



Pliego de prescripciones técnicas de la licitación para procedimiento abierto sujeto a regulación armonizada de la contratación de servicios de:

**“Asistencia del equipo de apoyo a la ATM del Área de Barcelona para el desarrollo del proyecto de la T-Mobilitat”**

**(EXP. C-10/2017)**

Marzo 2017

<b>Índice</b>	<b>Pág.</b>
<b>1 PRESCRIPCIONES GENERALES.....</b>	<b>3</b>
<b>2 ANTECEDENTES.....</b>	<b>4</b>
2.1 LA AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ DEL ÀREA DE BARCELONA: FUNCIONES Y ÁMBITO TERRITORIAL .....	4
2.2 EL PROYECTO T-MOBILITAT .....	5
<b>3 DESARROLLO DE LA ASISTENCIA DEL EQUIPO DE APOYO .....</b>	<b>6</b>
3.1 OBJETO DE LA ASISTENCIA .....	6
3.2 ALCANCE Y MARCO DE DESARROLLO DE LA ASISTENCIA .....	6
3.2.1 Ámbito de Sistemas y Servicios .....	7
3.2.2 Ámbito de Implantación y Operaciones.....	8
3.3 EQUIPO DE APOYO .....	9
3.3.1 Perfiles profesionales .....	9
3.3.2 Dedicación.....	13
3.3.3 Condiciones del desarrollo.....	14
3.4 CONDICIONES DE LA ASISTENCIA .....	15
3.4.1 Duración.....	15
3.4.2 Sustitución de personal.....	15
3.4.3 Condiciones de facturación.....	16
<b>4 PROPUESTA TÉCNICA.....</b>	<b>17</b>
4.1 MEMORIA .....	17
4.2 PLAZO DE EJECUCIÓN .....	17
4.3 EQUIPO DE TRABAJO Y REFERENCIAS .....	17
<b>5 PRESUPUESTO DE LICITACIÓN .....</b>	<b>18</b>
<b>6 PRESENTACIÓN DE LA OFERTA .....</b>	<b>18</b>
<b>7 REQUERIMIENTOS DE SEGURIDAD.....</b>	<b>18</b>
7.1 CONFIDENCIALIDAD Y PUBLICIDAD DEL SERVICIO.....	18
7.2 PROPIEDAD INTELECTUAL.....	18
7.3 TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL .....	18

## **1 PRESCRIPCIONES GENERALES**

El presente Pliego de Prescripciones Técnicas tiene por objeto determinar el contenido y el alcance de las tareas que deberá llevar a cabo la empresa contratista en esta contratación, así como los requisitos que deberá reunir para ser adjudicataria de la misma.

Se describen los trabajos a realizar y su desarrollo, se relacionan las materias que deberán ser objeto de estudio, se definen las condiciones y los criterios que deberán servir de base y se concretan los servicios que deberá llevar a cabo la empresa adjudicataria, para que, una vez haya sido garantizada su calidad, puedan ser aceptados por la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

## 2 ANTECEDENTES

### 2.1 LA AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ DEL ÀREA DE BARCELONA: FUNCIONES Y ÁMBITO TERRITORIAL

La Autoritat del Transport Metropolità del àrea de Barcelona (en adelante ATM) es un consorcio interadministrativo de carácter voluntario, creado en 1997, al cual se pueden adherir todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo, que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas del Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental y el Vallès Oriental.

En la actualidad, las administraciones consorciadas son la Generalitat de Catalunya (51%) y administraciones locales (49%), compuestas por el Ajuntament de Barcelona, la Entitat Metropolitana del Transport (EMT)<sup>1</sup> y la Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport Urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU). Además, la Administración General del Estado está presente en los órganos de gobierno de la ATM en calidad de observador.

De acuerdo con los estatutos del consorcio, la ATM de Barcelona tiene como finalidad articular la cooperación entre las administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del Àrea de Barcelona que forman parte del consorcio, así como la colaboración con aquellas que, como en el caso de la Administración General del Estado, estén vinculadas financieramente o sean titulares de servicios propios.

