

**Pliego de prescripciones técnicas para la contratación de:
Servicio de Ingeniería y Asistencia Técnica a la ATM para la definición,
desarrollo e implementación del Proyecto Específico de Bus Embarcado
2018-2020**

(Exp. C-30/2017)

Noviembre 2017

ÍNDICE

1.	PRESCRIPCIONES GENERALES.	4
2.	DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS.	4
2.1.	ANTECEDENTES.	4
2.1.1.	LOS PROYECTOS ESPECÍFICOS EN EL ENTORNO DE LA T-MOBILITAT	6
2.1.2.	ALCANCE DE LOS PROYECTOS ESPECÍFICOS DEL OPERADOR.	7
2.1.3.	EL PROYECTO ESPECÍFICO DE BUS EMBARCADO.	8
2.1.4.	ALCANCE DEL PROYECTO ESPECÍFICO DE BUS EMBARCADO	8
2.2.	JUSTIFICACIÓN.	10
2.3.	OBJETO DE LA ASISTENCIA TÉCNICA	10
2.3.1.	DEFINICIÓN DE REQUISITOS	11
2.3.2.	DEFINICIÓN DE ESPECIFICACIONES Y PRUEBAS DE CONFORMIDAD	11
2.3.3.	SUPERVISIÓN Y SEGUIMIENTO DE LAS PRUEBAS DE CONFORMIDAD	12
2.3.4.	DIRECCIÓN DE OBRA EN LAS FASES DE DESPLIEGUE Y OPERACIÓN	13
2.3.5.	GENERACIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LA DOCUMENTACIÓN Y LA PLANIFICACIÓN	13
2.3.6.	GESTIÓN DEL PROYECTO	14
3.	PLANIFICACIÓN.	15
4.	ENTREGABLES.	15
5.	MEDIOS A UTILIZAR.	17
5.1.	LUGAR DE EJECUCIÓN.	17
5.2.	PRESUPUESTO.	17

5.3.	PLAZO DE EJECUCIÓN.....	18
6.	OFERTA.....	18
7.	CONTROL DE LOS TRABAJOS	188
8.	GARANTÍAS LABORALES, RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES	19
9.	PROTECCIÓN DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL	20

1. PRESCRIPCIONES GENERALES

El presente Pliego de Prescripciones Técnicas tiene como objeto determinar el contenido y el alcance de las tareas que deberá desarrollar la empresa en esta asistencia técnica y de ingeniería, así como los requisitos que deberá cumplir para ser adjudicataria de la misma.

Por tanto, serán descritos los Trabajos a realizar y su desarrollo, serán listadas las materias que deberán servir de base para licitar, garantizar la calidad de las propuestas y seleccionar y presentar una de ellas, para ser aceptada y aprobada por la Autoritat del Transport Metropolità [Autoridad del Transporte Metropolitano].

2. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

2.1. ANTECEDENTES

En el año 1997 se creó la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (en adelante ATM), un consorcio inter-administrativo cuya finalidad es la cooperación entre las Administraciones Públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del área de Barcelona con el objetivo de optimizar los recursos y facilitar el acceso a la red de transporte público. Como resultado de esta colaboración, el 15 de noviembre de 2000 se aprobó el proyecto de integración tarifaria de la Región Metropolitana de Barcelona.

De igual forma, con el objetivo de coordinar el sistema de transporte público de viajeros en los diferentes ámbitos territoriales, se crearon en el resto de demarcaciones de Catalunya, las Autoritats Territorials de la Mobilitat [Autoridades Territoriales de la Movilidad] de Lleida, Girona y del Camp de Tarragona en el año 2008.

Asimismo, desde agosto del año 2011, la Direcció General de Transport i Mobilitat [Dirección General de Transporte y Movilidad] ha ido estableciendo varias mejoras tarifarias en los corredores sin integración tarifaria, implantando un nuevo título T10/120 (10 viajes en 120 días) (Berguedà - Barcelona, Solsonès - Barcelona, Alt

Urgell - Barcelona, Manresa - Berguedà...).

