



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

**“Asistencia a la ATM para la Dirección de obra de los Proyectos Específicos de Operadores del proyecto T-Mobilitat”**

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

Diciembre 2017

<b>Índex</b>	<b>Pàg</b>
1	PRESCRIPCIONES GENERALES ..... 3
2	ANTECEDENTES ..... 3
2.1	L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ DE L'ÀREA DE BARCELONA: FUNCIONS I ÀMBIT TERRITORIAL..... 3
2.2	EL PROYECTO T-MOBILITAT ..... 4
2.2.1	Los proyectos específicos en el entorno de la T-Mobilitat ..... 5
2.2.2	Alcance de los proyectos específicos de operador ..... 7
2.2.3	Fases previstas ..... 8
3	DESARROLLO DE LA ASISTENCIA DEL EQUIPO DE SOPORTE ..... 8
3.1	OBJETO DE LA ASISTENCIA ..... 8
3.2	ALCANCE Y MARCO DE DESARROLLO DE LA ASISTENCIA..... 9
3.3	EQUIPO DE LA ASISTENCIA ..... 10
3.3.1	Perfiles Profesionales ..... 10
3.3.2	Organización y Dedicación ..... 12
3.3.3	Condiciones del desarrollo..... 14
3.4	CONDICIONES DE LA ASISTENCIA..... 14
3.4.1	Duración ..... 14
3.4.2	Substitución de personal..... 14
3.4.3	Condiciones de facturación..... 15
4	PROPUESTA TÉCNICA ..... 16
4.1	MEMORIA..... 16
4.2	PLAZO DE EJECUCIÓN ..... 16
5	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN ..... 17
6	REQUERIMIENTOS DE SEGURIDAD..... 18
6.1	CONFIDENCIALIDAD Y PUBLICIDAD DEL SERVICIO ..... 18
6.2	PROPIEDAD INTELECTUAL ..... 18
6.3	TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES..... 18

## **1 PRESCRIPCIONES GENERALES**

Este Pliego de Prescripciones Técnicas tiene por objeto determinar el contenido y alcance de las tareas que deberá desarrollar la empresa contratista en esta contratación y los requisitos que tendrá que reunir para ser adjudicataria de la misma.

Así se describen los trabajos a realizar y su desarrollo, se relacionan las materias que tienen que ser objeto de estudio, se definen las condiciones y criterios que tienen que servir de base y se concretan los servicios que tendrá que llevar a cabo la empresa adjudicataria para que, una vez 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 área de Barcelona (en adelante ATM) es un consorcio interadministrativo de carácter voluntario, creado el 1997, al cual se pueden adherir todas las administraciones titulares de servicios públicos de transporte colectivo que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas de Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental y Vallès Oriental.

Actualmente, las administraciones consorciadas son la Generalitat de Catalunya (51%) y administraciones locales (49%), formadas por Ajuntament de Barcelona, Entitat Metropolitana del Transport (EMT)<sup>1</sup> y la Agrupació de Municipis titulares de servicios de Transport Urbà de la región 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 área de Barcelona que forman parte del consorcio, y también la colaboración con aquella que, como la Administración General del Estado, están comprometidas financieramente o son titulares de servicios propios.

Las principales funciones de la ATM de Barcelona consisten en la planificación de las infraestructuras y servicios de transporte público, 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 las tarifas y la tramitación de planes de movilidad.

En el ejercicio de sus funciones, la ATM inició el año 2001 la implantación del Sistema

---

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

Tarifario Integrado, resultando ser 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 Cercanías) necesarios para realizar un desplazamiento con un único título de transporte, despenalizando económicamente los transbordos. Actualmente el sistema tarifario abarca 356 municipios y una población de 5,7 millones de habitantes.

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

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

El Govern de la Generalitat de Catalunya, mediante acuerdo de 8 de octubre de 2013, dio luz verde al proyecto T-Mobilitat como mecanismo caudal de la gestión de la movilidad en un único soporte inteligente, así como estableció un sistema de información pensando en 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 forma global, tendría que informar en tiempo real del funcionamiento de la oferta de 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 referente a la asignación de riesgos, considerando por tanto como modalidad contractual óptima para la licitación del proyecto T-Mobilitat el contrato de colaboración entre el sector público y el sector privado.

