



Plec de prescripcions tècniques de la licitació per procediment obert subjecte a regulació harmonitzada de la contractació dels serveis de:

**“Assistència a l’ATM per a la Direcció d’obra dels Projectes Específics d’operadors del projecte T-Mobilitat”**

**(EXP. C-33/2017)**

Desembre 2017

<b>Índex</b>	<b>Pàg</b>
1	PRESCRIPCIONS GENERALS ..... 3
2	ANTECEDENTS ..... 3
2.1	L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ DE L'ÀREA DE BARCELONA: FUNCIONS I ÀMBIT TERRITORIAL..... 3
2.2	EL PROJECTE T-MOBILITAT ..... 4
2.2.1	Els projectes específics dins l'entorn de la T-Mobilitat ..... 5
2.2.2	Abast dels projectes específics d'operador ..... 6
2.2.3	Fases previstes ..... 7
3	DESENVOLUPAMENT DE L'ASSISTÈNCIA DE L'EQUIP DE SUPORT ..... 8
3.1	OBJECTE DE L'ASSISTÈNCIA..... 8
3.2	ABAST I MARC DE DESENVOLUPAMENT DE L'ASSISTÈNCIA..... 8
3.3	EQUIP DE L'ASSISTÈNCIA..... 9
3.3.1	Perfils Professionals ..... 9
3.3.2	Organització i Dedicació ..... 11
3.3.3	Condicions del desenvolupament ..... 13
3.4	CONDICIONS DE L'ASSISTÈNCIA ..... 13
3.4.1	Durada..... 13
3.4.2	Substitució de personal ..... 13
3.4.3	Condicions de facturació..... 14
4	PROPOSTA TÈCNICA ..... 15
4.1	MEMÒRIA..... 15
4.2	TERMINI D'EXECUCIÓ ..... 15
5	PRESSUPOST DE LICITACIÓ ..... 16
6	REQUERIMENTS DE SEGURETAT..... 17
6.1	CONFIDENCIALITAT I PUBLICITAT DEL SERVEI..... 17
6.2	PROPIETAT INTEL·LECTUAL..... 17
6.3	TRACTAMENT DE DADES PERSONALS ..... 17

## **1 PRESCRIPCIONS GENERALS**

Aquest Plec de Prescripcions Tècniques té per objecte determinar el contingut i abast de les tasques que haurà de desenvolupar l'empresa contractista en aquesta contractació i els requisits que haurà de reunir per ser adjudicatària de la mateixa.

Així es descriuen els treballs a realitzar i el seu desenvolupament, es relacionen les matèries que han de ser objecte d'estudi, es defineixen les condicions i criteris que han de servir de base i es concreten els serveis que haurà de dur a terme l'empresa adjudicatària, perquè, un cop garantida la seva qualitat, puguin ésser acceptats per l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

## **2 ANTECEDENTS**

### **2.1 L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ DE L'ÀREA DE BARCELONA: FUNCIONS I ÀMBIT TERRITORIAL**

L'Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Barcelona (en endavant ATM) és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari, creat el 1997, al qual es poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

Actualment, les administracions consorciades són la Generalitat de Catalunya (51%) i administracions locals (49%), composades per l'Ajuntament de Barcelona, l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT)<sup>1</sup> i l'Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport Urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU). A més, l'Administració General de l'Estat està present en els òrgans de govern de l'ATM en qualitat d'observador.

D'acord amb els estatuts del consorci, l'ATM de Barcelona té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que formen part del consorci, i també la col·laboració amb aquelles que, com l'Administració General de l'Estat, estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis.

Les principals funcions de l'ATM de Barcelona consisteixen en la planificació de les infraestructures i serveis de transport públic col·lectiu, la coordinació i el seguiment de les relacions amb els operadors de transport col·lectiu, l'elaboració de propostes i la concertació d'acords de finançament amb les administracions, l'ordenació de tarifes i la tramitació de plans de mobilitat.