En el Consejo de Administración del 13 de julio de 2012 se aprobó el proyecto T-Mobilitat, para la implantación de un nuevo sistema tecnológico, tarifario y de gestión, que ha sido adjudicado, tras un procedimiento de diálogo competitivo, al grupo SOC Mobilitat con un contrato público-privado (CPP), firmado el 24 de octubre de 2014.

En fecha 15 de mayo de 2013, se aprobó en el Consejo de Administración de la ATM de Barcelona el modelo de anexo al protocolo de colaboración entre el Departament de Territori i Sostenibilitat [Departamento de Territorio y Sostenibilidad], la ATM de Barcelona, el consorcio de transporte público del área de Lleida, el consorcio de transporte público del área de Girona y el consorcio de transporte público del Camp de Tarragona, para el desarrollo del proyecto de integración tarifaria del conjunto de Catalunya suscrito en fecha 12 de mayo de 2010, a fin y efecto de encomendar a la ATM la gestión de los aspectos necesarios para llevar a cabo la implantación del proyecto T-Mobilitat.

Con posterioridad, a fecha 30 de octubre de 2013, se aprobó en los Consejos de Administración de los consorcios de transporte público del área de Lleida, del área de Girona y del Camp de Tarragona.

El proyecto de la T-Mobilitat tiene como objetivo desarrollar un nuevo sistema de billeteaje electrónico para el transporte público colectivo en seis niveles de actuación:

- La nueva tecnología chip sin contacto;
- El cambio del modelo tarifario (descuento en función del uso);
- La ampliación del sistema de pago (carga de saldo o domiciliación bancaria);
- Un nuevo sistema de gestión;
- La atención al cliente;
- El sistema de información del transporte.

Este nuevo sistema de billeteaje será implantado en la totalidad de los operadores que dan el servicio de transporte público en la zona integrada.

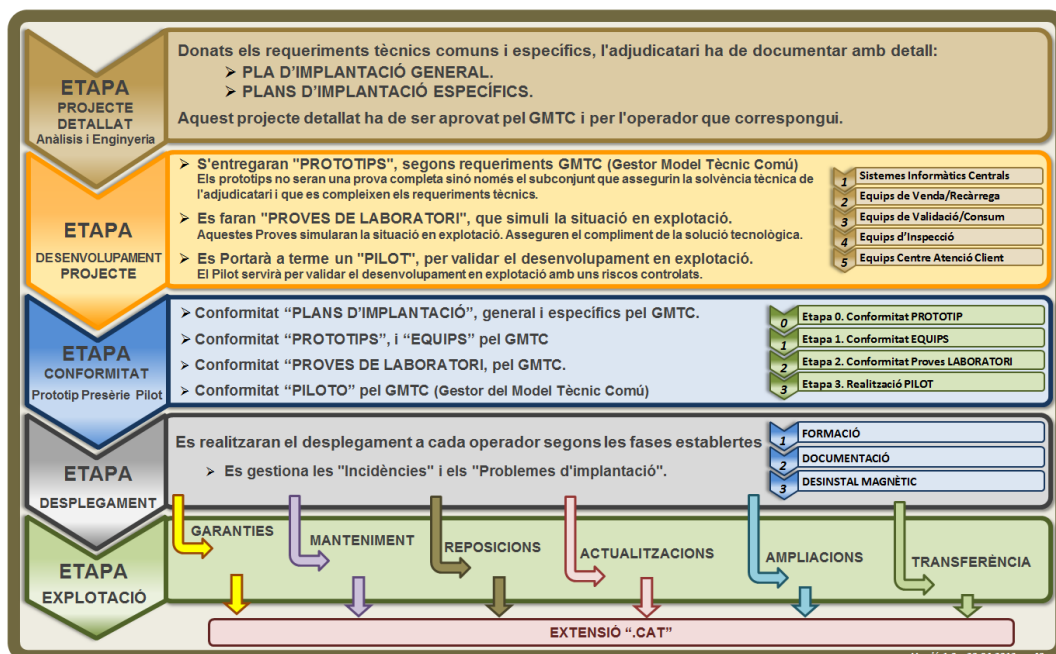
2.1.1.LOS PROYECTOS ESPECÍFICOS EN EL ENTORNO DE LA T-MOBILITAT

Dentro del proyecto T-Mobilitat, el proyecto tecnológico es la base sobre la que se puede construir un nuevo sistema tarifario y un nuevo sistema de gestión.