Las principales funciones de la ATM de Barcelona son la planificación de las infraestructuras y servicios de transporte público colectivo, la coordinación y el seguimiento de las relaciones con los operadores de transporte colectivo, la elaboración de propuestas y la concertación de acuerdos de financiación con las administraciones, la ordenación de tarifas y la tramitación de planes de movilidad.

En el ejercicio de sus funciones, la ATM inició el año 2001 la implantación del Sistema Tarifario Integrado, resultando ser éste una herramienta eficiente para la mejora de las prestaciones del sistema de transporte público. El Sistema Tarifario Integrado permite la utilización de diferentes modos de transporte (metro, autobuses urbanos, metropolitanos e interurbanos, tranvía, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y Renfe Rodalies) necesarios para realizar un desplazamiento con un solo título de transporte, despenalizando así económicamente los transbordos. Actualmente el sistema tarifario llega a 356 municipios y a una población de 5,7 millones de habitantes.

---

<sup>1</sup> Actualmente y después de la aprobación de la Ley 31/2010, de 3 de agosto, la EMT ha sido sustituida por una nueva organización institucional: "el Àrea Metropolitana de Barcelona" (AMB).

## **2.2 EL PROYECTO T-MOBILITAT**

El proyecto T-Mobilitat es un proyecto de la ATM de Barcelona que surgió a partir de la necesidad de establecer un nuevo sistema de billeteo electrónico dada la manifiesta obsolescencia tecnológica de la banda magnética. En este sentido, y teniendo en cuenta este nuevo sistema de billeteo o sistema tecnológico, se promovió la implantación de un nuevo sistema tarifario y de gestión.

El Gobierno de la Generalitat de Catalunya, mediante acuerdo de 8 de octubre de 2013, dio luz verde al proyecto T-Mobilitat como mecanismo central de la gestión de la movilidad en un único soporte inteligente, así como también estableció un sistema de información pensado para el ciudadano, con la creación de dos nuevos centros de trabajo: el Centro de Atención al Cliente y el Centro de Gestión de la Información del Transporte, que de una manera global informaría en tiempo real del funcionamiento de la oferta del transporte público integrado en todo el territorio catalán.

La complejidad técnica, jurídica y financiera intrínseca a la implementación del nuevo sistema tecnológico, tarifario y de gestión (proyecto T-Mobilitat) justificó inicialmente la necesidad de disponer de un mecanismo flexible, especialmente en lo relativo a la asignación de riesgos, considerando por tanto como modalidad contractual óptima para licitar el proyecto T-Mobilitat el contrato de colaboración entre el sector público y el sector privado.

En relación al procedimiento, la licitación del contrato de colaboración entre el sector público y el sector privado del "Proyecto T-Mobilitat para la implantación de un nuevo sistema tecnológico, tarifario y de gestión" (expediente de contratación C-24/2012), se inició en fecha 16 de octubre de 2013, al ser publicado el anuncio de la licitación en el Diario Oficial de Unión Europea (DOUE) y en el Boletín Oficial del Estado (BOE), y en fecha 17 de octubre de 2013 en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya.

En fecha 1 de octubre de 2014 se resolvió adjudicar el procedimiento de licitación del proyecto T-Mobilitat para la implantación de un nuevo sistema tecnológico, tarifario y de gestión.

En fecha 24 de octubre de 2014 fue formalizado el contrato del proyecto T-Mobilitat entre la ATM y la SOCIETAT CATALANA PER A LA MOBILITAT, SA.

En relación con el objeto de la presente contratación, el Documento descriptivo del proyecto T-Mobilitat fechado el 14 de octubre de 2013, preveía expresamente en su cláusula 7.2 (alcance del objeto de los pliegos) un sistema de gestión que pudiera dar cobertura a la integración tarifaria de toda Catalunya.

La cláusula 32 preveía la posibilidad de modificar el contrato en supuestos de ampliación del ámbito geográfico de aplicación, si bien solo en cuanto a la gestión comercial del sistema y al plan de negocio y de beneficios, incluyendo por tanto la atención al cliente, la gestión de la información y los datos, la publicidad, etc., y quedando excluidos de la posibilidad de modificación contractual la instalación, el mantenimiento correctivo y la inversión en la maquinaria.