Procedimentalmente, 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, con la publicación del anuncio de la licitación en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) y en el Boletín Oficial del Estado (BOE) y en fecha 17 de octubre de 2013 en el Diari 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 se formalizó el contrato del proyecto T-Mobilitat entre la ATM y la SOCIETAT CATALANA PER A LA MOBILITAT, SA.

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

La cláusula 32 preveía la posibilidad de modificar el contrato en los supuestos de ampliación del ámbito geográfico de aplicación, aunque únicamente en lo que hace referencia 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 de los datos, la publicidad, etc.; y quedando excluido de la posibilidad de modificación contractual la instalación, el mantenimiento correctivo y la inversión en maquinaria.

### **2.2.1 Los proyectos específicos en el entorno de la T-Mobilitat**

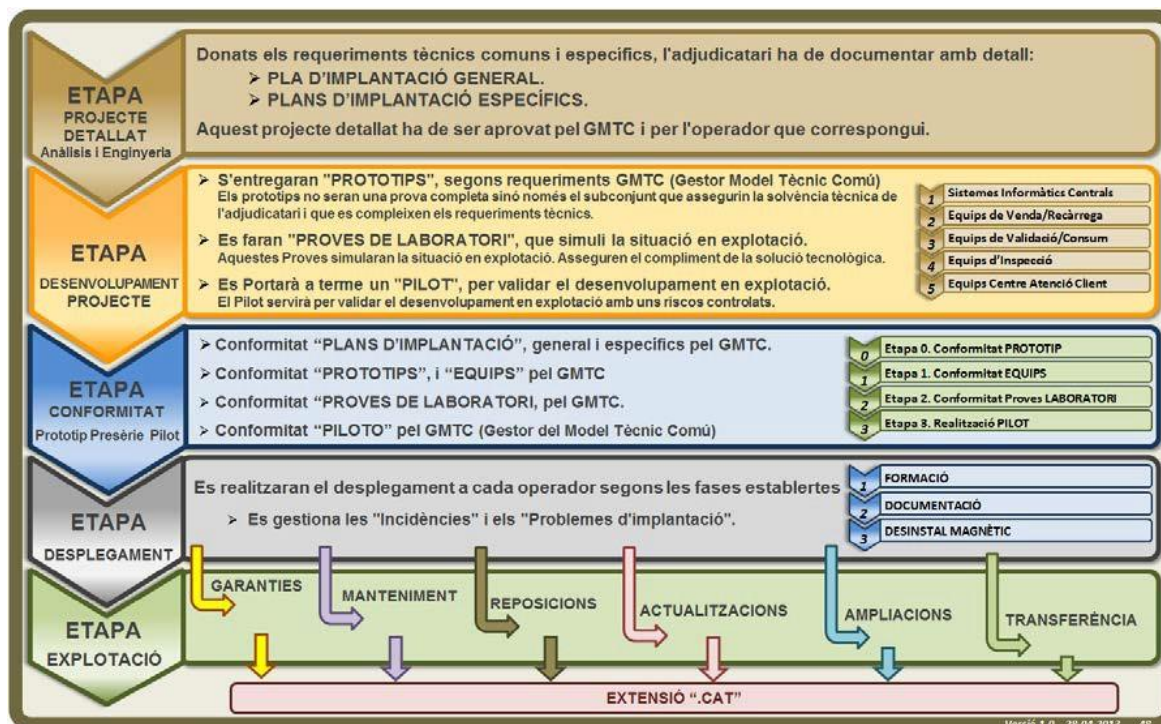
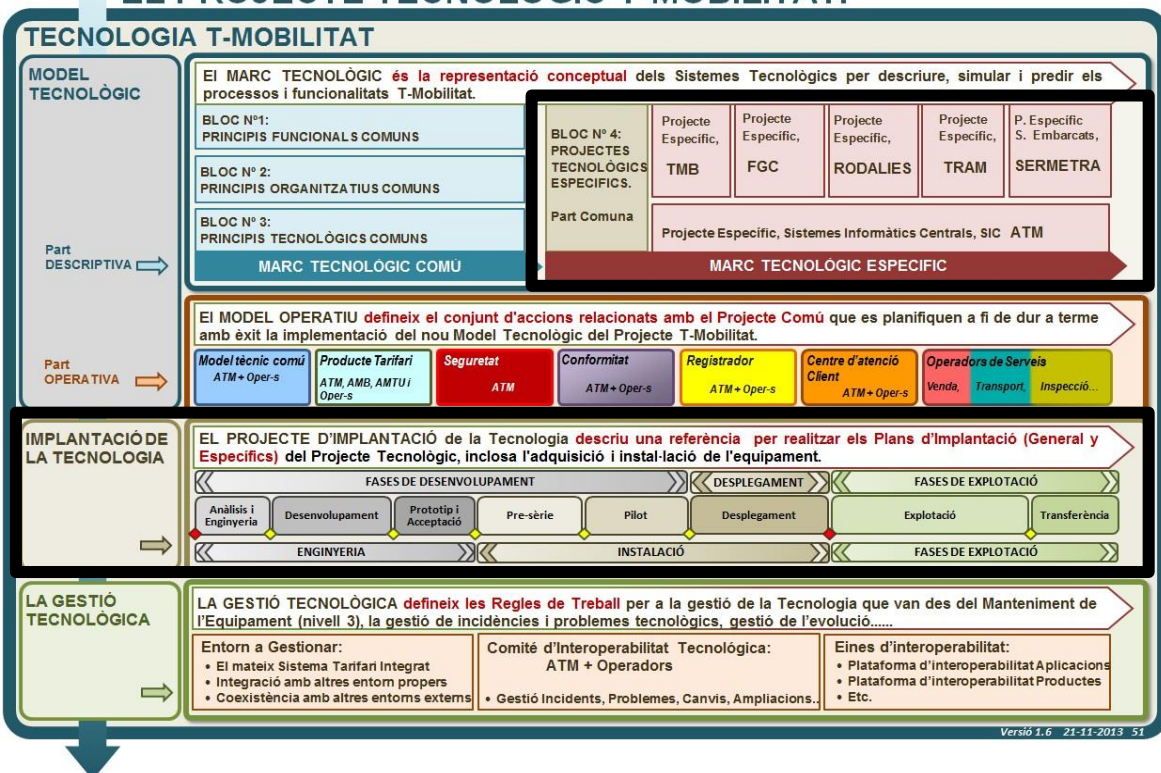
Dentro del proyecto T-Mobilitat, el proyecto tecnológico es la base sobre la que se puede construir un nuevo sistema tarifario y un nuevo sistema de gestión.