En l'exercici de les seves funcions, l'ATM va iniciar l'any 2001 la implantació del Sistema Tarifari Integrat, resultant ser una eina eficient per a la millora de les prestacions del

---

<sup>1</sup> Actualment i després de l'aprovació de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, l'EMT ha estat substituïda per una nova organització institucional: "l'Àrea Metropolitana de Barcelona" (AMB).

sistema de transport públic. El Sistema Tarifari Integrat permet la utilització de diferents modes de transport (metro, autobusos urbans, metropolitans i interurbans, tramvia, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i Renfe Rodalies) necessaris per realitzar un desplaçament amb un únic títol de transport, despenalitzant econòmicament els transbordaments. Actualment el sistema tarifari abasta 356 municipis i una població de 5,7 milions d'habitants.

## **2.2 EL PROJECTE T-MOBILITAT**

El projecte T-Mobilitat és un projecte de l'ATM de Barcelona que va sorgir de la necessitat d'establir un nou sistema de bitlletatge electrònic donada la manifesta obsolescència tecnològica de la banda magnètica. En aquest sentit, i atès aquest nou sistema de bitlletatge o sistema tecnològic, es va promoure la implantació d'un nou sistema tarifari i de gestió.

El Govern de la Generalitat de Catalunya, mitjançant acord de 8 d'octubre de 2013, va donar llum verda al projecte T-Mobilitat com a mecanisme cabdal de la gestió de la mobilitat en un únic suport intel·ligent, així com va establir un sistema d'informació pensat en el ciutadà, amb la creació de dos nous centres de treball: el Centre d'Atenció al Client i el Centre de Gestió de la Informació del Transport, que d'una manera global, hauria d'informar en temps real del funcionament de l'oferta de transport públic integrat a tot el territori català.

La complexitat tècnica, jurídica i financera intrínseca en la implementació del nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió (projecte T-Mobilitat) va justificar inicialment la necessitat de disposar d'un mecanisme flexible, especialment en el que es refereix a l'assignació de riscos, considerant per tant com a modalitat contractual òptima per a licitar el projecte T-Mobilitat el contracte de col·laboració entre el sector públic i el sector privat.

Procedimentalment, la licitació del contracte de col·laboració entre el sector públic i el sector privat del "Projecte T-Mobilitat per a la implantació d'un nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió" (expedient de contractació C-24/2012), es va iniciar en data 16 d'octubre de 2013, quan es va publicar l'anunci de la licitació al Diari Oficial de la Unió Europea (DOUE) i al Butlletí Oficial de l'Estat (BOE) i en data 17 d'octubre de 2013 en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

En data 1 d'octubre de 2014 es va resoldre adjudicar el procediment de licitació del projecte T-Mobilitat per a la implantació d'un nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió.

En data 24 d'octubre de 2014 es va formalitzar el contracte del projecte T-Mobilitat entre l'ATM i la SOCIETAT CATALANA PER A LA MOBILITAT, SA.

En relació amb l'objecte d'aquesta contractació, el Document descriptiu del projecte T-Mobilitat de data 14 d'octubre de 2013, preveia expressament en la seva clàusula 7.2 (abast de l'objecte dels plecs), un sistema de gestió que pogués donar cobertura a la integració tarifària de tot Catalunya.

La clàusula 32 preveia la possibilitat de modificar el contracte en supòsits d'ampliació de l'àmbit geogràfic d'aplicació, si bé únicament pel que fa a la gestió comercial del sistema i al pla de negoci i de beneficis, incloent-hi per tant, l'atenció al client, la gestió de la

informació i de les dades, la publicitat, etc.; i quedant fora de la possibilitat de modificació contractual la instal·lació, el manteniment correctiu i la inversió en la maquinària.

