

Diligencia: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por el Consejo General del Consorcio de Transportes de Bizkaia de fecha: 2017ko azaroaren 13

Egibidea: Zera jasota gero dadin ondoren aipatzen den datan, Bizkaiko Garraio Partzuergoaren Kontseilu Nagusiak agiri hau onartu duela:

Doy fe.

Hede ematen dut.

Data/Fecha: Bilbao (n).....

2017/11/13

Idazkarri nagusia/E secretario general



ctb

bizkaiko garraio partzuergoa
consorcio de transportes de bizkaia

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA CONTRATACIÓN DEL ESTUDIO “PLAN ESTRATEGICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN BIZKAIA PARA EL PERIODO 2018/2028”



1. OBJETO DEL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TECNICAS PARTICULARES.

Constituye el objeto del presente pliego de prescripciones técnicas particulares el establecimiento de las condiciones técnicas que han de regir la contratación por el Consorcio de Transportes de Bizkaia (en adelante CTB) de la realización del Plan Estratégico del Transporte Público en Bizkaia para el periodo 2018/2028.

Este trabajo se hace a los efectos de la valoración y adopción de decisiones por la Autoridad de Movilidad de Bizkaia (AMB), sobre un Plan estratégico del transporte público de Bizkaia.

El plan de movilidad sostenible de Bizkaia 2018-2028 deberá plantear la estrategia a seguir para la consecución de, al menos, los siguientes objetivos básicos:

- Aumento del uso del transporte público.
- Disminución del uso del vehículo privado.
- Desarrollo de una planificación coordinada de la movilidad y la ordenación del territorio.
- Fomento de una red de infraestructuras del transporte público, accesible, bien interrelacionada y segura.
- Velar por un sistema de transporte público eficaz, eficiente, coordinado y accesible.
- Consolidación de la integración tarifaria.
- Incremento coordinado de elementos innovadores que faciliten la movilidad en Transporte Público (desarrollos web, información interconectada, nuevas tecnologías...

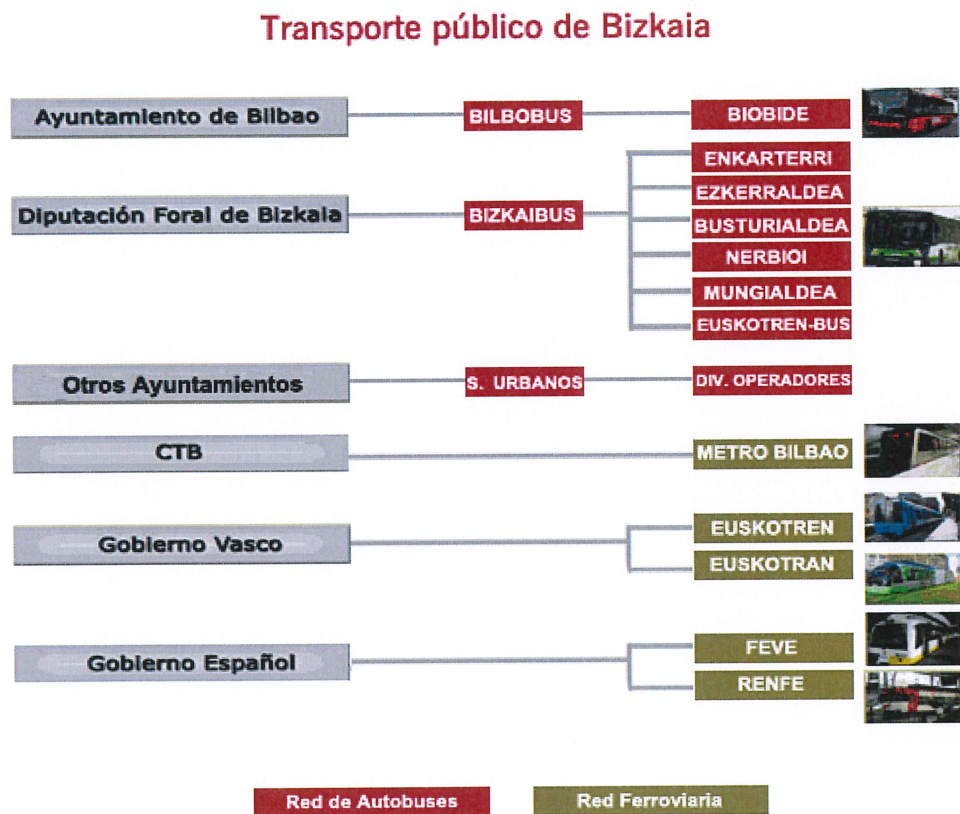
2.- ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DEL CONTRATO

El incremento de la demanda de movilidad en la CAPV se da de forma mayoritaria por medio del vehículo privado. Paralelo al incremento de la renta de las personas y por ende de su capacidad adquisitiva, el modelo de desarrollo y las mejoras en la red de carreteras han posibilitado el incremento de movilidad asociado a una sociedad cada vez más volcada a los servicios mediante el uso del vehículo privado. La evolución del parque móvil evidencia una pauta constante de crecimiento frenada por la crisis del 2008 pero que datos del 2015 apuntan a que se vuelve a la senda de crecimientos y por tanto a pautas anteriores a la crisis.