La siguiente figura muestra la organización del proyecto tecnológico de la T-Mobilitat y los diferentes aspectos que se deben tener en cuenta: el modelo tecnológico, su implantación y su gestión.

Es dentro de este conjunto 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 dan 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 se muestra en la siguiente figura:

## EL PROJECTE TECNOLÒGIC T-MOBILITAT.





### **2.2.2 Alcance de los proyectos específicos de operador**

Dentro del amplio abanico de ámbitos de trabajo que conforman el proyecto T-Mobilitat, y que son necesarios para alcanzar los objetivos propuestos, la asistencia técnica del actual Pliego de Prescripciones Técnicas se enmarca en los proyectos específicos de operador.

Los objetivos principales de estos proyectos son, para cada uno de los operadores afectados: 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 se deben realizar las instalaciones.

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

Tal y como se puede observar en la figura del modelo genérico de implantación, los proyectos específicos de los operadores consideran 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.

Considerando la gran cantidad de operadores existentes (se identifican más de 50 operadores), éstos 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 del resto de operadores de Bus -autobuses de la Generalitat DGTM, del Área Metropolitana AMB y de la Agrupación de Municipios con Transporte Urbano AMTU-).

La siguiente tabla muestra, de forma aproximada y con la única intención de dar una idea de la volumetría del equipamiento que es alcance del proyecto, la tipología y la cantidad de los diferentes elementos que se deben suministrar e instalar en el entorno de los proyectos específicos de operador, tanto los que son elementos fijos como embarcados.

<b>Tipo de equipo</b>	<b>Unidades de equipos (valores aproximados)</b>
Sistemas de Venta y recarga	≈ 1.300
Sistemas de Validación fija	≈ 2.600
Sistemas de Validación en equipos autónomos	≈ 225
Validación en equipos embarcados	≈ 5.700
Consola del Conductor -Pupitre- (equipo embarcado)	≈ 3.200
Equipos de consulta embarcados	≈ 3.000
Sistemas de venta presencial (taquillas)	≈ 175
Sistema de Inspección	≈ 300
Puntos de atención al cliente	≈ 78
Sistemas informáticos centrales	6

### 2.2.3 Fases previstas

Como se ha comentado, los proyectos específicos de operador se enmarcan en el conjunto de proyectos y planes que conforman el proyecto T-Mobilitat, y por tanto sus calendarios y planificaciones irán condicionados por el calendario global del proyecto T-Mobilitat.

Las temporizaciones previstas son las siguientes:

- 2018: Finalización del Diseño y Desarrollo, e Implantación y Despliegue de equipos dentro de la 1ª corona tarifaria de la ATM.
- 2019: Implantación y Despliegue de equipamiento en el resto de coronas tarifarias de la ATM, y gestión de temas pendientes.
- 2020: Retirada del equipamiento magnético.

Según este Plan de Implantación, los proyectos específicos de operador se desarrollan en todas las fases anteriores.

Dadas la complejidad y las especiales características que tienen estos proyectos específicos, es necesario el seguimiento y control de todas las tareas a realizar para asegurar el resultado final y el cumplimiento de los intereses y objetivos de la ATM y de los Operadores.

## 3 DESARROLLO DE LA ASISTENCIA DEL EQUIPO DE SOPORTE

### 3.1 OBJETO DE LA ASISTENCIA



El objeto de la presente licitación es disponer de un equipo de profesionales, con perfiles concretos, que den soporte a la Dirección de la T-Mobilitat en el seguimiento de la implantación y despliegue de los proyectos específicos de operadores del Proyecto T-Mobilitat.

El dimensionamiento del equipo de la asistencia, los perfiles necesarios y su dedicación se definen en los siguientes capítulos.

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

Esta licitación se enmarca en los trabajos asociados a la implantación y despliegue del proyecto T-Mobilitat, en su puesta en servicio en la Región Metropolitana de Barcelona (T1), en las siete coronas donde está implantado el actual Sistema Tarifario Integrado.

Las tareas que tiene que desarrollar la empresa adjudicataria de la asistencia son las habituales de una Dirección de Obra y tienen que considerar como mínimo los siguientes aspectos:

- Seguimiento del grado de ejecución de cada proyecto específico de operador, en sus diferentes fases. El seguimiento seguirá la identificación de las tareas especificadas en las planificaciones pactadas con cada operador y generará los informes correspondientes.
- Coordinación del grado de ejecución del conjunto de los diferentes proyectos específicos. Seguimiento, sobre planificación, de los puntos de sincronismo entre los diferentes proyectos específicos de operador con el resto de planificaciones del proyecto T-Mobilitat.
- Determinación de los puntos críticos de la planificación y análisis de riesgos en caso de incumplimiento.
- Seguimiento de las instalaciones, en sus diferentes fases: replanteo, infraestructuras físicas y de comunicaciones, maquinario y programario de billeteaje, ...
- Seguimiento del inventario de instalaciones.
- Seguimiento de las pruebas a efectuar en los elementos y sistemas a instalar en las diferentes fases, con especial énfasis en las fases de Prototipaje, Preserie, Piloto y Marcha en Blanco.
- Seguimiento de la gestión del cambio, preparación de la etapa de gestión y operación (formación para operaciones, gestión del mantenimiento y de sus procesos asociados, según metodología ITIL).
- Seguimiento del estocaje mínimo para mantenimiento en cada operador y su gestión.
- Generación de la documentación asociada al seguimiento de los proyectos (resúmenes ejecutivos, actas de reunión, ...).
- Planificación y organización de las reuniones de seguimiento.