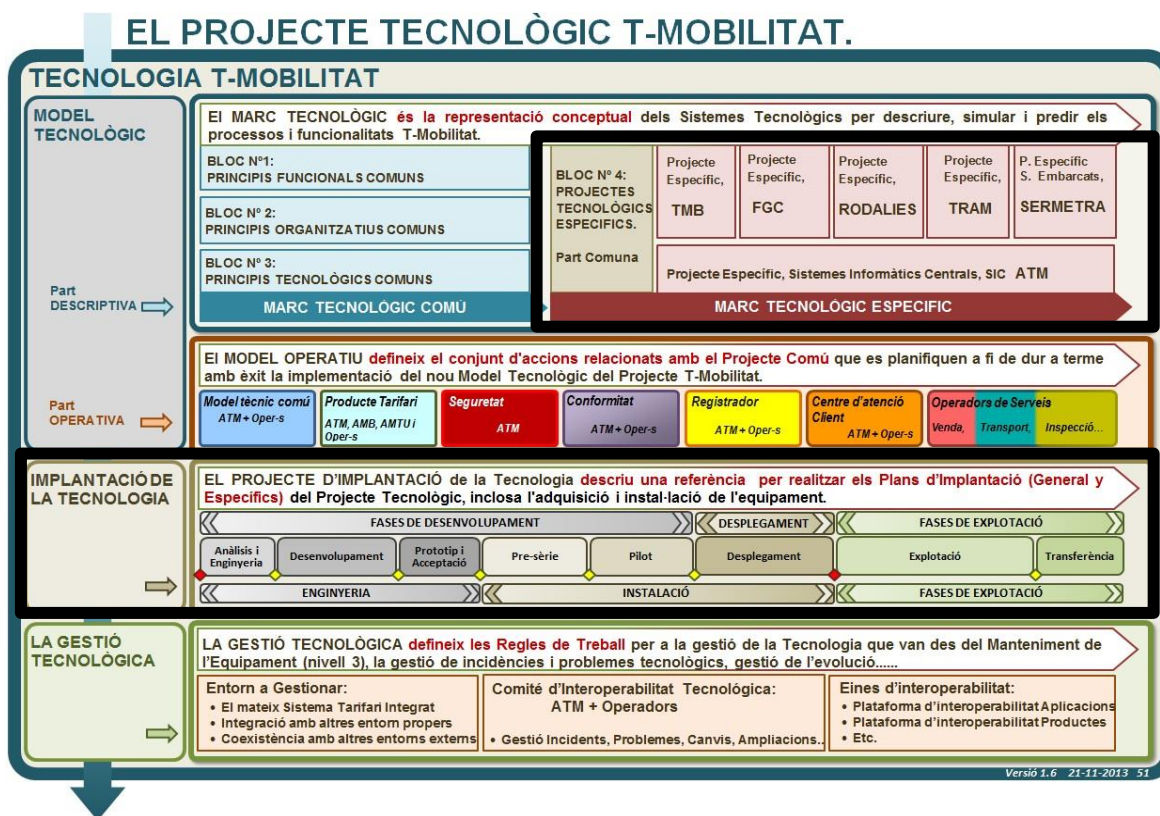
### 2.2.1 Els projectes específics dins l'entorn de la T-Mobilitat

Dins els projecte T-Mobilitat, el projecte tecnològic és la base sobre la qual es pot construir un nou sistema tarifari i un nou sistema de gestió.

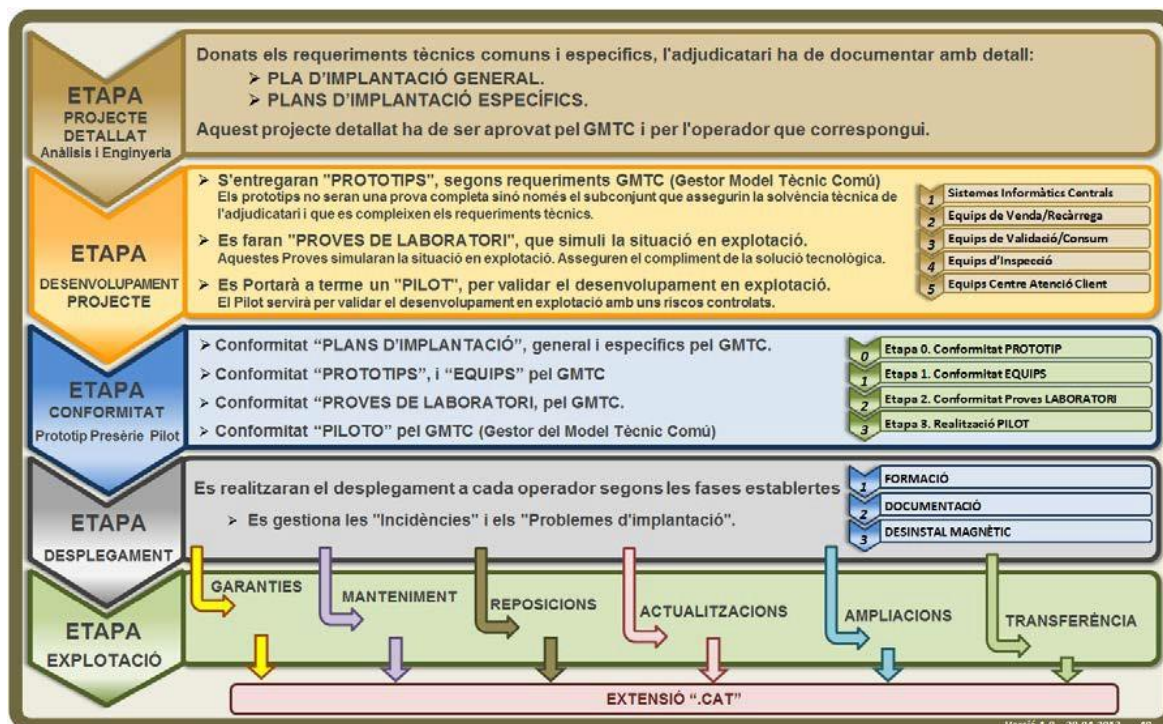
La següent figura mostra l'organització del projecte tecnològic de la T-Mobilitat i els diferents aspectes que s'han de tenir presents: el model tecnològic, la seva implantació i la seva gestió.