Por otra parte Bizkaia cuenta con una oferta de transporte público variada, donde los modos ferroviarios (Metro Bilbao, Euskotren, Euskotran, Renfe y Feve) conviven con modos de carretera (Bizkaibus), servicios de transporte público urbano en diferentes municipios (Bilbao, Barakaldo, Erandio etc.) y modos de cable (ascensores, puentes y funiculares). Cada uno de ellos depende orgánicamente de una administración distinta y éstas han desarrollado bajo propio criterio su oferta de servicios, su propio sistema tarifario, zonas y gama de títulos, etc.

Sinópticamente el transporte público de Bizkaia responde al siguiente esquema.



En el sistema de transporte público de Bizkaia viajan anualmente 164,5 m de viajeros (datos 2016). De acuerdo con la siguiente distribución por modo y operador:

	viajes (miles)
Bizkaibus	26.607
Bilbobus	25.928
Otros autobuses	1.505



Autobús	54.040
Metro Bilbao	87.105
Renfe	9.007
Euskotren	4.688
Euskotran	3.007
Feve	972
Ferrocarril	104.779
Bizkaiko Zubia	3.525
F. Artxanda	773
Botes de pasajes	535
Asc. Ereaga	364
Préstamo de bicicletas	348
F. Larreineta	149
Otros modo	5.694
Total	164.513

Cada uno de estos modos comparte prácticamente una zonificación común, salvo ligeras disfuncionalidades.

El ente que se ha encargado de desarrollar actuaciones de coordinación del transporte público en el territorio ha sido el Consorcio de Transportes de Bizkaia, creado en 1975 como entidad local con personalidad jurídica propia e independiente de las administraciones que lo componen. El CTB creó en 2000 el billete único Creditrans, de aplicación en los distintos operadores, y que supuso la adopción de una zonificación común, en el que cada institución aplica una tarifa para un número determinado de zonas recorridas en el desplazamiento.

En 2012 el CTB lanzó la tarjeta sin contacto Barik, un soporte común con la misma tecnología para todo el sistema de transporte.

En 2014 se pusieron en marcha títulos temporales consorciados cuyas tarifas únicas son fijadas por el CTB y desde marzo de 2017, se han creado nuevos títulos consorciados multioperador, con tarifas únicas para todos los modos adheridos, que pueden ser utilizados indistintamente en Metro Bilbao, Euskotren, Euskotran y para menores de 26 años, también en Bizkaibus.

El actual esquema de transporte público en Bizkaia, en todos sus parámetros, no obedece en general a una planificación global de programas acordados, sino que es el resultado de medidas y actuaciones aisladas desarrolladas por cada institución de transporte en el ejercicio de sus competencias, ya sea, municipal, foral o autonómica.

El resultado es una oferta de transporte que merece una valoración positiva por parte de la ciudadanía, si bien resulta algo segmentada a causa de las distintas competencias



institucionales, ya que cada administración opera con sus propios criterios de manera individual sin tener en cuenta el conjunto del transporte en el territorio, lo que conlleva a que existan coincidencias de recorridos entre distintos operadores (duplicidades), es decir, existe una competencia entre operadores con aportaciones de dinero público que además, conlleva a unos mayores costes de explotación y de inversión global.

La inexistencia de una única autoridad con capacidad de decisión sobre una planificación coordinada de la oferta ajustada a la demanda lleva al sistema a ineficiencias. Existe una planificación total como sumatorio de planificaciones parciales pero no como una planificación per se de todo el sistema en conjunto.

Una situación más holgada en los años de bonanza anteriores a la crisis posibilitó dotar de mayor capacidad al sistema de transporte público, si bien en los últimos años el crecimiento de la capacidad ha sido mayor que el de la demanda.

La existencia de distintas instituciones con competencia en materia de transporte, sin un criterio común, trae como resultado ratios de cobertura dispares entre modos. La práctica totalidad del déficit generado por la prestación del servicio de transporte es sufragada y soportada por las administraciones públicas.

Ante esta situación se evidencia la necesidad de la definición de un Plan Estratégico común a todas las Administraciones con competencia en materia de transporte en Bizkaia, que sirva de guía a todas las actuaciones y medidas a adoptar en la próxima década.