La siguiente imagen muestra la organización del proyecto tecnológico de la T-Mobilitat y los diferentes aspectos que deberán tenerse presentes: el modelo tecnológico, su implantación y su gestión.

Dentro de este conjunto es donde se enmarcan los proyectos tecnológicos específicos de los operadores, que corresponden a las especificaciones y requerimientos propios de cada Operador o grupo de Operadores que prestan servicios T-Mobilitat (venta, carga de títulos, validación, etc.), y que amplían los requerimientos comunes especificados en el proyecto tecnológico.

Estos proyectos tecnológicos específicos siguen un modelo genérico de implantación que puede verse en la siguiente imagen:



2.1.2. ALCANCE DE LOS PROYECTOS ESPECÍFICOS DEL OPERADOR

Los objetivos principales de los proyectos específicos de operador son, para cada uno de los operadores afectados, los siguientes: el diseño, desarrollo, fabricación, suministro, despliegue y pruebas unitarias e integradas de todos los elementos necesarios para la puesta en servicio de la nueva tecnología chip sin contacto, incluidas las adaptaciones de las infraestructuras físicas necesarias en las dependencias y material móvil donde deben efectuarse las instalaciones.

También se incluye el suministro y puesta en servicio de los lugares centrales necesarios para la recogida de los datos generados por la totalidad del sistema y su uso (sea por análisis o por toma de decisiones en tiempo real o diferido).

Como se puede observar en la imagen del modelo genérico de implantación, los proyectos específicos de los operadores prevén cinco conjuntos básicos de equipamiento: sistemas informáticos centrales, equipos de venta/recarga, equipos de validación/consumo, equipos de inspección y equipos de los centros de atención al cliente.

Teniendo en cuenta la gran cantidad de operadores existentes (se identifican más de 50 operadores), estos se han agrupado en los siguientes proyectos de detalle:

- Proyecto específico de TMB (incluyendo Metro y Autobuses);
- Proyecto específico de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC);
- Proyecto específico de Rodalies Renfe;
- Proyecto específico de Tram (incluyendo TramBaix y TramBesòs);
- Proyecto específico de Bus Embarcado (que agrupa las necesidades y soluciones de la totalidad del resto de operadores de Bus – autobuses de la Generalitat DGTM, del Área Metropolitana AMB y de la Agrupació de Municipis amb Transport Urbà – AMTU [Agrupación de Municipios con Transporte Urbano]).

Cada proyecto específico recoge las especificaciones y requerimientos concretos de cada operador o grupo de operadores, y complementa las especificaciones del proyecto común. Por otra parte, actualmente el proyecto T-Mobilitat se encuentra en su fase de

implementación y desarrollo, incluyendo el Proyecto específico de Bus Embarcado.

En este sentido, la asistencia técnica del presente Pliego de Prescripciones Técnicas se enmarca en el último de los presentados con anterioridad, concretamente en el Proyecto Específico de Bus Embarcado, que a la vez es el que agrupa la mayor cantidad de operadores del Sistema Tarifario integrado de la ATM.

2.1.3.EL PROYECTO ESPECÍFICO DE BUS EMBARCADO

El proyecto específico de Bus Embarcado afecta a todos los operadores de autobuses urbanos e interurbanos, con la excepción de TMB. Estos operadores pueden a su vez estar agrupados en organizaciones en función de su ámbito de actuación:

- AMB, que agrupa a los operadores que prestan servicio de transporte en el área metropolitana de Barcelona;
- AMTU, que agrupa a los operadores de transporte urbano;
- DGTM, que agrupa a los operadores que prestan servicio de transporte interurbano.

El objetivo es disponer de un único marco de trabajo, lo más homogéneo posible, para un entorno caracterizado por una gran cantidad de operadores, más de 50, y pocos recursos tecnológicos.