- Tratamiento y seguimiento de las tareas pendientes (lista de reservas).
- Gestión documental de todo el proceso de implantación.

### 3.3 EQUIPO DE LA ASISTENCIA

Debido a la carga de trabajo que plantea la ejecución del proyecto T-Mobilitat y a la complejidad de la interlocución entre los diferentes involucrados dentro de cada proyecto específico de operador, es necesaria la incorporación de un equipo experimentado en la gestión de proyecto que dé soporte a la Dirección del proyecto.

#### 3.3.1 Perfiles Profesionales

Para proporcionar el soporte correspondiente, se consideran necesarios los perfiles profesionales indicados en las siguientes tablas:

PERFIL 1	
RESPONSABLE DEL SERVICIO DE ASISTENCIA	
<b>Formación</b>	Ingeniería Superior (cualquier tipología y/o especialidad) MBA
<b>Conocimientos</b>	Gestión de Proyectos. Capacidad de liderazgo de un equipo multidisciplinar. Metodologías de trabajo con la administración pública.
<b>Experiencia</b>	Más de 20 años de experiencia profesional. Haber participado en proyectos con diferentes Operadores de Transporte público. Haber participado en proyectos de despliegue de tecnologías sin contacto.

<b>PERFIL 2</b>	
<b>RESPONSABLE EQUIPOS DE GESTIÓN Y SUPERVISIÓN</b>	
<b>Formación</b>	Ingeniería Superior (cualquier tipología y/o especialidad) Máster o Postgrado en Gestión de Infraestructuras
<b>Conocimientos</b>	Gestión de Proyectos. Capacidad de liderazgo de un equipo multidisciplinar. Metodologías de trabajo con la administración pública. Metodologías de trabajo en el ámbito de operadores de transporte público.
<b>Experiencia</b>	Más de 15 años de experiencia profesional. Haber participado en proyectos con diferentes Operadores de Transporte público. Haber participado en proyectos de despliegue de tecnologías sin contacto.

<b>PERFIL 3</b>	
<b>COORDINADOR EXPERTO DE OPERADOR</b>	
<b>Formación</b>	Ingeniería Superior o Técnica Industrial o de Telecomunicaciones Máster o Postgrado en Dirección de Proyectos
<b>Conocimientos</b>	Gestión de Proyectos. Dirección de Instalaciones. Planificación de proyectos.
<b>Experiencia</b>	Más de 10 años de experiencia profesional. Haber participado en proyectos de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). Haber participado en proyectos de despliegue de tecnologías sin contacto.

<b>PERFIL 4</b>	
<b>COORDINADOR OPERADOR</b>	
<b>Formación</b>	Ingeniería Superior o Técnica Industrial o de Telecomunicaciones
<b>Conocimientos</b>	Gestión de Proyectos. Dirección de Instalaciones.
<b>Experiencia</b>	Más de 10 años de experiencia profesional. Haber participado en proyectos de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), de Rodalies RENFE, de TRAM u operadores de transporte por carretera Haber participado en proyectos de despliegue de tecnologías sin contacto.

<b>PERFIL 5</b>	
<b>TÉCNICO SUPERVISOR DE INSTALACIONES</b>	
<b>Formación</b>	Técnico Superior (cualquier tipología y/o especialidad)
<b>Conocimientos</b>	Control y supervisión de instalaciones
<b>Experiencia</b>	Más de 5 años de experiencia profesional. Haber participado en proyectos como mínimo de un Operador de Transporte público.