Como antecedentes y referencias de las políticas en ejecución a considerar en el trabajo a realizar, cabe mencionar, entre otros, los siguientes:

- Libro blanco del transporte. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte. Comisión europea.
- Plan director de transporte sostenible de Euskadi 2030. Gobierno Vasco.
- Vertebración del territorio a partir del servicio de transporte público, sus infraestructuras, etc. planteando la red ferroviaria como elemento vertebrador del territorio.
- Acuerdos Marco, convenios interinstitucionales, ordenanzas y demás normativa actualmente suscrita y vigente.
- Estudio para la implantación de un nuevo modelo de sistema tarifario y sus repercusiones en el territorio histórico de Bizkaia (CTB).
- Conclusiones del proceso participativo que será realizado como parte de este encargo por la empresa adjudicataria, tanto con la ciudadanía como de las personas responsables de las distintas instituciones y/u operadores que pudieran estar afectados.
- Las directrices de ordenación territorial de Euskadi, así como los planes territoriales parciales.



- Los planes territoriales sectoriales de la red ferroviaria, de vías ciclistas, de carreteras, aprobados o en elaboración, planes aeroportuarios, portuarios, y cualesquiera otros con relación directa con el ámbito de la movilidad.
- Otros planes relacionados, tales como: plan estratégico de seguridad vial...
- Reducción de las emisiones contaminantes del sistema de transporte, así como de la congestión en carreteras.

3. ALCANCE DEL TRABAJO

Partiendo de la realidad actual, el Plan Estratégico debe ser un documento que desde un análisis multidisciplinar plantee distintos escenarios y finalice con unas conclusiones concisas y concretas que faciliten su posterior implantación mediante la hoja de ruta que se defina. Se requiere un documento con un nivel de concreción y detalle de las acciones propias de la Fase 4 que permitan trasladar directamente a campo las conclusiones del Plan.

Este trabajo se debe abordar desde distintos prismas:

- Económico-financiero: del sistema en su conjunto, de las instituciones participantes, así como el marco relacional con los distintos operadores de transporte.
- Técnico: planteando distintas alternativas sobre optimización de los recursos, infraestructuras, sistemas, nuevas tecnologías, modelos, etc.
- Jurídico: con propuestas viables desde este aspecto con planteamientos concretos en el cómo de cada posibilidad englobando tanto la visión macro como la de detalle.

Sostenibilidad: Medioambiental, accesibilidad...

FASES DEL TRABAJO

La elaboración del plan estratégico de movilidad sostenible de Bizkaia 2018-2028 se estructura en las siguientes fases:

1ª FASE DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD ACTUAL Y PROGNOSIS DE FUTURO

1.1.- Estudio de la demanda de movilidad:

1.1.1.- Situación actual

- Análisis de la demanda de movilidad en Bizkaia, así como de los patrones de movilidad a nivel inter e intra municipal, e inter e intra comarcal.
- Análisis de los motivos de la movilidad.



- Análisis de movilidad atendiendo a distintos sectores de población, pirámide poblacional, etc...
- Grado de servicio y cobertura del actual sistema de transporte a los usuarios según sus zonas y patrones de movilidad.

Las Instituciones de transporte disponen de datos que facilitan una aproximación a la situación actual de la demanda, por lo que en aras de la optimización de recursos el CTB facilitará los estudios y datos a los licitadores que se detallan en el ANEXO 1.

Al adjudicatario se le facilitará asimismo los datos estadísticos del mes de mayo de 2017 con el detalle relacionado en el mencionado Anexo.

Se persigue que el adjudicatario disponga de antemano de la información que le permita realizar una oferta detallada y concreta.

1.1.2-Evolución futura de demanda de la movilidad atendiendo a factores diversos,

- Identificación de las áreas geográficas generadoras y receptoras de movilidad, así como de los polos tractores de viajes.
- Evolución demográfica de la población (edad, núcleo residenciales...).
- Cambio de hábitos y de demandas de la sociedad (teletrabajo, compra en line...).
- Acuerdos interinstitucionales (Interoperabilidad..).
- Nueva infraestructuras en marcha (Y Vasca, centros educativos...).
- Planes de infraestructuras del transporte y de ordenación del territorio en vigor (planes territoriales parciales y sectoriales) y del planeamiento municipal de los principales núcleos generadores de movilidad.
- Evolución de otros sectores proveedores de movilidad (car sharing, coches sin conductor, sector del taxi, bicis...).
- Evolución de las nuevas tecnologías y sistemas, y tendencias aplicables a la movilidad (big data, diálogo digital...).
- Evolución sociedad medioambiental (hábitos saludables, mascotas, bici, a pie...).
- Otros aspectos que puedan incidir en la demanda futura.