Es necesario tener en cuenta que la calidad global del nuevo Sistema Tarifario Integrado la proporcionarán los grandes operadores, pero también los pequeños operadores, a pesar de que sus recursos sean más escasos y la necesidad de coordinación entre ellos, lo que hace que el proyecto de Bus Embarcado sea especialmente complejo.

2.1.4.ALCANCE DEL PROYECTO ESPECÍFICO DE BUS EMBARCADO

El alcance del Proyecto Bus Embarcado incluye:

- Suministros:
 - Suministro de sistemas embarcados.
 - ➔ 2.964 validadoras;

- 1.993 pupitres;
- 1.993 switch Ethernet;
- 1.993 terminales de consulta;
- 1.993 terminales de geolocalización;
- Instalación y puesta en servicio de 1807 autobuses. Se incluyen los cableados, dispositivos y accesorios necesarios para su correcta instalación y funcionamiento;
- Se incluyen los equipos de red necesarios para su correcto funcionamiento;
- Desarrollo del software necesario;
- Instalación y utilización de los elementos de seguridad;
- Contratación (suministro) de las comunicaciones necesarias de estos equipos, entre ellas las comunicaciones móviles (4G/3G/GPRS) a lo largo de la vida del contrato.
- Suministro de sistemas de inspección.
 - 74 terminales de inspección;
 - Instalación y puesta en servicio de los terminales de inspección. Se incluyen los cableados, dispositivos y accesorios necesarios para su correcta instalación y funcionamiento;
 - Se incluyen los equipos de red necesarios para su correcto funcionamiento;
 - Desarrollo del software necesario;
 - Instalación y utilización de los elementos de seguridad;
 - Contratación (suministro) de las comunicaciones necesarias de estos equipos, entre ellas las comunicaciones móviles (4G/3G/GPRS) a lo largo de la duración del contrato.
- Suministro de puntos de atención al cliente.
 - 52 Puntos de Atención al Cliente;
 - Instalación y puesta en servicio de los Puntos de Atención al Cliente. Se incluyen los cableados, dispositivos y accesorios necesarios para su correcta instalación y funcionamiento;
 - Se incluyen los equipos de red necesarios para su correcto funcionamiento;
 - Desarrollo del software necesario;
 - Instalación y utilización de los elementos de seguridad;
 - Contratación (suministro) de las comunicaciones necesarias de estos equipos, entre ellas las comunicaciones móviles (4G/3G/GPRS) a lo largo de la duración del contrato.
- Suministros de los Sistemas Informáticos Centrales.

- Implantación del sistema;
- Gestión y explotación durante la duración del contrato;
- Transferencia del proyecto al terminar el contrato.

2.2. JUSTIFICACIÓN

Como se ha mencionado con anterioridad, el Proyecto Específico de Bus Embarcado agrupa la mayor cantidad de operadores del proyecto. Concretamente, cerca de 50 empresas están en él representadas. En este sentido, y dada la heterogeneidad y diferentes idiosincrasias de cada uno de ellos, se requiere de una asistencia para velar por los intereses de cada uno de ellos, así como integrar y aglutinar todas las particularidades técnicas, de gestión y operacionales para realizar la implantación del nuevo sistema T-Mobilitat con el máximo de garantías de éxito y a la vez de integración dentro de los servicios ya existentes de los operadores de bus embarcado.

2.3. OBJETO DE LA ASISTENCIA TÉCNICA

El objeto de la presente licitación es la prestación del servicio de asistencia técnica a la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona [Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona] para la definición, desarrollo e implementación del Proyecto Específico de Bus Embarcado.

