones de tarificación, concreción de tipos de vehículos y estimaciones globales económicas para tener en cuenta en fases posteriores. Básicamente enumeran lo que se indica en los Pliegos Reguladores, pero no la forma de conseguirlo.

En el documento nº 2 enumeran los detalles técnicos que se indican en los Pliegos Reguladores y hacen unos breves comentarios sobre descuentos, diferentes modelos de implantación y operación, tratamiento del fraude y modalidades de financiación.

En el documento nº 3 abordan la redacción del Pliego Técnico para la licitación. Desarrollan los trabajos que en realidad corresponderían al documento anterior, como son los puntos e ubicación de los pórticos (indican lo que debe tenerse en cuenta), el equipamiento de cobro, red de comunicaciones. Asumen que el sistema va a ser mediante pórticos.

Este documento realmente debe recoger las especificaciones técnicas y funcionales de los elementos que han debido ser elegidos y definidos en el documento anterior.

Estudios y trabajos económico-financieros

I. Definición de las características cumplir por parte de la sociedad pública

Respecto la propuesta que realizan de elaboración del Modelo Económico-Financiero (MEF) a medio-largo plazo como productor público de mercado es correcta.

En lo que se refiere a la coherencia del MEF con el sistema propuesto de tarifas, con el sistema de recuperación de costes y con la tasa de recuperación, y todos ellos consistentes con los propuestos para someter a validación a la Comisión Europea, la propuesta es correcta.

El plan de actuaciones es correcto.

La propuesta de la documentación a elaborar para que la sociedad sea productor público de mercado es correcta con alguna aportación.

Indica en el plan de trabajo que si como resultado de la aprobación por parte de la Unión Europea se produce alguna modificación se modificaran los trabajos realizados y entregados.

I I. Diseñar y definir un sistema de pago por uso de infraestructuras (PPU)

La propuesta que realizan respecto al Documento técnico n° 4 Estudio económico del impacto derivado de la implantación del Sistema de Pago por Uso es correcta.

III. Obtener la aprobación por parte de la Unión Europea

La propuesta que realizan respecto al análisis de la disponibilidad de información y grado de cumplimiento de los requerimientos marcados en la Directiva y la adecuación de la información a los requerimientos de la Directiva es correcta.

La propuesta que realizan respecto a la definición de modelo económico-financiero y solvencia del sistema es correcta con alguna aportación.

La propuesta que realizan respecto a la definición del escenario definitivo, la redacción del informe para la Comisión Europea y el seguimiento y soporte en la resolución de dudas que puedan generarse en el proceso de validación del Informe por la Comisión Europea es correcta con alguna aportación.

Estudios y trabajos jurídicos

Denotan conocer muy bien el alcance y trabajos a desarrollar en el contrato desde el punto de vista jurídico en cuanto a las condiciones que debe cumplir la nueva sociedad y trámites para la aprobación en la Comisión Europea.

Se destaca dentro del apartado “2.2 Trabajos preliminares” el análisis de experiencias similares (en especial las más cercanas de las entidades Bidegi y Interbiak) y singularmente el estudio de la posibilidad de gestión compartida o colaborativa entre la sociedad pública navarra y la entidad gipuzkoana. Por el contrario, se contempla de forma somera y simplemente enunciativa el aspecto jurídico societario (apartados “2.3.1 E I.1 Definición de las características necesarias de la

sociedad pública"; "2.3.4 E I.4 Preparación de la documentación necesaria de la sociedad"). En las características del futuro ente (que denomina Nafarbide) menciona el estudio del posible régimen sancionador, que luego desarrolla brevemente bajo el epígrafe "tratamiento del fraude".
En lo que se refiere al estudio de los aspectos jurídicos del sistema PPU, aparece recogido en el punto "2.4.5 E II.5 Análisis jurídico" del documento aportado, que se limita a copiar textualmente lo señalado en el pliego técnico y a lo que ya menciona en la página 8 de su oferta.
Por último, en el apartado que describe la actuación ante la Unión Europea para la aprobación del sistema, dentro de su concisión advierte (citando entre otros el precedente de Gipuzkoa) de que la obtención de la "nota favorable" no significa que un tribunal nacional pueda valorar como no ajustado a derecho dicho sistema.