1.2 Estudio de la oferta de movilidad. Situación actual

- Análisis de las competencias que las distintas administraciones intervinientes en el transporte de personas poseen y prestan en Bizkaia, marco institucional, marco relacional entre instituciones y operadores.
- Análisis del modelo operativo y de recursos empleados (modelo organizativo y personal actual, contratos de prestación de servicios y sus condicionantes, flotas e inversiones etc.).
- Análisis de la oferta de servicios. Análisis de las potenciales carencias, solapamientos y duplicidades que pudieran existir.
- Análisis de las infraestructuras necesarias en materia de movilidad, (la cuantificación del coste de la construcción de las mismas, en caso de ser necesario, se facilitarán al adjudicatario).
- Sistema tarifario actual (sistema zonificación, tarifas, títulos, sistema tarifario, tarificación, soportes de ticketing, introducción nuevas tecnologías..) (Información adicional Anexo 1).
- Análisis de la sostenibilidad económica del modelo, en global, por institución y por operador, análisis de costes, ingresos y tasa de cobertura (Información Anexo 1).
- Análisis de la sostenibilidad medioambiental del modelo actual.
- El usuario y su atención en el esquema actual.
- Benchmarking. Buenas prácticas en otros ámbitos metropolitanos, cuyas experiencias sea extrapolables a Bizkaia. Tendencias transporte urbano e interurbano.
- Estudio sociológico (cuantitativo y cualitativo) en el que participen personas usuarias y no del transporte público de Bizkaia, representantes de colectivos significativos dentro del transporte público del Territorio, de expertos en transporte, de personal técnico del transporte, etc.

FASE 2 DISEÑO DEL PLAN ESTRATÉGICO PARA SISTEMA INTEGRADO DE MOVILIDAD

El diseño del Plan Estratégico debe posibilitar el tránsito hacia el escenario final casando la prognosis de la demanda de movilidad con la evolución que debe realizar la oferta actual para dar respuesta a esa demanda.

Deben definirse los criterios de integración y racionalización. Estos criterios y premisas de partida deben presidir las distintas alternativas y opciones que se barajen en los distintos apartados.



El ofertante deberá entregar al CTB un modelo que permita realizar simulaciones que interrelacionen los distintos conceptos a considerar en el plan y su impacto en función de la priorización de cada uno de ellos, combinando las propuestas de los distintos apartados. Esto permitirá al CTB disponer de un elenco de alternativas y modelos para abrir un proceso de debate y participación en el que se sopesarán y descartarán las opciones de cada apartado en función del resultado final resultante. La propuesta que en su conjunto se considere más ventajosa será la base para la definición del plan estratégico.

Para el diseño del futuro sistema de movilidad integrado será necesario presentar alternativas y distintas propuestas de modelo como mínimo a los distintos apartados:

- Definir oferta planificación integrada de todos los transportes proponiendo los servicios a prestar en cada zona o polo identificado, estableciendo para cada una de ellas, líneas, itinerarios, paradas, nuevas infraestructuras horarios y frecuencias, operadores, accesibilidad..., atendiendo a la estimación de demanda y otros factores.
- Definir complementariedad con otros sectores y modos, taxi, nuevos coches, parking disuasorios. Determinación de las terminales multimodales necesarias o mejora de las existentes para facilitar los tránsitos, así como, de los aparcamientos vinculados al transporte público (aparcamientos disuasorios, etc.).
- Sistema tarifario integrado, reflexión sobre estructura tarifaria, zonificación idónea, soportes de ticketing (evolución nuevas tecnologías), formas de tarificación, tipos de títulos perfiles, tarifas, política de transbordos.
- Nuevas tecnologías y sistemas en los ámbitos de transporte, ticketing, explotación de datos, sistemas centrales.
- Estudio económico-financiero en el que se analice el impacto de las actuaciones del nuevo modelo propuesto en términos económicos, sociales y medioambientales en el global del sector en cada institución y su repercusión en el modelo de relación con su operadores. Debe considerarse la posibilidad de incorporar nuevas fuentes de financiación al modelo.
- Propuesta de marco institucional. Ente con capacidad de decisión única y coordinada de todo el sector (AMB), atribuciones, composición, y naturaleza. Régimen jurídico aplicable a la nueva entidad de conformidad con las competencias. Modelos de funcionamiento, adecuación de modelo organizativo, impacto en las instituciones y operadores.

Modelo de relación y comunicación con el usuario. Implantación de sistemas de información coordinados, apoyándose en tecnologías actuales e innovaciones tecnológicas para proporcionar una información actualizada y personalizada al usuario. (Open data...) introduciendo nuevos desarrollos que hagan más sencilla la movilidad.



FASE 3. DEFINICIÓN PLAN ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BIZKAIA

Una vez decidida la propuesta que en el conjunto de todos sus elementos resulte más ventajosa para el sistema conforme a los criterios y premisas establecidos por todos los partícipes, se procederá a la propuesta del marco estratégico que regirá el plan estratégico de transporte público de Bizkaia 2018-2028:

- Definición de la misión y visión estratégica del modelo de movilidad en Bizkaia.
- Definición de los principios, objetivos y ejes estratégicos.
- Definición de la estrategia y el rol de cada medio de transporte.
- Definición de las acciones a acometer para la puesta en marcha de la estrategia definida y la consecución de los objetivos fijados, entre otras:
 - . Optimización y racionalización del sistema de transporte público de personas.
 - . Análisis y propuesta de las inversiones en infraestructuras del transporte necesarias y su priorización.
 - . Definición de las inversiones en sistemas de movilidad (ticketing, sistemas centrales, modelos, sistemas de información, etc.).
 - . Medidas de potenciación del transporte público colectivo.
 - . Modelo Sistema tarifario integrado: zonificación, tarificación, relación con instituciones, con operadores, marco financiero, posible modelos de compensación.
 - . Plan Sistemas.
 - . Plan atención al usuario.
 - . Propuestas de mejora a los planes territoriales parciales y sectoriales en términos de movilidad.
 - . Propuesta de programación de un plan director de infraestructuras del transporte público del territorio.
 - . Propuesta de medidas para la reducción del uso del vehículo privado.
 - . Establecimiento de medidas para la mejora de la calidad ambiental, la reducción de emisiones y el ahorro energético.
- Definición modelo económico-financiero sostenible en el que se analicen los costes de las actuaciones propuestas en el plan y su impacto en términos económicos, sociales y medioambientales, considerando el impacto del nuevo modelo en el global del sector, en cada institución y su repercusión en el modelo de relación con sus operadores.
- Plan estratégico y desarrollo de la AMB. Definición, naturaleza, atribuciones, composición, marco jurídico, marco organizativo y relacional, modelo de funcionamiento, de gobierno y participación, adecuación de modelo organizativo, impacto en las



instituciones y operadores. Modelo Económico, financiero y presupuestario. Política de personal. Modelo de gestión. Modelo informacional y tecnológico.

- Definición del plan de comunicación/participación con los diferentes colectivos implicados (ciudadanía, etc.).
- Definición del modelo y plan de transición considerando de los distintos recursos y medios, subrogaciones trasvases....

FASE 4 DEFINICIÓN DEL MODELO DE GOBIERNO Y DE IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN

- 1.- Definición de los indicadores y cuadro de mando de seguimiento del plan.
- 2.- Definición de los mecanismos de seguimiento y actualización del plan estratégico del transporte público de Bizkaia 2018-2028.
- 3.- Definición del plan de implantación y hoja de ruta calendarizada con detalle exhaustivo de las acciones y modelos a desplegar contemplando entre otros los siguientes aspectos objetivos y modelo a desarrollar, presupuesto estimado y fechas estimadas, descripción detallada de actividades.

4.-REQUISITOS QUE DEBEN REUNIR LOS LICITADORES

Para participar en la licitación, quienes se presenten habrán de acreditar haber hecho, al menos dos trabajos de estas características y envergadura.

A los participantes en la licitación se les exigirá certificado o manifestación expresa de su total independencia jurídica y económica de sociedades dedicadas a la fabricación de materiales o componentes y de empresas promotoras, constructoras o instaladoras de sistemas de transporte en sus distintos ámbitos (tráfico, ticketing, comunicaciones, flotas, tecnologías...) ni a las empresas a éstas vinculadas, entendiéndose como tales las que se encuentran en alguno de los supuestos previstos en el art.42 del Código de Comercio. Esta documentación deberá presentarse dentro del Sobre A.

Los licitadores deberán ofertar un equipo con experiencia en trabajos similares, suficientemente coordinado, y dispuesto para comenzar los trabajos a partir de la firma del contrato. El personal del equipo de asistencia técnica dispondrá de los medios necesarios para realizar adecuadamente su función.

Las personas propuestas podrán ser convocadas a una entrevista personal en las oficinas del Consorcio de Transportes de Bizkaia, incluso con anterioridad a la adjudicación. Las personas del adjudicatario que intervengan en los diferentes trabajos que le sean encomendados, tendrán cubiertos todos los riesgos, seguridad social, incluso accidentes,



siendo por cuenta del adjudicatario los gastos que esto ocasione. El Consorcio de Transportes de Bizkaia podrá requerir en cualquier momento justificación del pago de las cuotas correspondientes a cada empleado del adjudicatario, y caso de apreciarse anomalías, dará cuenta a las autoridades competentes, paralizándose automáticamente las certificaciones y los correspondientes abonos.

4.1 EQUIPO HUMANO

Deberá aportarse equipo multidisciplinar que abarque todos los ámbitos objeto del contrato (jurídico, económico, social y técnico) donde se establecen como criterios de solvencia 2 perfiles clave

- Director del proyecto: Con dedicación plena al proyecto. Un técnico superior con 10 años de experiencia (criterio de solvencia) habiendo participado por lo menos en la definición y establecimiento de 2 planes estratégicos integrales similares al objeto y envergadura del contrato, tanto a nivel nacional y/o internacional en los años de experiencia acreditados. No se requiere que estos planes estratégicos hayan estado relacionados con el sector transporte.

-Técnico Superior con conocimiento acreditado del sistema transporte de Bizkaia, con un mínimo de 7 años de experiencia (criterio de solvencia) en proyectos relacionados con el sistema de transportes de Bizkaia, debiendo haber participado, al menos, en dos trabajos en esta materia en los años de experiencia acreditados.