### **3 DESARROLLO DE LA ASISTENCIA DEL EQUIPO DE APOYO**

#### **3.1 OBJETO DE LA ASISTENCIA**

El objeto de la presente licitación es disponer de un equipo de profesionales, con perfiles concretos, que den apoyo a la Dirección de la T-Mobilitat en el seguimiento de la implantación del proyecto T-Mobilitat, tanto desde el aspecto de la definición e implementación de sus funcionalidades a desarrollar, como de la implantación de la tecnología que le da soporte.

El dimensionado del equipo de apoyo, los perfiles necesarios y su dedicación se definen en los capítulos siguientes.

#### **3.2 ALCANCE Y MARCO DE DESARROLLO DE LA ASISTENCIA**

La presente licitación se enmarca en los trabajos asociados a la implantación del proyecto T-Mobilitat, tanto en su puesta en servicio en la Región Metropolitana de Barcelona (T1) - en las siete coronas en las que está implantado el actual Sistema Tarifario Integrado - como en su ampliación en el resto de Catalunya (T2). El alcance de la presente licitación tendrá presente el apoyo a los dos proyectos.

Los dos proyectos, aun teniendo bases comunes, poseen características que los diferencian:

- El proyecto T1 está contratado, mediante la fórmula de Contratación Público-Privada, a la Societat Catalana per a la Mobilitat, y actualmente se encuentra en fase de ingeniería y diseño. El proyecto T2, aun habiendo encajado técnicamente en el proyecto T1 y ser funcionalmente compatible, se encuentra en fase de redacción de su Proyecto Ejecutivo.
- Temporalmente el proyecto T2 será ejecutado dentro de los términos indicados en el apartado correspondiente del actual Pliego de Prescripciones Técnicas y por tanto la asistencia también deberá dar apoyo a la Dirección de la T-Mobilitat en la ejecución de este proyecto.

Para facilitar la gestión y el seguimiento del proyecto de la T-Mobilitat (T1), éste se ha organizado en los ámbitos siguientes:

- a) Sistemas y Servicios.
- b) Implantación y Operación.
- c) Marco Tecnológico Común.
- d) Jurídico.
- e) Gestión del Contrato Público-Privado (CPP) y financiero.

Los dos primeros ámbitos (Sistemas y Servicios / Implantación y Operación) se estructuran a su vez en múltiples subproyectos, teniendo cada uno de ellos un alcance y

unos objetivos claramente definidos.

Es en el conjunto de los subproyectos de estos dos ámbitos donde queda definido el alcance de la asistencia del equipo de apoyo.

Los siguientes apartados muestran los subproyectos que conforman cada uno de los dos primeros ámbitos, junto con las fases de trabajo previstas y las tareas vinculadas.

### 3.2.1 Ámbito de Sistemas y Servicios

Los subproyectos que considera el ámbito de Sistemas y Servicios son:

Ámbito	Subproyectos
<b>Sistemas y Servicios</b> <b>(subproyectos funcionales)</b>	Modelo de Gestión Tarifaria Modelo de Comercialización Modelo de Atención al Cliente y Centros de Atención Modelo de Información del Transporte y Centros de Información Comunicación Validación con móvil y tarjeta bancaria

En todos los subproyectos del ámbito de Sistemas y Servicios es necesario abordar, con mayor o menor detalle, las siguientes fases de trabajo:

1. Definición del modelo operativo futuro (procesos de cada subproyecto).
2. Definición de los requisitos (y validación de las especificaciones funcionales que les dan cumplimiento) de las herramientas y aplicaciones de trabajo.
3. Pruebas de validación de las herramientas de trabajo desarrolladas.
4. Definición del plan de formación de detalle y seguimiento de su ejecución.
5. Definición y validación de las pruebas integradas con el resto de subproyectos de los diferentes ámbitos.
6. Puesta en servicio.