2.- Grado de adecuación del plan de trabajo propuesto a las necesidades de los trabajos a realizar

Propone seguir la metodología recogida en la Guía del "Project Management Body of Knowledge" que considera cinco procesos básicos: inicio, planificación, ejecución, control y seguimiento y cierre y nueve áreas de conocimiento o gestiones: integradora, del alcance, del tiempo, de calidad, de costes, de riesgo, de recurso humanos de la comunicación y de compras y adquisiciones; incluye una tabla de "procesos / gestiones" que indica la metodología de gestión por parte del Jefe de la asistencia técnica.
Para la gestión de los trabajos proponen las siguientes reuniones:
Inicial: presentación del equipo, recibir instrucciones de la entidad contratante y recopilar toda la información que pueda aportar la Comunidad Foral de Navarra.
Mensual para informar de la marcha de los trabajos.
Quincenal para resolución de dudas de carácter técnico.
En la presentación de entregables indican que puede coincidir con las reuniones anteriores.
Al final para escenificar la presentación de la documentación a la UE.
Indican que recopilarán información sobre la geometría de las vías, las IMD's actuales, que analizarán experiencias similares como son los casos de las tres provincias del País Vasco y algunos de países europeos, y que analizarán la mejor ubicación de los puntos de cobro. Determinarán los CAPEX y OPEX de forma preliminar para introducir en el modelo financiero.
Adjuntan un esquema de los distintos trabajos, de las herramientas informáticas que utilizan y un cronograma de desarrollo de las actividades, pero algo básico y en el que resulta difícil ver las interrelaciones entre dichas actividades.

Ofrecen un equipo de siete personas compuesto de la siguiente manera:

- Una Ingeniera Industrial, que actuará como jefa de la asistencia técnica

- Un Ingeniero Industrial, que actuará como responsable del aseguramiento de la calidad y de la gestión ambiental
- Un Ingeniero Industrial, que actuará como responsable técnico
- Un Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, que actuará como responsable financiero
- Un Licenciado en Derecho, que actuará como responsable legal

Incluyen un equipo de asesores y apoyo técnico compuesto por:

- Una Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos para los estudios de demanda y tarifas
- Un Ingeniero Electrotécnico para asesoría estratégica y UE
- Un Doctor en Ciencias económicas para desarrollo de los modelos financieros
- Un Ingeniero Civil para temas de seguridad de datos

Mencionan que la oficina técnica de TEKIA participará en el trabajo, pero sin especificar que personas en particular.

Adjuntan un diagrama con la dedicación de cada uno de los componentes mencionados anteriormente a las diferentes actividades.

CABOAZUL

1.- Grado de conocimiento de los trabajos a realizar puesto de manifiesto en la memoria explicativa

Estudios y trabajos técnicos

Sobre la elección del sistema de pago propuesto analizan los principales sistemas que se pueden implantar: Viñeta, Mulkti-Lane Free Flow, Satélite; mencionan los requisitos y aparatos que son necesarios para su aplicación y control.

El trabajo que ofrecen consiste en hacer un estudio comparativo entre las distintas opciones teniendo en cuenta los costes de implantación y equipos que deberán llevar los conductores y la precisión en la determinación de los recorridos; además ofrecen hacer una revisión de los sistemas implantados en países europeos y el éxito de su implantación.

Indican que la tarificación más aceptable es por el número de kilómetros recorridos, por lo que no tiene sentido que mencionen o consideren el sistema de viñeta.