Dins aquest conjunt és on s'emmarquen els projectes tecnològics específics dels operadors, que corresponen a les especificacions i requeriments propis de cada Operador o grup d'Operadors que donen serveis T-Mobilitat (Venda, Càrrega títols, Validació, etc.), i que amplien els requeriments comuns especificats al projecte tecnològic.

Aquests projectes tecnològics específics segueixen un model genèric d'implantació que es mostra en la següent figura:







## 2.2.2 Abast dels projectes específics d'operador

Dins l'ampli ventall d'àmbits de treball que conformen el projecte T-Mobilitat, i que són necessaris per assolir els objectius proposats, l'assistència tècnica de l'actual Plec de Prescripcions Tècniques s'emmarca en els projectes específics d'operador.

Els objectius principals d'aquests projectes són, per a cadascú dels operadors afectats: el disseny, desenvolupament, fabricació, subministrament, desplegament i proves unitàries i integrades de tots els elements necessaris per la posada en servei de la nova tecnologia xip sense contacte, incloses les adaptacions de les infraestructures físiques necessàries en les dependències i material mòbil on s'han d'efectuar les instal·lacions.

També s'inclou el subministrament i posada en servei dels llocs centrals necessaris per a la recollida de les dades generades per la totalitat del sistema i el seu ús (sigui per l'anàlisi o la presa de decisions en temps real o diferit).

Tal i com es pot observar en la figura del model genèric d'implantació, els projectes específics dels operadors tenen en consideració cinc conjunts bàsics d'equipament: sistemes informàtics centrals, equips de venda/recàrrega, equips de validació/consum, equips d'inspecció i equips dels centres d'atenció al client.

Tenint present la gran quantitat d'operadors existents (s'identifiquen més de 50 operadors), aquests s'han agrupat en els següents projectes de detall:

- Projecte específic de TMB (incloent Metro i Autobusos).
- Projecte específic de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC).
- Projecte específic de Rodalies Renfe.

- Projecte específic de Tram (incloent TramBaix i TramBesòs)
- Projecte específic de Bus Embarcat (que agrupa les necessitats i solucions de la totalitat de la resta d'operadors de Bus –autobusos de la Generalitat DGTM, de l'Àrea Metropolitana AMB i de l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà AMTU-).

La següent taula mostra, de forma aproximada i amb l'única intenció de donar una idea de la volumetria de l'equipament abast del projecte, la tipologia i la quantitat dels diferents elements que s'han de subministrar i instal·lar en l'entorn dels projectes específics d'operador, tant aquells que són elements fixes com embarcats.

Tipus equipament	Unitats equipament (valors aproximats)
Sistemes de Venda i recàrrega	≈ 1.300
Sistemes de Validació fixe	≈ 2.600
Sistemes de Validació a equips autònoms	≈ 225
Validació a equips embarcats	≈ 5.700
Consola del Conductor -Pupitre- (equipament embarcat)	≈ 3.200
Equips de Consulta embarcats	≈ 3.000
Sistemes de Venda Presencial (Taquilles)	≈ 175
Sistema d'Inspecció	≈ 300
Punts d'atenció al Client	≈ 78
Sistemes Informàtics Centrals	6

### 2.2.3 Fases previstes

Com s'ha comentat, els projectes específics d'operador s'emmarquen en el conjunt de projectes i plans que conformen el projecte de la T-Mobilitat, i per tant els seus calendaris i planificacions aniran condicionats pel calendari global del projecte T-Mobilitat.