A su vez, para cada subproyecto, será necesario desarrollar las siguientes tareas (enumeradas de forma no exhaustiva):

- Gestión del cambio: realización de las comunicaciones internas necesarias.
- Gestión y control: planificación, seguimiento, gestión de riesgos, ...
- Definición del Plan de Pruebas de detalle.
- Definición de los manuales de usuario.
- Definición de los planes de contingencia.

- Apoyo a la puesta en servicio y estabilización de las herramientas.

### 3.2.2 Ámbito de Implantación y Operaciones

Los subproyectos que considera el ámbito de Implantación y Operaciones son:

Ámbito	Subproyectos
<b>Implantación y Operaciones</b> <b>(subproyectos tecnológicos)</b>	<p>Sistemas tecnológicos de Autobuses de Transports de Barcelona (TMB Bus)</p> <p>Sistemas tecnológicos de Ferrocarril Metropolità de Barcelona (TMB Metro)</p> <p>Sistemas tecnológicos de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)</p> <p>Sistemas tecnológicos de Tramvia (TRAM)</p> <p>Sistemas tecnológicos de Rodalies-Renfe</p> <p>Sistemas tecnológicos de los operadores de Bus Embarcado</p> <p>Sistemas tecnológicos de Línea 9 de Metro (tramos I-II-IV)</p> <p>Sistemas tecnológicos de la ATM</p> <p>Mantenimiento y Operaciones de las tecnologías</p> <p>Gestión del Cambio y de la Puesta en Servicio</p>

En todos los subproyectos del ámbito de Implantación y Operaciones es necesario considerar, con mayor o menor detalle, las siguientes fases de trabajo:

1. Seguimiento de las tareas de diseño, prototipaje, preseries, pilotos técnicos y funcionales y despliegue de los equipos de campo e infraestructuras vinculadas (fijas y embarcadas), en las dependencias de cada operador.
2. Seguimiento de las tareas de diseño y despliegue del Sistema Informático Central de la ATM, y de la construcción de las herramientas informáticas que dan respuesta a las necesidades de todos los subproyectos (tanto funcionales como tecnológicos).
3. Revisión de la totalidad de la documentación que se genere (para su validación).
4. Supervisión del mantenimiento y las operaciones de la totalidad de la tecnología implementada.
5. Definición del plan de formación de detalle y seguimiento de su ejecución.
6. Definición y validación de las pruebas integradas con el resto de subproyectos de los diferentes ámbitos.
7. Puesta en servicio.

A su vez, para cada subproyecto, será necesario desarrollar las siguientes tareas (enumeradas de forma no exhaustiva):

- Gestión del cambio.

- Gestión y control: planificación, seguimiento, gestión de riesgos, ...
- Definición del Plan de Pruebas de detalle.
- Definición de los Planes de Formación de detalle (para todos los colectivos afectados).
- Definición de los manuales de mantenimiento y operaciones.
- Definición de los planes de contingencia.
- Apoyo a la puesta en servicio y estabilización de las herramientas

### 3.3 EQUIPO DE APOYO

Debido a la carga de trabajo que plantea la ejecución del proyecto T-Mobilitat (tanto el proyecto T1 como el T2) y a la complejidad y el amplio abanico de disciplinas que se tratan en los diferentes subproyectos de los dos ámbitos anteriores, será necesaria la incorporación de un equipo de apoyo multidisciplinar que preste apoyo a la Dirección del proyecto.

#### 3.3.1 Perfiles profesionales

Para proporcionar el apoyo correspondiente, se consideran necesarios los perfiles de profesionales indicados en las tablas siguientes.

Los perfiles 1-2-3-4 corresponden al equipo de apoyo base, mientras que los perfiles 5-6-7-8-9 corresponden al equipo de apoyo experto.