Ofrecen analizar las tipologías de vehículos que se matriculan en Navarra y de los que circulan por el territorio foral, y ofrecen realizar un estudio comparativo de la clasificación de los vehículos en los sistemas de pago por uso implantados en otros territorios. No explican cómo hacer estos estudios, en especial la clasificación de los vehículos que circulan por el territorio foral.

Analizan y comentan como se pueden gestionar los casos de usuarios ocasionales, impagos, descuentos, exenciones con cierto detalle.

Describen la metodología a seguir para definir las categorías tarifarias teniendo en cuenta las capacidades de la opción tecnológica elegida, indicando que los criterios de clasificación deberían completarse con los parámetros de impacto medioambiental, aunque no indican como llevarlo a cabo. Aportarán estimaciones globales económicas para tener en cuenta en fases posteriores indicando los factores relevantes de los costes de implantación y de operación, de gestión de datos y transacciones, y control de impagos.

En la elección del mecanismo de cobro sugieren que la identificación de los vehículos se realice mediante un sistema de flujo libre, que tenga interoperabilidad con otros sistemas de pago existentes (p.e. el del País Vasco) y que se tenga en cuenta la existencia de dispositivos de pago a bordo de los vehículos muy populares actualmente, como el Via-T.

Proponen describir con detalle los equipamientos a instalar en las vías (sistema de campo), enumeran los posibles dispositivos a instalar en los vehículos para su identificación y asesorarán en los procesos de alta, modificación y registro de los usuarios para poder cobrarles el uso que hagan de las infraestructuras.

Ofrecen definir las funciones y tareas que debe efectuar el Centro de Control Operativo y sus relaciones con el sistema de campo y el Centro de Atención al Cliente y con los emisores de medios de pago; asimismo definirán la arquitectura de la red de comunicaciones.

Comentan los diferentes tipos de tarifas, la posibilidad de hacer descuentos y en qué condiciones e indican la filosofía a tener en cuenta para definir los puntos y zonas de cobro.
Indican que una vez determinados los tramos exactos de las vías en las que se va a implantar el pago por uso, y las tarifas que se van a cobrar por tipo de vehículo, se determinará el tráfico en cada uno de los corredores, partiendo del tráfico actual y la estimación del tráfico que habrá una vez se aplique el pago por uso. Esto no se entiende ya que los tramos en las que se va a implantar el pago por uso ya están definidos; además, en un apartado anterior comentan: "*La obtención de datos del tráfico actual (conteos, matrices O/D y otras fuentes) y los estudios especializados en esta materia no forma parte del alcance de la asesoría*", lo cual resulta, al menos, un poco ambiguo.
Relativo a la redacción del Pliego Técnico de Licitación indican los capítulos que deben incluirse describiendo brevemente el contenido de cada uno de ellos; sin embargo, menciona trabajos que han tenido que ser efectuados en fases anteriores, como se indica en los Pliegos Reguladores: en el Documento técnico nº 3: "*Definidos los procesos de operación del sistema de cobro*".

Estudios y trabajos económico-financieros

I. Definición de las características cumplir por parte de la sociedad pública

Respecto la propuesta que realizan de elaboración del Modelo Económico-Financiero (MEF) a medio-largo plazo como productor público de mercado es correcta.
En lo que se refiere a la coherencia del MEF con el sistema propuesto de tarifas, con el sistema de recuperación de costes y con la tasa de recuperación, y todos ellos consistentes con los propuestos para someter a validación a la Comisión Europea, la propuesta es correcta.
El plan de actuaciones es correcto.
La propuesta de la documentación a elaborar para que la sociedad sea productor público de mercado es correcta con varias aportaciones.
No indica que si como resultado de la aprobación por parte de la Unión Europea se produce alguna modificación se modificaran los trabajos realizados y entregados.

I I. Diseñar y definir un sistema de pago por uso de infraestructuras (PPU)

La propuesta que realizan respecto al Documento técnico n° 4 Estudio económico del impacto derivado de la implantación del Sistema de Pago por Uso es correcta.