La empresa contratista debe cumplir durante la ejecución del contrato las concretas condiciones especiales de ejecución en materia de inserción socio-laboral, de igualdad de mujeres y hombres, de calidad de empleo y derechos laborales básicos, y de seguridad y salud laboral establecidas en las correspondientes cláusulas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.

4.2.- MEDIOS AUXILIARES

La asistencia técnica habilitará una oficina técnica en Bizkaia, donde estén trabajando permanentemente los miembros de citada asistencia durante el tiempo que duren los trabajos objeto del concurso, preferiblemente en las inmediaciones de las oficinas de CTB, adecuadamente preparada y amueblada, donde en todo momento tendrá un archivo con ejemplares completos de todos los documentos, estudios y trabajos que se vayan realizando, siendo, asimismo, lugar de trabajo habitual de las personas por él designadas para este trabajo.

Por otra parte, en las oficinas de la asistencia técnica adjudicataria se dispondrá de un ordenador portátil por cada miembro de la misma, dotado de un programa de tratamiento de textos, planificación de proyectos, hoja de cálculo, presentaciones, diagramas de flujo (compatible microsoft office). Asimismo, dispondrá en dichas oficinas de equipos de reproducción de documentos (impresoras y plotters) blanco y negro, color, tamaños de din A-4 hasta din A-0, escáners din A-4 hasta din A-0, equipos de fotografía para la realización



del reportaje mencionado anteriormente, acceso a internet y servicios corporativos (e-mail, bases de datos, etc.) teléfono fijo, móvil y fax.

El licitador deberá disponer además de herramientas y modelos que permitan realizar simulaciones de los diferentes escenarios (a modo de ejemplo: herramientas GIS, planificador y modelos matemáticos de simulación).

4.3 RELACIONES ENTRE EL ADJUDICATARIO Y EL CONSORCIO DE TRANSPORTES DE BIZKAIA

El CTB ejercerá las funciones de Dirección Técnica del presente contrato a cuyas órdenes se dispondrá el equipo destinado a la ejecución del trabajo. Todo el equipo del consultor dependerá del Director del Proyecto, quien informará directamente y cuantas veces sea requerido al director técnico.

A petición de la Dirección Técnica, o sugerencia del adjudicatario, se celebrarán reuniones referentes al desarrollo y marcha de los trabajos, siempre que se considere necesario. Los técnicos de la empresa adjudicataria se reunirán con las personas que designe la dirección técnica. La empresa adjudicataria se encargará de la elaboración material de las actas de dichas reuniones.

Los servicios a prestar a la dirección técnica son los que se regulan en el presente pliego.

El adjudicatario dará cuenta a la dirección técnica, mediante partes quincenales, de las actuaciones realizadas por las distintas partes, y redactará informes mensuales que deberán entregarse antes del día 10 de cada mes, donde se indique, de forma clara y concisa, el desarrollo y marcha de los trabajos y las propuestas que puedan formular para su mejor fin.

El adjudicatario establecerá, de acuerdo con la Dirección Técnica, un archivo que contendrá los informes y actuaciones que se realicen.

Al objeto de mantener una perfecta coordinación con la Dirección Técnica, el contacto con éste será permanente, haciendo las observaciones que estime precisas, atendiendo a cuantas consultas puedan hacerse o provocándose a su propia iniciativa.

Si la Dirección Técnica observase la inadecuación de cualquiera de las personas que integran el equipo del adjudicatario, bien porque queda patente su falta de competencia, como porque no se adapte al funcionamiento del equipo, exigirá la sustitución por persona idónea, previa comunicación por escrito.

El adjudicatario realizará la sustitución en plazo no superior a 15 días.

Cualquier sustitución de personas o alteración de funciones o de número que se produzca a iniciativa del adjudicatario, deberá ser previamente autorizada por la dirección técnica. Esta sustitución no podrá afectar a las figuras clave salvo que así lo solicite el CTB.



4.4.-GARANTÍAS LABORALES, RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES.

La empresa contratada garantizará el cumplimiento de la legislación vigente en materia fiscal y en material laboral y de seguridad social y prevención de riesgos laborales en relación con el personal que emplee en la ejecución de la prestación. Así mismo, dará fe que las condiciones económicas de su propuesta garantiza la aplicación de convenio de referencia para la empresa.

La empresa contratista será la única responsable ante cualquier siniestro o reclamación (judicial o extrajudicial) relacionada con el personal que trabaje en la ejecución de la prestación, propio o de las eventuales subcontrataciones, no asumiendo CTB ningún tipo de responsabilidad laboral (incluida la referente a la seguridad, higiene y salud laboral), de seguridad social o fiscal que la empresa contratista contraiga directa o indirectamente. Igualmente, la empresa contratista asumirá exclusivamente las responsabilidades que pudieran derivarse de siniestros originados por la ejecución de la prestación.