<b>PERFIL 1</b>	
<b>PERFIL BASE: FUNCIONAL (1)</b>	
<b>Formación</b>	Ingeniería superior industrial o de telecomunicaciones Altos conocimientos de lengua catalana Lengua inglesa (comprensión oral y escrita) Máster en Gestión de Proyectos o equivalente
<b>Conocimientos</b>	Re-ingeniería de procesos de tecnología aplicada a los ámbitos empresariales Definición de especificaciones funcionales de aplicaciones Gestión de proyectos Conocimiento de metodologías ITIL/AGILE
<b>Experiencia</b>	Mínimo 1 año

<b>PERFIL 2</b>	
<b>PERFIL BASE: FUNCIONAL (2)</b>	
<b>Formación</b>	Administración y Dirección de Empresas (ADE) Altos conocimientos de lengua catalana Lengua inglesa (comprensión oral y escrita)
<b>Conocimientos</b>	Re-ingeniería de procesos en los diferentes ámbitos de la empresa Definición de especificaciones funcionales de aplicaciones Seguimiento del contrato desde la visión de la Dirección del Proyecto Gestión de proyectos
<b>Experiencia</b>	Mínimo 1 año

<b>PERFIL 3</b>	
<b>PERFIL BASE: TÉCNICO DE DESPLIEGUE</b>	
<b>Formación</b>	Ingeniería superior o técnica industrial o de telecomunicaciones Altos conocimientos de lengua catalana Lengua inglesa (comprensión oral y escrita) Máster en Gestión de Proyectos o equivalente
<b>Conocimientos</b>	Re-ingeniería de procesos de tecnología aplicada a los ámbitos empresariales Modelos de mantenimiento de equipos tecnológicos distribuidos Gestión de proyectos
<b>Experiencia</b>	Mínimo 1 año

<b>PERFIL 4</b>	
<b>PERFIL BASE: INFORMÁTICO</b>	
<b>Formación</b>	Ingeniería superior informática Altos conocimientos de lengua catalana Lengua inglesa (comprensión oral y escrita)
<b>Conocimientos</b>	Administración de redes (sistemas Linux y Windows) Monitorización de sistemas Virtualización Bases de datos (Oracle, MSSQL) Redes y comunicaciones Sistemas empotrados
<b>Experiencia</b>	Mínimo 1 año

<b>PERFIL 5</b>	
<b>PERFIL EXPERTO: TÉCNICO DE ARQUITECTURA DE SISTEMAS</b>	
<b>Formación</b>	Ingeniería superior informática Lengua inglesa (comprensión oral y escrita)
<b>Conocimientos</b>	Sistemas de Información (Infraestructura y Sistemas) Infraestructuras informáticas para soluciones de alta disponibilidad Arquitectura de Sistemas en 3 capas Infraestructuras para soluciones J2EE Infraestructuras para soluciones GIS Administración de Bases de Datos Oracle Spatial
<b>Experiencia</b>	Mínimo 5 años

<b>PERFIL 6</b>	
<b>PERFIL EXPERTO: TIC SECTOR TRANSPORTES</b>	
<b>Formación</b>	Ingeniería superior informática Lengua inglesa (comprensión oral y escrita)
<b>Conocimientos</b>	Funcionales y técnicos en soluciones Web Funcionales y técnicos en soluciones GIS Funcionales y técnicos en sistemas de información de transporte público Funcionales y técnicos en soluciones de movilidad
<b>Experiencia</b>	Mínimo 5 años

<b>PERFIL 7</b>	
<b>PERFIL EXPERTO: CONSULTOR TRANSPORTE</b>	
<b>Formación</b>	Ingeniería superior informática Lengua inglesa (comprensión oral y escrita)
<b>Conocimientos</b>	Diseño de soluciones de transporte Modelos de datos de transporte
<b>Experiencia</b>	Mínimo 5 años

<b>PERFIL 8</b>	
<b>PERFIL EXPERTO: TÉCNICO DE DATOS</b>	
<b>Formación</b>	Licenciado en geografía, cartografía o equivalente Lengua inglesa (comprensión oral y escrita)
<b>Conocimientos</b>	Cartografía Herramientas GIS Herramientas AutoCad Graf viarios Carga y depuración de datos
<b>Experiencia</b>	Mínimo 5 años