### 3.3.2 Organización y Dedicación

La empresa adjudicataria de los servicios de la Asistencia de la Dirección de Obra objeto de la presente licitación, se deberá organizar según la distribución de los proyectos específicos de operador descrita en el punto 2.2.2 de alcance de los proyectos específicos de operador. En este sentido, se solicitará un Coordinador de Operador (perfiles 3 y 4) para cada uno de los operadores:

- 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.

Dada la complejidad y la magnitud del proyecto de TMB, es necesario que el coordinador

de asista a este operador (perfil 3) sea de un perfil experto en Gestión y Dirección de Proyectos, y disponga de experiencia acreditada con el operador. Para el resto de operadores, es necesario que el coordinador (perfil 4) disponga de la experiencia acreditada con el operador del proyecto específico asignado.

Según lo expuesto en el punto 2.2.3 de las fases previstas, la dedicación de la asistencia de la Dirección de Obra objeto de la presente licitación, se distribuirá en 3 fases:

- Fase 1: Implantación y Despliegue
  - Operadores de 1ª Corona (10 meses)
  - Operadores del resto de territorio (6 meses)
- Fase 2: Gestión de temas pendientes (6 meses)
- Fase 3: Retirada del equipamiento magnético (6 meses)

Las anteriores fases se distribuirán en el tiempo según el siguiente diagrama:



La siguiente tabla muestra los perfiles y el número de personas que tienen que dar la prestación en esta contratación, así como las dedicaciones previstas en cada fase:

PERFILES	TIPOLOGIA	NÚMERO DE RECURSOS	DEDICACIÓN	
			FASE 1	FASE 2 Y 3
Perfil 1	RESPONSABLE DEL SERVICIO DE ASISTENCIA	1 persona	20%	10%
Perfil 2	RESPONSABLE EQUIPOS DE GESTIÓN Y SUPERVISIÓN	1 persona	40%	20%
Perfil 3	COORDINADOR EXPERTO DE OPERADOR	1 persona	70%	50%
Perfil 4	COORDINADOR OPERADOR	4 personas	70%	50%
Perfil 5	TÉCNICO SUPERVISOR DE INSTALACIONES	3 personas	100%	50%

### **3.3.3 Condiciones del desarrollo**

Las condiciones del desarrollo de la asistencia son la siguientes:

#### **3.3.3.1 Ubicación y herramientas**

La empresa adjudicataria dispondrá de instalaciones propias adecuadas en Catalunya para dar cabida al equipo experto, así como las infraestructuras suficientes para el desarrollo de su trabajo.

Todo el equipo 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. Será a criterio de la ATM tanto el número de reuniones y sesiones de trabajo como las dependencias físicas donde se llevarán a cabo (ATM, dependencias Operadores, Administraciones, ...).

La empresa adjudicataria pondrá a disposición de todo el personal adscrito a esta licitación las herramientas informáticas necesaria para el desarrollo de sus tareas, sin que la ATM tenga que proporcionar ningún elemento, sea de hardware o de software, excepto las conexiones a 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 i dedicación**

- El no cumplimiento del tiempo de dedicación contratado por parte del adjudicatario, tanto del equipo base como del experto, puede suponer la resolución del actual contrato, sin derecho por parte del licitador a ningún tipo de compensación.
- El periodo de vacaciones del equipo se pactará con la ATM, bajo el criterio de 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, decidirá cuáles son los periodos, siempre cumpliendo la legislación vigente y teniendo en cuenta el criterio de conciliación de vida laboral y familiar.

### **3.4 CONDICIONES DE LA ASISTENCIA**

#### **3.4.1 Duración**

La duración de la asistencia será de dos años y cinco meses (29 meses) a partir de la fecha de la contratación.

#### **3.4.2 Substitución de personal**

La ATM podrá requerir en cualquier momento la substitución de una persona del equipo por considerar que no cubre el perfil necesario. El adjudicatario tendrá que retirar aquella



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 estará disponible.

### 3.4.3 Condiciones de facturación

La facturación será mensual y, en función del grado de dedicación propuesto, se plantea en dos valores diferentes, un valor de facturación para la Fase 1 y otro para las Fases 2 y 3.