III. Obtener la aprobación por parte de la Unión Europea

La propuesta que realizan respecto al análisis de la disponibilidad de información y grado de cumplimiento de los requerimientos marcados en la Directiva y la adecuación de la información a los requerimientos de la Directiva es correcta.
La propuesta que realizan respecto a la definición de modelo económico-financiero y solvencia del sistema es correcta con alguna aportación.
La propuesta que realizan respecto a la definición del escenario definitivo, la redacción del informe para la Comisión Europea y el seguimiento y soporte en la resolución de dudas que puedan

generarse en el proceso de validación del Informe por la Comisión Europea es correcta.

Estudios y trabajos jurídicos

Denotan conocer de forma aceptable el alcance y trabajos a desarrollar en el contrato desde el punto de vista jurídico en cuanto a las condiciones que debe cumplir la nueva sociedad y trámites para la aprobación en la Comisión Europea.

Relativo a la sociedad pública y en referencia a los aspectos jurídicos se limita a transcribir lo señalado en la página 29 del pliego técnico y, en cuanto al proceso ante la Unión Europea es básicamente descriptivo y en el que únicamente menciona como una de las cuestiones a tratar la del "sistema de *enforcement* para evitar el fraude en el pago". En el apartado señalado del sistema de pago, se reitera la necesidad del "encaje legal", sin mayor concreción, identificando cinco cuestiones de "impacto jurídico". Al desarrollar el análisis jurídico en las páginas 35 y 36 (que repite con otras palabras lo señalado en la página 32 de las prescripciones técnicas) y definir el concepto de tasa, no repara en que existe una propia en el artículo 5 de la Ley Foral 7/2001, de 27 de marzo, de tasas y precios públicos de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y de sus Organismos Autónomos. En este mismo apartado del sistema PPU menciona la problemática de la posible "evasión e impago" de los usuarios y su tratamiento normativo.

2.- Grado de adecuación del plan de trabajo propuesto a las necesidades de los trabajos a realizar

Los trabajos se han panificado en cuatro fases:

- Creación de un ente público
- Diseño y definición de un sistema de pago por uso de infraestructuras
- Informe explicativo a la Unión Europea
- Tramitación del proyecto ante la comisión europea

Adjuntan un listado de entregas y un cronograma de actividades. Resulta muy lineal, y se echa en falta una mayor interrelación entre el modelo económico financiero y el resto de actividades.

Describen como realizarán el seguimiento y control del proyecto designando como interlocutor al Jefe del proyecto. Indican que tendrán un control interno y un seguimiento en reuniones con la administración, pero sin especificar la periodicidad de las mismas. Finalmente indican como llevarán el control de calidad de los trabajos y la gestión de calidad de los entregables.

El equipo de trabajo que proponen es el siguiente:

Un Licenciado en Economía, que actuará como especialista económico y como jefe de proyecto
Un Ingeniero Superior de Telecomunicaciones, que actuará como especialista en telepeaje

Un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que actuará como especialista en ITS y Sistemas de movilidad

Un Licenciado en Derecho, que actuará como especialista legal

Un Licenciado en Economía y Auditor de Cuentas, que actuará como especialista contable y auditor

Un Licenciado en Economía y MBA, que actuará como especialista financiero

Añaden un equipo soporte con 4 técnicos de la empresa CROWE, pero no incluyen sus curricula vitarum.

Adjuntan una tabla con las funciones que realizará cada uno de los miembros anteriores, así como los tiempos de dedicación en horas.

El personal mencionado se adapta al mínimo exigido en el pliego regulador.

SIMMONS&SIMMONS - FINFRA

1.- Grado de conocimiento de los trabajos a realizar puesto de manifiesto en la memoria explicativa

Estudios y trabajos técnicos

Comienzan describiendo someramente las características territoriales y funcionales de las vías objeto de este contrato

Indican los cuatro escenarios más probables:

- Tarificar el tráfico pesado con peaje blando
- Tarificar el tráfico pesado y ligero con peaje blando
- Tarificar el tráfico pesado con peaje duro
- Tarificar el tráfico pesado y ligero con peaje duro

Indican que, en vías con mucho tráfico como es éste el caso, es recomendable instalar un sistema de pago por uso frente al de tipo "viñeta".