<b>PERFIL 9</b>	
<b>PERFIL EXPERTO: DISEÑADOR UX/UI</b>	
<b>Formación</b>	Diseñador gráfico Lengua inglesa (comprensión oral y escrita)
<b>Conocimientos</b>	Comunicación digital Diseño Web (UX/UI) Diseño de aplicaciones Web (UX/UI) Diseño de aplicaciones móviles (UX/UI)
<b>Experiencia</b>	Mínimo 5 años

### 3.3.2 Dedicación

En el aspecto de su dedicación, los perfiles anteriores se pueden agrupar en:

- **Perfiles del Grupo de Apoyo Base**, que tendrán un 100% de dedicación temporal en el desarrollo de sus tareas, a lo largo de la totalidad de la duración de la contratación.
- **Perfiles del Grupo de Apoyo Experto**, que tendrán un 30% de dedicación temporal estimada, y que será determinada por las necesidades de ejecución del proyecto, a lo largo de la totalidad de la duración de la contratación. Esta dedicación se considera una bolsa de horas que se irá consumiendo en función del desarrollo del proyecto.

La siguiente tabla muestra los perfiles del grupo de apoyo base, con el 100% de dedicación, y el número de personas que han de dar prestación en esta contratación:

<b>PERFILES DEL EQUIPO BASE (100 % DE DEDICACIÓN)</b>	<b>TIPOLOGÍA</b>	<b>NÚMERO DE RECURSOS</b>
<b>PERFIL 1</b>	FUNCIONAL (1)	1 persona
<b>PERFIL 2</b>	FUNCIONAL (2)	1 persona
<b>PERFIL 3</b>	TÉCNICO DE DESPLIEGUE	2 personas
<b>PERFIL 4</b>	INFORMÁTICO	1 persona

En el grupo de perfiles expertos, con una estimación de un 30% de dedicación temporal en el proyecto, se encuentran los siguientes perfiles con las personas necesarias:

<b>PERFILES DEL EQUIPO DE EXPERTOS</b> <b>(30 % DE DEDICACIÓN)</b>	<b>TIPOLOGÍA</b>	<b>NÚMERO DE RECURSOS</b>
<b>PERFIL 5</b>	TÉCNICO DE ARQUITECTURA DE SISTEMAS	1 persona
<b>PERFIL 6</b>	TIC SECTOR TRANSPORTES	1 persona
<b>PERFIL 7</b>	CONSULTOR TRANSPORTE	1 persona
<b>PERFIL 8</b>	TÉCNICO DE DATOS	1 persona
<b>PERFIL 9</b>	DISEÑADOR UX/UI	1 persona

### 3.3.3 Condiciones del desarrollo

Las condiciones del desarrollo de la asistencia son las siguientes:

#### 3.3.3.1 Ubicación y herramientas

- El equipo base desarrollará sus tareas de forma íntegra en las dependencias de la ATM a lo largo de la totalidad del contrato.
- La empresa adjudicataria dispondrá de instalaciones propias adecuadas en Catalunya para dar cabida al equipo experto, así como de infraestructuras suficientes para el desarrollo de su trabajo.
- Aun cuando el equipo experto desarrollará sus funciones en las dependencias de la empresa adjudicataria de la presente licitación, asistirá a todas las reuniones y sesiones de trabajo que sean necesarias, dentro de su tiempo de dedicación. Quedará al criterio de la ATM tanto el número de reuniones y sesiones de trabajo como las dependencias físicas donde se llevarán a cabo.
- La empresa adjudicataria pondrá a disposición de todo el personal adscrito a la presente licitación (equipo base y equipo experto), las herramientas informáticas necesarias para el desarrollo de sus tareas, sin que por ello la ATM deba facilitar elemento alguno, tanto de hardware como de software, a excepción de las conexiones de red e Internet (en las dependencias de la ATM) o los accesos a los entornos colaborativos del proyecto T-Mobilitat.