Por tanto, el ATM necesita contratar este servicio en cinco líneas de actuación:

- **Definición** técnica de los requisitos tanto de Hardware como de Software que sirven como base contractual para el desarrollo e implantación del proyecto de bus específico y de los Sistemas Informáticos Centrales de Bus Embarcado;
- **Definición** de las especificaciones técnicas así como de las pruebas de conformidad asociadas a estas;
- **Supervisión y aceptación** de las pruebas de conformidad;
- **Dirección de Obra** en las diferentes fases de implantación, desarrollo y operación;
- **Generación, control y mantenimiento** de la documentación asociada al desarrollo del proyecto específico de bus embarcado;

- **Gestión del proyecto.**

En este sentido, se considerará a la empresa adjudicataria como el interlocutor válido por parte de los diferentes operadores de Bus Embarcado ante la ATM y SOC Mobilitat. En este sentido, si bien la entidad que dirigirá, supervisará y finalmente aprobará los trabajos desarrollados por la empresa adjudicataria de los servicios de asistencia técnica es la ATM, los destinatarios finales de los servicios prestados serán los operadores de bus incluidos en el Proyecto específico de Bus Embarcado, coordinados a través del Grupo de Trabajo correspondiente.

2.3.1.DEFINICIÓN DE REQUISITOS

En concreto, las tareas a desarrollar por el servicio de ingeniería y asistencia técnica deberán identificar, generar, controlar y gestionar el conjunto de requisitos asociados al proyecto técnico de bus embarcado de la ATM y de los operadores, así como de los Sistemas informáticos centrales de Bus Embarcado.

Se trata de requisitos que definen técnicamente las necesidades operativas, de gestión y estratégicas de los operadores, y también de la ATM, tanto a nivel de hardware como de software que aporta el proyecto de la T-Mobilitat.

- Estudiar, analizar y ordenar los requisitos existentes generados en la redacción del pliego de prescripciones técnicas del proyecto de bus embarcado, los contenidos en la oferta contractual de SOC Mobilitat, y los referentes a los Sistemas Informáticos Centrales de Bus Embarcado;
- Desarrollo, gestión, control y definición técnica de nuevos requisitos de los diferentes elementos embarcados y de los Sistemas Informáticos Centrales de Bus Embarcado, en base a las necesidades de operación, gestión o estrategia de los operadores de transporte por carretera, así como de los que el ATM proponga.

2.3.2.DEFINICIÓN DE ESPECIFICACIONES Y PRUEBAS DE CONFORMIDAD

A partir de los requisitos definidos en el punto anterior, es imprescindible la definición de especificaciones que describirán las características a cumplir por cada uno de los elementos, tanto de hardware como de software, que se entreguen en relación al

proyecto específico de bus embarcado y de los Sistemas Informáticos centrales de Bus Embarcado. Asimismo, cada especificación deberá tener asociada una prueba de conformidad.

- Definición, revisión y validación de las especificaciones de hardware y software de los diferentes elementos embarcados del proyecto y de los Sistemas Informáticos Centrales de Bus Embarcado. Realización, si procede, de recomendaciones de esta documentación para su mejora y ajuste a las peticiones de los operadores del Proyecto Específico de Bus Embarcado;
- Revisión y validación de las soluciones técnicas propuestas. En concreto, su ajuste a las especificaciones y el cumplimiento de los requisitos correspondientes;
- Definición de cada una de las pruebas asociadas a especificaciones para asegurar el cumplimiento absoluto de cada una de ellas y, por tanto, la satisfacción de los requisitos. Las pruebas deberán diseñarse en base a resultados completamente objetivos y no asociados a la interpretación de los mismos.

2.3.3. SUPERVISIÓN Y SEGUIMIENTO DE LAS PRUEBAS DE CONFORMIDAD

En la elaboración y realización de las pruebas de conformidad (pilotos, SAT, SAT interoperables, etc.), es imprescindible la participación de un supervisor que verifique que son llevadas a cabo correctamente.

- Análisis y revisión de los diferentes planes de pruebas, para verificar que se tienen en cuenta todos los aspectos relevantes y que se prevé realizar las pruebas de forma adecuada;
- Validación del resultado de las pruebas de conformidad;
- Asistencia técnica a la ATM y al grupo de trabajo de los operadores de Bus Embarcado en las pruebas unitarias y de integración de los diferentes componentes y sistemas.