Para la determinación de los tráficos indican que partirán de los datos de aforos de la Dirección de Obras Públicas e Infraestructuras y de las series históricas de los últimos 10 años, pero no indican como harán previsiones a futuro de las vías en cuestión.

En cuanto a los sistemas de cobro indican que solo considerarán los más viables y donde el índice de imprecisión es menor:

• Pórticos (DSCR; RFID)
• Video-Tolling
• Satélite (GNSS y Móvil)
• Barreras

Indican que llevarán a cabo un estudio técnico valorando cada una de las opciones y determinando cuáles de ellas se adaptan mejor al contexto navarro, teniendo en cuenta factores como los efectos de implementación y costes, la aceptabilidad de la medida por los usuarios, y la interoperabilidad. Analizan las ventajas de unos y otros (salvo del video-tolling), y los tiempos necesarios para su implementación.

La memoria explicativa aportada se considera demasiado sencilla y poco detallada.

Estudios y trabajos económico-financieros

I. Definición de las características cumplir por parte de la sociedad pública

Respecto la propuesta que realizan de elaboración del Modelo Económico-Financiero (MEF) a

medio-largo plazo como productor público de mercado es correcta.
En lo que se refiere a la coherencia del MEF con el sistema propuesto de tarifas, con el sistema de recuperación de costes y con la tasa de recuperación y todos ellos consistentes con los propuestos para someter a validación a la Comisión Europea, la propuesta es correcta.
El plan de actuaciones es correcto.
La propuesta de la documentación a elaborar para que la sociedad sea productor público de mercado es correcta.
No indica que si como resultado de la aprobación por parte de la Unión Europea se produce alguna modificación se modificaran los trabajos realizados y entregados.

I I. Diseñar y definir un sistema de pago por uso de infraestructuras (PPU)

La propuesta que realizan respecto al Documento técnico n° 4 Estudio económico del impacto derivado de la implantación del Sistema de Pago por Uso es correcta.

III. Obtener la aprobación por parte de la Unión Europea

La propuesta que realizan respecto al análisis de la disponibilidad de información y grado de cumplimiento de los requerimientos marcados en la Directiva y la adecuación de la información a los requerimientos de la Directiva es correcta.

Estudios y trabajos jurídicos

Denotan conocer de forma aceptable el alcance y trabajos a desarrollar en el contrato desde el punto de vista jurídico en cuanto a las condiciones que debe cumplir la nueva sociedad y trámites para la aprobación en la Comisión Europea.

En lo que se refiere a la sociedad pública, resulta especialmente pobre el contenido de los dos primeros apartados “1.1 Naturaleza jurídica” y “1.2 “Requisitos para la creación” en los que se limita a seguir y transcribir preceptos de la normativa foral en materia de organización institucional y de patrimonio, sin centrarse directamente en el modelo que señala el condicionado (sociedad pública/sociedad no financiera pública). Tampoco profundiza la oferta en el contenido del apartado “1.6. Consistencia, coherencia e integridad metodológica”, pues, fundamentalmente, se limita a parafrasear el pliego regulador, ofreciendo una versión aligerada de este.
En el apartado “2.3 Redacción del Pliego Técnico de Licitación”, de nuevo, se limita a realizar un recordatorio de los preceptos forales de la legislación de carreteras y de contratación pública, sin profundizar ni extraer conclusiones aplicables al objeto de la licitación. Desconoce y no estudia la oferta los posibles riesgos de impugnación del modelo por discriminatorio e incluso alude a que el modelo contemple un sistema tarifario comprendiendo vehículos ligeros, lo que no se contempla en la presente licitación. Por el contrario, en este mismo apartado, ofrece completar la elaboración de los pliegos técnicos con los contenidos económicos-administrativos-jurídicos exigidos para su licitación por la normativa de contratación pública.