Serán obligaciones contractuales esenciales, entre otras, las siguientes:

- La sustitución de personal, cualquiera que sea la labor que realice y el tiempo de duración de la misma, en el supuesto que no cumpliera su función con la debida diligencia y eficiencia, no estuviere capacitado, fuese poco cuidadoso en el desempeño de sus servicios y/o cometiese actos perniciosos para la buena marcha del contrato. Las sustituciones de personal no implicarán responsabilidad alguna para CTB respecto de las relaciones de la empresa contratista con el personal afectado.
- El reemplazo de personal para cubrir las ausencias de trabajo ocasionadas por bajas de enfermedad, permisos, licencias, accidentes, etc., garantizando la prestación efectiva de los servicios contratados

5.-PRECIOS DEL CONTRATO

Los concursantes fijarán los precios que se detallan en apartados siguientes, que serán de aplicación para su abono en las correspondientes certificaciones, no sufriendo variación por concepto alguno.

Estos precios, con el incremento del 21% en concepto de I.V.A. serán de contrata, de modo que en ellos estén incluidos todos los medios auxiliares, beneficios, cargas sociales, gastos, impuestos, etc.

El personal del adjudicatario tendrá el horario acorde con el plan de trabajo, no pudiendo facturar al Consorcio de Transportes de Bizkaia, bajo ningún motivo, horas extras.

El CTB únicamente abonará al adjudicatario el presupuesto del contrato siendo de cuenta del adjudicatario en cuantos gastos incurra como consecuencia del desarrollo y funciones del contrato incluidos los desplazamientos, viajes y dietas de su equipo.



6. CONTENIDO DE LAS OFERTAS

El ofertante deberá presentar su propuesta según lo indicado en los apartados anteriores. En caso de diferencia entre ambos soportes, prevalecerá el de papel. La oferta se presentará en idioma castellano o en euskera.

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 en el de cláusulas administrativas particulares y su carátula.

No se podrá incluir ningún dato económico en la propuesta técnica ya que es motivo de exclusión automática de la licitación.

Las ofertas de los participantes en la licitación presentarán básicamente lo siguiente (SOBRE C):

- Memoria en la que, de acuerdo con lo establecido en el pliego, se exponga sucinta, concisa y claramente la metodología que se utilizará en el desarrollo de los trabajos con una definición clara, precisa y con grado de detalle de todos y cada uno de los que se compromete a realizar el adjudicatario. Distinguiendo la metodología a emplear en cada fase indicando los modelos de cada una de ellas, planteamiento, estructura de hitos y calendarios propuestos.
- Respecto a la fase primera el adjudicatario deberá indicar la información adicional respecto a la proporcionada, que entienda preciso recabar para abordar esta primera fase de análisis y que complemente la información facilitada por el CTB, detallando modo de obtención, orígenes y el detalle de la misma, si bien en caso de precisarse que la faciliten los distintos actores del sistema de transporte el licitador deberá relacionar la información necesaria, así como entidad/operador que debe facilitarla y detalle de la misma.
- La memoria debe incluir aportaciones que, en base a la experiencia del consultor, puedan contribuir a la mejor definición del Plan Estratégico, desarrollo de funciones adicionales, etc., para cada una de las fases recogidas en el alcance.
- Relación de personas que tomarán parte en la realización de los trabajos.
- "Curricula vitarum" de los técnicos que vayan a intervenir en los trabajos, con su aceptación firmada para su incorporación al contrato y por el plazo previsto. Capacidad técnica en el área de actuación
- Relación de medios auxiliares cuya utilización se proponga.
- En los casos en que el adjudicatario prevea la necesidad de concertar con terceros parte de los trabajos, deberá indicar el nombre de éstos y sus referencias. No se admitirá la subcontratación del perfil clave del Director del Proyecto.
- Relación de estudios, proyectos similares en las que haya colaborado.
- Otros servicios complementarios de apoyo al desarrollo del Plan Estratégico que pueda ofrecer el ofertante.



7.- DOCUMENTACIÓN

Toda la documentación generada y realizada al amparo del presente contrato análisis, diseño, manuales, herramientas, informes, etc., será entregada al CTB. La propiedad de la misma corresponderá al CTB en exclusiva.

El adjudicatario se compromete a poner a disposición de la dirección técnica a través de una web un repositorio de todos los documentos, informes y actuaciones generados al amparo del presente contrato.

El trabajo se desarrollará en dependencias o instalaciones de la empresa contratista. Al finalizar el contrato, toda la documentación será trasladada al CTB por cuenta de la empresa adjudicataria, no pudiendo ésta conservar ningún tipo de documentación, soporte informático, etc. relacionado con este tema.