2.3.4.DIRECCIÓN DE OBRA EN LAS FASES DE DESPLIEGUE Y OPERACIÓN

- Revisión y seguimiento de los diferentes planes referidos a la etapa de desarrollo: Plan de suministro, plan de validación y conformidad, plan de formación para los usuarios y el mantenimiento;
- Asistencia a los operadores en las tareas de despliegue de las soluciones técnicas: preinstalaciones, instalaciones y puesta en servicio;
- Identificación de errores y/o problemas en el sistema respecto a la funcionalidad y niveles de servicio previstos, propuesta de mejora y/o actuaciones correctivas a fin de restaurar la funcionalidad a los niveles de servicio proyectados;
- Revisión y seguimiento de los diferentes planes referidos a la etapa de operación: Plan de formación continua, plan de mantenimiento y garantías de equipamiento, etc.

2.3.5.GENERACIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LA DOCUMENTACIÓN Y LA PLANIFICACIÓN

- Generar, controlar y gestionar toda la documentación del proyecto específico de bus embarcado, respetando la clasificación de la información existente ya actualmente en el proyecto;
- Estudio y análisis de la documentación entregada por parte de SOC Mobilitat y la ATM, e incorporación de ésta en el proyecto de Bus Embarcado. Realización, si procede, de recomendaciones y análisis de esta documentación para su mejora y ajuste a las peticiones de los operadores del Proyecto Específico de Bus Embarcado;
- Generación de los entregables;
- Control del calendario y la planificación establecida en la documentación contractual;
- Entrega de documento final con todos los documentos generados durante la ejecución del proyecto.

2.3.6. GESTIÓN DEL PROYECTO

- Generar, controlar y gestionar toda la documentación del proyecto específico de bus embarcado, respetando la clasificación de la información ya existente en la actualidad en el proyecto.
- Análisis y seguimiento del calendario global de proyecto específico de Bus Embarcado incluyendo identificación y análisis de riesgos;
- Asistencia técnica en las reuniones de seguimiento: con la periodicidad que se establezca (inicialmente quincenal), realización de reuniones de seguimiento del proyecto con el grupo de trabajo del proyecto específico de Bus Embarcado;
- Asistencia técnica en reuniones de trabajo: con periodicidad variable, de carácter interno y según demanda del grupo de trabajo de los operadores, con el objetivo de tratar temas del proyecto específico;
- Asistencia técnica en reuniones temáticas: con periodicidad variable, realización de reuniones con ATM, SOC u otros agentes, para tratar temas específicos del proyecto específico de Bus Embarcado.
- Gestión de cambios en el alcance del proyecto, incluyendo:
 - o Análisis de los cambios en el alcance del proyecto solicitados por alguna de las partes (operadores, ATM, SOC), y contraste con los pliegos de referencia, así como de la oferta presentada por SOC;
 - o Determinación del impacto de los cambios solicitados en el proyecto, a nivel de calendario, técnico, organizativo y económico;
 - o Análisis de los requerimientos considerados necesarios por los operadores y no incluidos en el alcance, para determinar la mejor solución.

3. PLANIFICACIÓ

El adjudicatario deberá ceñirse al calendario establecido para cada una de las fases de estudio, desarrollo e implantación del proyecto de la T-Mobilitat. En el caso particular del proyecto específico de Bus Embarcado y de sus Sistemas de Información Centrales, se detalla a continuación el calendario con sus hitos más importantes:



Además, deberá contemplarse la retirada del magnético, que se empezaría a realizar a partir de segundo semestre de 2019.

4. ENTREGABLES

Dada la naturaleza de la asistencia técnica, no existe a priori un conjunto cerrado de entregables o documentos a entregar por la empresa adjudicataria, así como un calendario prefijado de entregas, debiéndose adaptar la asistencia técnica al ritmo y necesidades del proyecto en cada momento. En cualquier caso, a continuación se muestra de forma orientativa el tipo de informes que se prevén:

- Informes de resultados de la revisión de requerimientos y especificaciones;
- Informes de resultados de la revisión de protocolos de pruebas;

- Informes de resultados de la supervisión de pruebas;
- Informes de resultados de la revisión y validación de planes de mantenimiento y de explotación;
- Informe de resultados de la revisión y validación del plan de garantías y modificaciones/ampliaciones durante el contrato;
- Informe de resultados de la revisión y validación de los planes de formación;
- Modelo de informes de seguimiento;
- Informe de resultados de la revisión de calendarios y análisis de riesgos detectados. Como norma general, los informes generados por la empresa adjudicataria son distribuidos en primera instancia a la ATM y al grupo de trabajo de los operadores, los cuales revisan su contenido. Una vez actualizados los respectivos informes con los cambios solicitados por la ATM y el grupo de trabajo de los operadores, y obtenida la validación de estos, los informes son distribuidos a SOC en caso de que así sea requerido.