El apartado “2.4 Estudio económico del impacto derivado de la implantación del Sistema de Pago por Uso”, se limita a apuntar la posibilidad de riesgos jurídicos en la puesta en servicio, pero no los identifica.

Por último, en lo que se refiere a la aprobación del sistema por la Unión Europea se reducen a seguir lo dispuesto en el artículo 7 nonies de la Directiva 2011/76/UE, sin ofrecer un mayor desarrollo de los trabajos y, en especial, de las posibles incidencias.

2.- Grado de adecuación del plan de trabajo propuesto a las necesidades de los trabajos a realizar

En primer lugar, plantean una reunión de trabajo con el fin de presentar el programa de trabajo y los plazos para acometer las diferentes tareas.

Proponen revisar las inversiones necesarias, incluyendo las tareas de conservación y mantenimiento para mantener un adecuado nivel de servicio en las vías objeto de este contrato, teniendo en cuenta las proyecciones realizadas en 2019 que actualizaban el Plan de Carreteras de la Comunidad Foral. Además, proponen valorar los costes de operación y mantenimiento del sistema de implantación de nuevo sistema de control. Para la estimación de tráfico proponen partir de los datos de aforo indican que partirán de los datos de aforo de las series históricas de los últimos 10 años. Indican que desarrollarán un modelo de la red que permita determinar la redistribución de tráficos entre los diferentes itinerarios alternativos.

Con las tareas identificadas han elaborado un diagrama tipo Gantt y lo que denomina “flujograma”. En el primero de ellos se observa alguna incoherencia al fijar la planificación por meses y distribuir las tareas por semanas sin que exista siempre una completa equivalencia; el segundo aporta una imagen gráfica de la “interacción” de las tareas que aporta poco. Lo mismo sucede con las corrientes herramientas jurídicas que menciona en el apartado “4.8 Herramientas de gestión de documentación”.

Ofrecen un equipo de siete personas compuesto de la siguiente manera:

Un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que actúa de coordinador de actividades.

Un Abogado como responsable jurídico

Un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos como responsable técnico

Un Economista como responsable financiero

En los equipos jurídico y financiero incluyen como apoya a una licenciada en Derecho, a una Licenciada en Derecho y Administración y Dirección de Empresas y a un Licenciado en Derecho y Administración y Dirección de Empresas.

Ningún componente del equipo tiene dedicación completa. El personal mencionado se adapta al mínimo exigido en el pliego regulador.

5.- PUNTUACIÓN DEL VALOR TÉCNICO DE LA OFERTA

en base a lo anterior, se considera que las puntuaciones de cada una de las empresas licitadoras deben ser las siguientes:

EMPRESA LICITADORA	1 (20 ptos)	2 (30 ptos)	Total (50 ptos)
UTE CUATRECASAS – CPS – PWC	**14,8**	**24,5**	**39,3**
KMPG	**14,4**	**21,2**	**35.6**
TEKIA	**13,3**	**20,2**	**33,5**
CABOAZUL	**11,5**	**16,6**	**28,1**
SIMMONS&SIMMONS - FINFRA	**10,7**	**15,8**	**26,5**

Pamplona, 25 de febrero de 2022

Fecha: 2022.03.01 08:23:32 +01'00'

Pedro José Cebrián Leyún

Fecha: 2022.02.28 10:05:44 +01'00'

Pablo González Sánchez

POLO SORIANO JESUS - 72871808B

Firmado digitalmente por POLO SORIANO JESUS - 72871808B
Fecha: 2022.02.28 08:53:14 +01'00'

Jesús Polo Soriano

SERENA PUIG LORENZO - DNI 18013081X

Firmado digitalmente por SERENA PUIG LORENZO - DNI 18013081X
Fecha: 2022.02.28 10:53:25 +01'00'

Lorenzo Serena Puig