8.- DATOS Y CONFIDENCIALIDAD

El adjudicatario quedará expresamente obligado a mantener absoluta confidencialidad y reserva sobre cualquier dato que pudiera conocer con ocasión del cumplimiento del contrato, sólo se podrá utilizar con el único objeto de cumplir con las obligaciones del contrato y, que no podrá copiar o utilizar con fin distinto al que figura en el este Pliego.

Asimismo se compromete a no copiar, transcribir o difundir por cualquier medio la información confidencial, fuera del entorno de su compañía. Y a destruir o devolver toda información relativa a este contrato, al CTB una vez finalizado el estudio sin conservar copia alguna de ninguna naturaleza (papel o formato electrónico).

Asimismo se compromete a que todos los datos facilitados por el CTB ni la información de ellos obtenida podrá utilizarla para futuros trabajos, ni contratos ni estudios.

9.- PRESUPUESTOS (SOBRE B)

El presupuesto de ejecución del contrato del estudio “Plan Estratégico del Transporte Público en Bizkaia para el periodo 2018/2028” es el siguiente:

Presupuesto de licitación	400.000,00 €
I.V.A. (21%)	84.000,00 €
Total presupuesto	484.000,00 €
Valor estimado – IVA excluido	400.000,00 €



Anualidad/es (IVA incluido):

año	importe anualidad
2017	160.000,00 €
2018	324.000,00 €

Serán por cuenta del contratista los gastos de desplazamiento y dietas de los miembros de la empresa o de cualquier persona que trabaje para la misma en el desarrollo del presente contrato, así como otro cualquier otro caso relacionado con la ejecución del servicio.

La facturación de los trabajos se realizará de la siguiente manera:

20 % a la entrega de cada una de las 4 fases.

20 % restante a la finalización del contrato.

10.- PLAZO Y DESARROLLO DE LOS TRABAJOS

El plazo global de ejecución de los trabajos tiene una duración de 6 meses, dividido en los siguientes hitos:

Fase 1. Diagnóstico de la movilidad actual y pronóstico de futuro. Plazo: 8 semanas

Fase 2. Diseño del plan estratégico para sistema integrado de movilidad de Bizkaia 2018-2028. Plazo: 8 semanas

Fase 3. Definición plan estratégico de transporte público de Bizkaia 2018-2028 Plazo: 4 semanas

Fase 4. Definición del modelo de gobierno e implementación del Plan. Plazo: 4 semanas

11. ENTREGABLES

El contratista entregará al órgano de contratación los siguientes documentos:

- Entregable definitivo y completo de la totalidad del trabajo junto con el calendario y la planificación del plan estratégico.
- Entregable Fase 1. Diagnóstico de la movilidad actual y pronóstico de futuro. A su vez constará de los siguientes sub entregables diferenciados:
 - . Análisis y pronóstico de la demanda.
 - . Análisis de la oferta.
- Entregable Fase 2. Diseño del plan estratégico para sistema integrado de movilidad de Bizkaia 2018-2028.



- Entregable Fase 3. Definición plan estratégico de transporte público de Bizkaia 2018-2028, con el subentregable de Definición y ejes y acciones del plan.
- Entregable Fase 4. Definición del modelo de gobierno e implementación del plan
- Además deberán facilitarse los siguientes subentregables:
 - . Entregable Análisis desde el punto de vista jurídico.
 - . Entregable Análisis del plan estratégico desde el punto de vista económico.
 - . Entregable Definición del Plan Estratégico desde el punto de vista técnico. A su vez este tendrá los siguientes sub entregables:
 - Infraestructuras necesarias viabilidad y priorización.
 - Sistema de integración Tarifaria.
 - Análisis de duplicidades y solapamientos del sistema.
- Entregable Tics, Futuro y tendencias tecnológicas nuevas tecnologías, desarrollos tecnológicos aplicados al transportarte, nuevas formas de viajar, Big Data, etc.

Si durante el desarrollo del trabajo, el CTB precisará otro formato de entregables adicionales, el adjudicatario se compromete a facilitarlos al CTB

ANEXO 1

Se facilita a todos los licitadores los siguientes documentos como elementos de partida:

- Informe del transporte público de Bizkaia.
- Estudio de movilidad de Bilbao.
- Implantación Sistema Integración Tarifario en Bizkaia.
- Datos del CTB sobre la situación tarifaria actual en Bizkaia.

Asimismo el CTB pondrá a disposición del adjudicatario los datos de movilidad de la tarjeta Barik de 1 mes del año 2017 y del 2016 disponiendo de forma estadística las transacciones con los siguientes datos :

- Fecha, hora
- Operador
- Título utilizado
- Perfil usuario
- Tipo transacción
- Tarifa aplicada



1º 2º etapa de viaje

- Origen/destino Estación /parada /línea

- Datos de la DFB relativos a costes del transporte público en Bizkaia.
- Datos utilizados por el Ayuntamiento de Bilbao para la elaboración de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Las valoraciones del coste de la construcción de las infraestructuras del transporte público que el propio estudio determine, serán realizadas por ETS y serán aportadas al mismo.