### **3.3.3.2 Disponibilidad y dedicación**

- El no cumplimiento del tiempo de dedicación contratado por parte del adjudicatario, tanto del equipo base como del equipo experto, puede suponer la rescisión del actual contrato, sin derecho a ningún tipo de compensación por parte del licitador.
- El control de la dedicación del equipo base en las dependencias de la ATM se llevará a cabo mediante las herramientas de control de presencia que utiliza en la actualidad la ATM con su propio personal.
- La disponibilidad de cualquier perfil del grupo experto deberá ser inmediata, o como máximo en un plazo de 16 horas laborables.
- La empresa adjudicataria entregará mensualmente un informe de seguimiento, tanto del equipo base como del equipo experto, indicando, especialmente en el caso del equipo experto: las tareas llevadas a cabo, las horas dedicadas, su porcentaje sobre la previsión y la desviación sobre el consumo de las horas previstas. Este informe será la base de cálculo de la facturación correspondiente.
- El licitador presentará en su oferta una propuesta de informe de seguimiento.
- El período de vacaciones del equipo base y del equipo experto se pactará con la ATM, bajo el criterio de poder disponer siempre de los recursos mínimos necesarios en función del grado y de la fase de desarrollo del proyecto. La ATM será quien, en última instancia, decida cuáles son dichos periodos, cumpliendo en cualquier caso la legislación vigente y teniendo presente el criterio de conciliación de la vida laboral y familiar.

## **3.4 CONDICIONES DE LA ASISTENCIA**

### **3.4.1 Duración**

La duración de la asistencia será de tres años y tres meses (39 meses) a partir de la fecha de la contratación.

Mientras la dedicación del equipo de apoyo base será constante y del 100% durante todo el tiempo del contrato, la del equipo de apoyo experto, aun siendo estimada en un 30% del tiempo del contrato (como valor medio), no será constante, ya que el propio desarrollo del proyecto T-Mobilitat obligará a disponer de más o menos dedicación en función de la fase del proyecto. Se prevé una elevada dedicación en las fases de diseño y pruebas y una menor dedicación en las fases de desarrollo y despliegue.

### **3.4.2 Sustitución de personal**

La ATM podrá requerir, en cualquier momento, la sustitución de una persona del equipo base o del equipo experto por considerar que no se ajusta al perfil necesario. El adjudicatario deberá retirar a esa persona de la prestación del servicio y sustituirla por otra con el perfil adecuado, en un plazo máximo de 40 horas laborables. Este tiempo de sustitución no se contemplará como tiempo facturable, ya que el recurso no habrá estado

disponible.

### **3.4.3 Condiciones de facturación**

La facturación será mensual y deberán presentarse dos facturas separadas:

- Una factura por el coste del equipo base, que corresponderá al coste total del contrato en la parte correspondiente al equipo base dividida entre 39 meses, los 3 años y 3 meses de ejecución del contrato.
- Una factura por el coste del equipo experto, que corresponderá a la dedicación del mes concreto, que se calculará como porcentaje de la dedicación real respecto del precio total del contrato en la parte correspondiente al equipo experto dividida entre 39 meses, los 3 años y 3 meses de ejecución del contrato.

En la facturación se presentarán como posiciones independientes los costes de cada perfil base y experto, es decir, la factura del equipo base tendrá tantas posiciones como perfiles tenga el equipo y, de acuerdo con el mismo criterio, la factura del equipo experto también tendrá tantas posiciones independientes como perfiles tenga el equipo.

El seguimiento de detalle (mediante los informes de seguimiento) de la dedicación del equipo experto permitirá valorar el consumo de la bolsa de horas prevista y, por lo tanto, anticipar la posible desviación sobre la facturación prevista en la oferta.

## **4 PROPUESTA TÉCNICA**

Los licitadores deberán presentar una propuesta técnica, en papel y en formato digital, que deberá incluir, como mínimo, los siguientes apartados:

### **4.1 MEMORIA**

Memoria explicativa de la propuesta presentada, en la que se incluirán, como mínimo, los siguientes conceptos:

- Explicación descriptiva de los contenidos de la contratación, que deberán estar totalmente alineados con lo que se indica en el presente Pliego de Prescripciones Técnicas.
- Detalle del conocimiento cubierto por los grupos de apoyo base y experto, en función de su formación, su conocimiento profesional y su historial.
- Modelo de informe de seguimiento de asistencia, indicando de forma tabulada: las tareas desarrolladas, las horas dedicadas y su porcentaje sobre el anual previsto.
- Herramientas informáticas a disposición de los equipos de apoyo.
- Ubicación física del equipo de apoyo experto.