Les temporitzacions previstes són les següents:

- 2018: Finalització Disseny i Desenvolupament, i Implantació i Desplegament equipament dins la 1ª corona tarifaria de l'ATM.
- 2019: Implantació i Desplegament equipament en la resta de corones tarifaries de l'ATM, i gestió de temes pendents.
- 2020: Retirada equipament magnètic.

Segons aquest Pla d'Implantació, els projectes específics d'operador es desenvolupen en totes les fases anteriors.

Donades la complexitat i especials característiques que tenen aquests projectes específics és necessari el seguiment i control de totes les tasques a realitzar per assegurar el resultat final i el compliment dels interessos i objectius de l'ATM i els seus Operadors.

### **3 DESENVOLUPAMENT DE L'ASSISTÈNCIA DE L'EQUIP DE SUPORT**

#### **3.1 OBJECTE DE L'ASSISTÈNCIA**

L'objecte de la present licitació és disposar d'un equip de professionals, amb perfils concrets, que donin suport a la Direcció de la T-Mobilitat en el seguiment de la implantació i desplegament dels projectes específics d'operadors del Projecte T-Mobilitat.

El dimensionament de l'equip d'assistència, els perfils necessaris i la seva dedicació es defineixen en els següents capítols.

#### **3.2 ABAST I MARC DE DESENVOLUPAMENT DE L'ASSISTÈNCIA**

Aquesta licitació s'emmarca dins els treballs associats a la implantació i desplegament del projecte T-Mobilitat, en la seva posada en servei en la Regió Metropolitana de Barcelona (T1), en les set corones on està implantat l'actual Sistema Tarifari Integrat.

Les tasques que ha de desenvolupar l'empresa adjudicatària de l'assistència són les habituals d'una Direcció d'Obra i han de considerar com a mínim els següents aspectes:

- Seguiment del grau d'execució de cada projecte específic d'operador, en les seves diferents fases. El seguiment seguirà la identificació de les tasques especificades en les planificacions pactades amb cada operador i generarà els informes corresponents.
- Coordinació del grau d'execució del conjunt dels diferents projectes específics. Seguiment, sobre planificació, dels punts de sincronisme entre els diferents projectes específics d'operador amb la resta de planificacions del projecte T-Mobilitat.
- Determinació dels punts crítics de la planificació i anàlisi de riscos en cas d'incompliment.
- Seguiment de les instal·lacions, en les seves diferents fases: replanteig, infraestructures físiques i de comunicacions, maquinari i programari de billetatge, ...
- Seguiment de l'inventari d'instal·lacions.
- Seguiment de les proves a efectuar en els elements i sistemes a instal·lar en les diferents fases, amb especial èmfasi en les fases de Prototipatge, Pre-sèrie, Pilot i Marxa en Blanc.
- Seguiment de la gestió del canvi, preparació de l'etapa de gestió i operació (formació per operacions, gestió del manteniment i dels seus processos associats, segons metodologia ITIL).
- Seguiment de l'estocatge mínim per manteniment a cada operador i la seva gestió.
- Generació de la documentació associada al seguiment dels projectes (resums executius, actes de reunió, ...)



- Planificació i organització de les reunions de seguiment.
- Tractament i seguiment de les tasques pendents (llista de reserves).
- Gestió documental de tot el procés d'implantació.

### 3.3 EQUIP DE L'ASSISTÈNCIA

A causa de la càrrega de feina que planteja l'execució del projecte T-Mobilitat i a la complexitat d'interlocució entre els diferents involucrats dins a cada projecte específic d'operador, és necessària la incorporació d'un equip experimentat en la gestió de projectes que doni suport a la Direcció del projecte.