5. MEDIOS A UTILIZAR

Los servicios a contratar incluyen la aportación por parte de la empresa adjudicataria de los medios personales necesarios para realizar, por su cuenta y riesgo, la realización de las prestaciones.

El equipo de trabajo propuesto por los Servicios de Ingeniería y Asistencia Técnica deberá integrarse en el Equipo Técnico del Proyecto Específico de Bus Embarcado existente en la actualidad.

5.1. LUGAR DE EJECUCIÓN

El completo alcance del presente contrato será llevado a cabo en los puntos que corresponda dentro del sistema T-Mobilitat, a determinar por parte de la ATM.

5.2. PRESUPUESTO

El presupuesto del contrato del Servicio de “Servicio de Ingeniería y Asistencia Técnica a la ATM para la definición, desarrollo e implementación del Proyecto Específico de Bus Embarcado” es el siguiente:

Presupuesto licitación	372.500,00 €
Asistencia técnica en la definición de requisitos	105.500,00 €
Seguimiento del plan de pruebas y A.T. puesta en marcha 1C	100.000,00 €
Asistencia técnica de la puesta en marcha del RTI	121.000,00 €
Asistencia técnica de la gestión del proyecto	46.000,00 €
IVA 21%	78.225,00 €
TOTAL	450.725,00 €

La facturación se realizará con periodicidad mensual.

Correrán a cargo del Adjudicatario todos aquellos gastos de cualquier naturaleza (viajes, dietas, etc.) que se originen a causa del desplazamiento de su personal o su equipo.

5.3. PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo de realización del Servicio será de 36 meses, contando a partir de la fecha de firma del contrato.

6. OFERTA

El ofertante deberá presentar su presupuesto en soporte papel y en formato digital.

La oferta se basará en las condiciones relacionadas en el presente pliego y la presentación de la oferta impondrá la aceptación expresa de las condiciones recogidas en el mismo y el de Cláusulas Administrativas Particulares.

Los licitadores deberán presentar una propuesta técnica que incluya una explicación descriptiva de los contenidos y alcance de la asistencia técnica objeto de la contratación, la metodología de su desarrollo y la organización del proyecto, incluyendo tanto el calendario previsto como el equipo de trabajo necesario para la correcta realización del proyecto (estructura del equipo y currículum vitae del personal asignado al proyecto). Estos currículums vitae describirán las referencias de los miembros del equipo en la prestación de asistencias de características similares al objeto de la presente licitación.

La metodología que los licitadores propongan aplicar en esta asistencia técnica no deberá ser una metodología general, sino una metodología específica aplicada a la naturaleza del proyecto en cuestión, es decir: definición, desarrollo e implementación de un sistema de validación y venta en operadores de autobús, en un entorno de alta complejidad organizativa y tecnológica pre-existente, como es el caso de la T-Mobilitat y el sistema tarifario integrado de la ATM.

7. CONTROL DE LOS TRABAJOS

La ATM nombrará un interlocutor, quien será el encargado de supervisar el trabajo realizado y aprobar su resultado final, transmitiendo a la empresa adjudicataria todas las instrucciones que considere necesarias.

La empresa adjudicatària designarà una persona com a Coordinador-responsable del Servei, que serà el encarregat de coordinar els Treballs de seguiment i control del compliment de plazos i la qualitat de los mateixos, i actuarà com a interlocutor amb la ATM, tant per rebre les explicacions tècniques referents al funcionament de les Instruccions de Treball, com per redactar els informes de seguiment i assistir a les Reunions a les que sea requerit per part de la ATM.