### **4.2 PLAZO DE EJECUCIÓN**

La propuesta técnica indicará expresamente el plazo de ejecución de la asistencia del equipo de apoyo (base y experto) en las condiciones explicitadas en el presente Pliego, indicando la propuesta de dedicación de cada perfil. Esta propuesta de dedicación será la base del cálculo de la facturación mensual.

### **4.3 EQUIPO DE TRABAJO Y REFERENCIAS**

El licitador planteará la estructura del equipo de soporte (base y expertos) que intervendrán en la realización de las tareas contratadas, aportando los currículums vitae de cada uno de los miembros del equipo propuesto, donde se expliciten, como mínimo, los siguientes datos: nombre y apellidos, formación, conocimientos demostrables e historial profesional. El grado de detalle que se proporcione en este punto será determinante para la adjudicación de la presente licitación.

En caso de que la información presentada en relación a los perfiles propuestos en la oferta no cumpla lo indicado en el presente Pliego de Prescripciones Técnicas, implicará una puntuación de 0 puntos en este apartado.

Se valorará de forma positiva la incorporación de otros perfiles (base o expertos) que el licitador considere adecuados en función de su experiencia en el desarrollo de este tipo de proyectos. El licitador indicará expresamente en su oferta las condiciones de la prestación de estos nuevos perfiles a incorporar.

Todo el equipo de trabajo presentado en la oferta (equipo base y equipo experto) deberá ser personal que pertenezca a la estructura de la empresa licitante. No se permite la subcontratación de ninguno de los perfiles propuestos.

## **5 PRESUPUESTO DE LICITACIÓN**

El presupuesto de licitación es de 2.050.000 € (IVA no incluido), por una duración de tres (3) años y tres (3) meses indicada en el apartado correspondiente.

## **6 PRESENTACIÓN DE LA OFERTA**

En la presentación de la oferta se mostrará, por cada uno de los perfiles y personas de los diferentes equipos de apoyo (base y experto), los valores económicos totales de la prestación del servicio (3 años y 3 meses) y su mensualidad resultado de dividir este valor total por el número de meses (39).

## **7 REQUERIMIENTOS DE SEGURIDAD**

### **7.1 CONFIDENCIALIDAD Y PUBLICIDAD DEL SERVICIO**

El adjudicatario está obligado a guardar secreto respecto de los datos o información que, no siendo públicos o notorios, estén relacionados con el objeto del contrato.

Cualquier comunicado de prensa o inserción en los medios de comunicación que el proveedor realice referente al servicio que presta a la ATM deberá ser previamente aprobado por ésta.

### **7.2 PROPIEDAD INTELECTUAL**

Toda la documentación que se genere a lo largo del servicio es propiedad exclusiva de la ATM. El licitador no podrá utilizarla para otros fines sin el consentimiento expreso de la ATM.

### **7.3 TRATAMIENTO DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL**

El adjudicatario tratará los datos de carácter personal a los que acceda como consecuencia de la ejecución de este contrato de conformidad con lo establecido en la normativa vigente en materia de datos de carácter personal.

La empresa adjudicataria se responsabilizará de la utilización adecuada de la información que pueda obtener, a fin de proteger los datos personales, durante toda la fase de

realización del objeto del contrato y también después de la finalización.

El incumplimiento de estas obligaciones constituye la infracción tipificada en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, y es sancionable de acuerdo con lo que dispone la mencionada Ley, sin perjuicio de las responsabilidades exigibles ante la jurisdicción ordinaria.

Ramon Bacardí Gascón  
Director de la T-Mobilitat

Barcelona, 15 de marzo de 2017