#### 3.3.1 Perfils Professionals

Per a proporcionar el suport corresponent, es consideren necessaris els perfils professionals indicats en les següents taules:

PERFIL 1	
RESPONSABLE DEL SERVEI D'ASSISTÈNCIA	
<b>Formació</b>	Enginyeria Superior (qualsevol tipologia i/o especialitat) MBA
<b>Coneixements</b>	Gestió de Projectes Capacitat de liderar un equip multidisciplinari. Metodologies de treball amb l'administració pública
<b>Experiència</b>	Més de 20 anys d'experiència professional Haver participat en projectes amb diferents Operadors de Transport públic Haver participat en projectes de desplegament de tecnologies sense contacte.

<b>PERFIL 2</b>	
<b>RESPONSABLE EQUIPS DE GESTIÓ I SUPERVISIÓ</b>	
<b>Formació</b>	Enginyeria Superior (qualsevol tipologia i/o especialitat) Màster o Post-grau en Gestió d'Infraestructures
<b>Coneixements</b>	Gestió de Projectes Capacitat de gestionar un equip multidisciplinari Metodologies de treball amb l'administració pública Metodologies de treball en l'àmbit d'operadors de transport públic
<b>Experiència</b>	Més de 15 anys d'experiència professional Haver participat en projectes amb diferents Operadors de Transport públic Haver participat en projectes de desplegament de tecnologies sense contacte.

<b>PERFIL 3</b>	
<b>COORDINADOR EXPERT D'OPERADOR</b>	
<b>Formació</b>	Enginyeria Superior o Tècnica Industrial o de Telecomunicacions Màster o Post-grau en Direcció de Projectes
<b>Coneixements</b>	Gestió de Projectes Direcció d'Instal·lacions Planificació de projectes
<b>Experiència</b>	Més de 10 anys d'experiència professional Haver participat en projectes de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) Haver participat en projectes de desplegament de tecnologies sense contacte.

<b>PERFIL 4</b>	
<b>COORDINADOR OPERADOR</b>	
<b>Formació</b>	Enginyeria Superior o Tècnica Industrial o de Telecomunicacions
<b>Coneixements</b>	Gestió de Projectes Direcció d'Instal·lacions
<b>Experiència</b>	Més de 10 anys d'experiència professional Haver participat en projectes de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), de Rodalies RENFE, de TRAM o operadors de transport per carretera Haver participat en projectes de desplegament de tecnologies sense contacte.

<b>PERFIL 5</b>	
<b>TÈCNIC SUPERVISOR D'INSTAL·LACIONS</b>	
<b>Formació</b>	Tècnic Superior (qualsevol tipologia i/o especialitat)
<b>Coneixements</b>	Control i Supervisió d'Instal·lacions
<b>Experiència</b>	Més de 5 anys d'experiència professional Haver participat en projectes de com a mínim un Operador de Transport públic

### 3.3.2 Organització i Dedicació

L'empresa adjudicatària dels serveis d'Assistència de la Direcció Obra objecte la de la present licitació, s'haurà d'organitzar segons la distribució dels projectes específics d'operador descrita en el punt 2.2.2 d'abast dels projectes específics d'operador. En aquest sentit, es sol·licitarà un Coordinador d'Operador (perfils 3 i 4) per a cada un dels operadors:

- Projecte específic de TMB (incloent Metro i Autobusos).
- Projecte específic de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC).
- Projecte específic de Rodalies Renfe.
- Projecte específic de Tram (incloent TramBaix i TramBesòs)
- Projecte específic de Bus Embarcat

Donada la complexitat i magnitud del projecte de TMB, es necessari que el coordinador que assisteixi a aquest operador (perfil 3) sigui d'un perfil expert en Gestió i Direcció de Projectes, i disposi d'experiència acreditada amb l'operador. Per a la resta d'operadors,

cal que el coordinador (perfil 4) disposi d'experiència acreditada amb l'operador del projecte específic assignat.