Para cada una de las fases, la facturación será única y se calculará en función del coste mensual de cada perfil, ponderado por el grado de dedicación de cada fase, siguiendo la siguiente tabla:

			FASE 1		FASE 2 i 3	
		Nº de recursos	% Dedicación	Coste ponderado	% Dedicación	Coste ponderado
Perfil 1	Coste unitario mensual	1	20%	Coste unitario mensual ponderado Fase 1	10%	Coste unitario mensual ponderado Fases 2 y 3
Perfil 2	Coste unitario mensual	1	40%	Coste unitario mensual ponderado Fase 1	20%	Coste unitario mensual ponderado Fases 2 y 3
Perfil 3	Coste unitario mensual	1	70%	Coste unitario mensual ponderado Fase 1	50%	Coste unitario mensual ponderado Fases 2 y 3
Perfil 4	Coste unitario mensual	4	70%	Coste unitario mensual ponderado Fase 1	50%	Coste unitario mensual ponderado Fases 2 y 3
Perfil 5	Coste unitario mensual	3	100%	Coste unitario mensual ponderado Fase 1	50%	Coste unitario mensual ponderado Fases 2 y 3
				Sumatorio costes unitarios mensuales Fase 1  Total facturación mensual Fase 1		Sumatorio costes unitarios mensuales Fases 2 y 3  Total facturación mensual Fases 2 y 3

La fórmula de cálculo será la siguiente, para cada perfil:

$$\text{Coste unitario mensual ponderado Fase 1} = \text{Coste unitario mensual Perfil} * \text{nº recursos Perfil} * \% \text{ Dedicación Fase 1}$$

$$\text{Coste unitario mensual ponderado Fases 2 i 3} = \text{Coste unitario mensual Perfil} * \text{nº recursos Perfil} * \% \text{ Dedicación Fases 2 i 3}$$

*[Importante: No incluir ningún tipo de información sobre la oferta económica en el sobre B]*

## **4 PROPUESTA TÉCNICA**

Los licitadores tendrán que 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, donde se incluirán, como mínimo, los siguientes conceptos:

- Explicación descriptiva de los contenidos de la contratación que tendrán que estar totalmente alineados con lo que se indica en el presente Pliego de Prescripciones Técnicas.
- Detalle del conocimiento cubierto por los grupos de soporte base y experto, en función de su formación, de su conocimiento profesional y de su historial.
- Herramientas informáticas a disposición de los equipos de soporte.
- Ubicación física del equipo.

### **4.2 PLAZO DE EJECUCIÓN**

La propuesta técnica indicará expresamente el plazo de ejecución de la asistencia del equipo en las condiciones explicitadas en el presente Pliego, indicando la propuesta de dedicación de cada uno de los perfiles. Esta propuesta de dedicación será la base del cálculo de la facturación mensual.

## 5 PRESUPUESTO DE LICITACIÓN

El presupuesto total de licitación es de 840.650,00 € (IVA excluido), para la duración de dos (2) años y cinco (5) meses indicada en el apartado correspondiente.

Considerando que hay dos fases diferenciadas en el desarrollo de la asistencia, con dedicaciones diferentes por parte de los perfiles ofertados, este presupuesto total se divide en:

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

El presupuesto que se presente tiene que responder a precios de mercado.

## **6 REQUERIMIENTOS DE SEGURIDAD**

### **6.1 CONFIDENCIALIDAD Y PUBLICIDAD DEL SERVICIO**

El adjudicatario está obligado a guardar secreto respecto a 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 tendrá que ser aprobado previamente por la ATM.

### **6.2 PROPIEDAD INTELECTUAL**

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

### **6.3 TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES**

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

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 septiembre, y es sancionable de acuerdo con lo que dispone dicha Ley, sin perjuicio de las responsabilidades exigibles ante la jurisdicción ordinaria.

Òscar Playà Velasco

Director del Proyecto T-Mobilitat

Barcelona, 11 de diciembre de 2017