La entitat adjudicatària se compromet a posar en marxa tots els recursos humans i materials que siguin necessaris per al correcte desenvolupament del objecte del present contracte, sent de la seva competència la relació jurídica o laboral del personal i les substitucions de persones que poguessin ser necessàries per a la correcta i eficaç prestació del objecte del contracte.

En este ordre de coses, se fa constar que la ATM queda desvinculada, a tots els efectes, de qualsevol relació laboral amb el personal de la entitat adjudicatària.

8. GARANTÍAS LABORALES, RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES

La empresa contractada garantirà el compliment de la legislació vigent en matèria fiscal, així com en matèria laboral i de Seguritat Social i Prevenció de Riscos Laborals, en relació amb el personal que emplei en la execució de la prestació. Aixímateix, donarà fe de que les condicions econòmiques de la seva proposta garanteixen la aplicació del conveni de referència de la empresa.

La empresa contractista serà la única responsable davant qualsevol sinistre o reclamació (judicial o extrajudicial) relacionada amb el personal que treballi en la execució de la prestació, propi o de les eventuales subcontractacions, no assumint la ATM cap tipus de responsabilitat laboral (incluïda la referent a la Seguritat, higiene i salut laboral), de Seguritat Social o fiscal que la empresa contractista contraïga directa o indirectament. De igual forma, la empresa contractista assumirà en exclusiva les responsabilitats que poguessin derivar-se de sinistres originats per la execució de la prestació.

Seràn obligacions contractuals essencials, entre altres, les següents:

- La situación del personal, cualquiera que sea la tarea que realice y el tiempo de duración de la misma, en el supuesto de no cumplir su función con la debida diligencia y eficiencia, de que no estuviera capacitado, fuera poco cuidadoso en el cumplimiento de sus Servicios y/o cometiera actos perniciosos para la buena marcha del contrato. Las sustituciones de personal no implicarán ninguna responsabilidad para la ATM respecto de las relaciones de la empresa contratista con el personal afectado.
- La sustitución de personal para cubrir ausencias de trabajo ocasionadas por las bajas de enfermedad, permisos, licencias, accidentes, etc., garantizando la prestación efectiva de los servicios contratados.

9. PROTECCIÓN DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL

El Sistema de Administración del Proyecto T-Mobilitat se ajusta a las regulaciones establecidas por la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal (en adelante LOPD) y cualquier otra legislación que pueda ser aplicable a tal efecto.

Para llevar a cabo las obligaciones objeto del contrato, la ATM podrá comunicar a la empresa adjudicataria datos de carácter personal que forman parte de ficheros de su titularidad, en los términos indicados en la citada Ley, obligando a la empresa adjudicataria, por el solo hecho de la comunicación, a la observancia de las disposiciones de la citada Ley y el cumplimiento de la normativa vigente en materia de protección de datos, adquiriendo los siguientes compromisos:

- El cesionario tratará los datos con la finalidad única y exclusiva del cumplimiento del objeto del contrato;
- El cesionario no podrá ceder los datos bajo ningún concepto, directa o indirectamente, a otras personas y/o empresas;
- En especial, el cesionario deberá dar exacto y total cumplimiento a la normativa en vigor, en cada momento, en materia de protección de datos, y especialmente a las disposiciones de la LOPD y a lo establecido en el RD 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la citada Ley. El cumplimiento de este compromiso será responsabilidad exclusiva del cesionario,

respondiendo de las infracciones en que haya incurrido por tal motivo, o por cualquier otro motivo relacionado directa o indirectamente con incumplimientos defectuosos del cesionario y/o de su personal, de la normativa de tratamiento de datos de carácter personal;

- Será responsabilidad exclusiva del cesionario la realización de cualquier tratamiento de los datos que no se ajuste a la finalidad para la que son cedidos, la comunicación o utilización incumpliendo las obligaciones del presente documento, respondiendo ante terceros y ante la propia ATM de los daños y perjuicios que pudieran generarse.

Ejercido el derecho de rectificación o cancelación de datos por parte de los interesados, la ATM notificará la rectificación o cancelación efectuada al cesionario, que deberá proceder también a la rectificación o cancelación.

Òscar Playà Velasco

Dirección de la T-Mobilitat

Barcelona, 14 de noviembre de 2017