Segons el què s'exposa en el punt 2.2.3 de fases previstes, la dedicació de l'assistència de la Direcció d'Obra objecte de la present licitació, es distribuirà en 3 fases:

- Fase 1: Implantació i Desplegament
  - Operadors de 1ª Corona (10 mesos)
  - Operadors de la resta de territori (6 mesos)
- Fase 2: Gestió de temes pendents (6 mesos)
- Fase 3: Retirada d'equipament magnètic (6 mesos)

Les anteriors fases es distribuïran en el temps segons el següent diagrama:



La següent taula mostra els perfils i el nombre de persones que han de donar prestació en aquesta contractació, així com les dedicacions previstes per a cada fase:

PERFILS	TIPOLOGIA	NOMBRE DE RECURSOS	DEDICACIÓ	
			FASE 1	FASE 2 Y 3
Perfil 1	RESPONSABLE DEL SERVEI D'ASSISTÈNCIA	1 persona	20%	10%
Perfil 2	RESPONSABLE EQUIPS DE GESTIÓ I SUPERVISIÓ	1 persona	40%	20%
Perfil 3	COORDINADOR EXPERT D'OPERADOR	1 persona	70%	50%
Perfil 4	COORDINADOR D'OPERADOR	4 persones	70%	50%
Perfil 5	TÈCNIC SUPERVISOR D'INSTAL·LACIONS	3 persones	100%	50%

### **3.3.3 Condicions del desenvolupament**

Les condicions del desenvolupament de l'assistència són les següents:

#### **3.3.3.1 Ubicació i eines**

L'empresa adjudicatària disposarà d'instal·lacions pròpies adequades a Catalunya per a donar cabuda a l'equip expert, així com d'infraestructures suficients per al desenvolupament de la seva feina.

Tot i que l'equip desenvoluparà les seves funcions a les dependències de l'empresa adjudicatària de la present licitació, assistirà a totes les reunions i sessions de treball que siguin necessàries, dins el seu temps de dedicació. Serà a criteri de l'ATM tant el nombre de reunions i sessions de treball com les dependències físiques on es duran a terme (ATM, dependències Operadors, Administracions, ...).

L'empresa adjudicatària posarà a disposició de tot el personal adscrit a aquesta licitació, les eines informàtiques necessàries pel desenvolupament de les seves tasques, sense que l'ATM hagi de proveir de cap element, sigui de hardware o de software, excepte les connexions de xarxa i internet (en les dependències de l'ATM) o els accessos als entorns col·laboratius del projecte T-Mobilitat.

#### **3.3.3.2 Disponibilitat i dedicació**

- El no compliment del temps de dedicació contractat per part de l'adjudicatari, tant de l'equip base com de l'equip expert, pot suposar la resolució de l'actual contracte, sense dret per part del licitador a cap tipus de compensació.
- El període de vacances de l'equip es pactarà amb l'ATM, sota el criteri de disposar sempre dels recursos mínims necessaris en funció del grau i de la fase de desenvolupament del projecte. L'ATM serà qui, en última instància, decidirà quins són aquests períodes, sempre complint la legislació vigent i tenint present el criteri de conciliació de la vida laboral i familiar

### **3.4 CONDICIONS DE L'ASSISTÈNCIA**

#### **3.4.1 Durada**

La durada de l'assistència serà de dos anys i cinc mesos (29 mesos) a partir de la data de la contractació.

#### **3.4.2 Substitució de personal**

L'ATM podrà requerir en qualsevol moment la substitució d'una persona de l'equip per considerar que no cobreix el perfil necessari. L'adjudicatari haurà de retirar aquella persona de la prestació del servei i substituir-la per una altra amb el perfil adequat en un termini màxim de 40 hores laborables. Aquest temps de substitució no es contemplarà com a temps facturable, ja que el recurs no estarà disponible.

### 3.4.3 Condicions de facturació

La facturació serà mensual i, en funció del grau de dedicació proposat, es planteja en dos valors diferents, un valor de facturació per la Fase 1 y un altre per les Fases 2 i 3.

Per a cadascuna de les fases, la facturació serà única i es calcularà en funció del cost mensual de cada perfil, ponderat pel grau de dedicació de cada fase, seguint la següent taula:

			FASE 1		FASE 2 i 3	
		Nº de recursos	% Dedicació	Cost ponderat	% Dedicació	Cost ponderat
Perfil 1	Cost unitari mensual	1	20%	Cost unitari mensual ponderat Fase 1	10%	Cost unitari mensual ponderat Fases 2 y 3
Perfil 2	Cost unitari mensual	1	40%	Cost unitari mensual ponderat Fase 1	20%	Cost unitari mensual ponderat Fases 2 y 3
Perfil 3	Cost unitari mensual	1	70%	Cost unitari mensual ponderat Fase 1	50%	Cost unitari mensual ponderat Fases 2 y 3
Perfil 4	Cost unitari mensual	4	70%	Cost unitari mensual ponderat Fase 1	50%	Cost unitari mensual ponderat Fases 2 y 3
Perfil 5	Cost unitari mensual	3	100%	Cost unitari mensual ponderat Fase 1	50%	Cost unitari mensual ponderat Fases 2 y 3
				Sumatori costos unitaris mensuals Fase 1 Total facturació mensual Fase 1		Sumatori costos unitaris mensuals Fases 2 i 3 Total facturació mensual Fases 2 i 3

La fórmula de càlcul serà la següent, per a cada perfil:

Cost unitari mensual ponderat Fase 1 = Cost unitari mensual Perfil \* nº recursos Perfil \* % Dedicació Fase 1

Cost unitari mensual ponderat Fases 2 i 3 = Cost unitari mensual Perfil \* nº recursos Perfil \* % Dedicació Fases 2 i 3

*[Important: No incloure cap tipus d'informació sobre l'oferta econòmica en el sobre B]*



## **4 PROPOSTA TÈCNICA**

Els licitadors hauran de presentar una proposta tècnica en paper i en format digital, que haurà d'incloure, com a mínim, els següents apartats:

### **4.1 MEMÒRIA**

Memòria explicativa de la proposta presentada, on s'inclouran, com a mínim, els següents conceptes:

- Explicació descriptiva dels continguts de la contractació que hauran d'estar totalment alineats amb el que s'indica en el present Plec de Prescripcions Tècniques.
- Detall del coneixement cobert pels grups de suport base i expert, en funció de la seva formació, del seu coneixement professional i del seu historial.
- Eines informàtiques a disposició dels equips de suport.
- Ubicació física de l'equip.

### **4.2 TERMINI D'EXECUCIÓ**

La proposta tècnica indicarà expressament el termini d'execució de l'assistència de l'equip en les condicions explicitades en el present Plec, indicant la proposta de dedicació de cadascun dels perfils. Aquesta proposta de dedicació serà la base del càlcul de la facturació mensual.

## 5 PRESSUPOST DE LICITACIÓ

El pressupost total de licitació és de 840.650,00 € (IVA exclòs), per a la durada de dos (2) anys i cinc (5) mesos indicada en l'apartat corresponent.

Atès que hi ha dos fases diferenciades en el desenvolupament de l'assistència, amb dedicacions diferents per part dels perfils oferts, aquest pressupost total es divideix en:

- Pressupost Fase 1 (17 mesos): 588.455,00 €
- Pressupost Fases 2 i 3 (12 mesos): 252.195,00 €

El pressupost que es presenti ha de respondre als preus de mercat.

## **6 REQUERIMENTS DE SEGURETAT**

### **6.1 CONFIDENCIALITAT I PUBLICITAT DEL SERVEI**

L'adjudicatari està obligat a guardar secret respecte les dades o informació que no essent públics o notoris estiguin relacionats amb l'objecte del contracte.

Qualsevol comunicat de premsa o inserció als mitjans de comunicació que el proveïdor realitzi referent al servei que presta a l'ATM haurà de ser aprovat prèviament per l'ATM.

### **6.2 PROPIETAT INTEL·LECTUAL**

Tota la documentació que es generi al llarg del servei és propietat exclusiva de l'ATM. El licitador no la podrà utilitzar per altres finalitats sense el consentiment exprés de l'ATM.

### **6.3 TRACTAMENT DE DADES PERSONALS**

L'adjudicatari tractarà les dades de caràcter personal a les que accedeixi com a conseqüència de l'execució d'aquest contracte de conformitat amb el que estableix la normativa vigent en la matèria.

L'empresa adjudicatària es responsabilitzarà de la utilització adient de la informació que pugui obtenir a fi de protegir les dades personals, durant tota la fase de realització de l'objecte del contracte i també després de la finalització.

L'incompliment d'aquestes obligacions constitueix la infracció tipificada en la Llei Orgànica 15/1999, de 13 de desembre, i és sancionable d'acord amb el que disposa l'esmentada Llei, sens perjudici de les responsabilitats exigibles davant la jurisdicció ordinària.

Òscar Playà Velasco

Director del Projecte T-Mobilitat

Barcelona, 11 de desembre de 2017