

PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS QUE HA DE REGIR LA LICITACIÓN DEL SERVICIO DE PROYECTO DE REDEFINICIÓN DE LAS LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE VIAJEROS DE LA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTS PÚBLICS DE TARRAGONA, S.A.

1. ANTECEDENTES

La Empresa Municipal de Transports Públics de Tarragona, S.A (en adelante EMT) es la empresa pública que gestiona las líneas de transporte público urbano de viajeros por superficie que conectan los diferentes barrios de la ciudad y esta con su área de influencia.

En los últimos años se han sucedido importantes cambios en los hábitos de movilidad entre los ciudadanos de Tarragona, fruto del desarrollo urbanístico del municipio y de los nuevos hábitos de movilidad, que ha visto como se incrementaba el uso del transporte público, del vehículo privado y de los vehículos de movilidad personal. Además, la ciudad ha experimentado desde la última estructuración general de las actuales rutas (años ochenta) un significativo crecimiento del desarrollo urbano en nuevos barrios que se ha cubierto mediante la extensión de las líneas existentes. Se juntan a estos condicionantes, entre otros muchos, la continua pacificación de los centros urbanos para promover la convivencia de modos de transporte motorizados y no motorizados, la obligación Estatal de crear Zonas de Bajas Emisiones o la normativa de Tráfico introducida en el año 2021 que disminuye, como norma general, la velocidad en los entornos urbanos a 30Km/h.

Se presenta, por tanto, una movilidad en el municipio de Tarragona con características cambiantes frente a una oferta que, con carácter general, no se ha adaptado a las nuevas necesidades de la demanda.

En este contexto, resulta necesario promover la redefinición en profundidad de la red de transporte público urbano del municipio de Tarragona que, a parte de cubrir las nuevas necesidades de movilidad de la demanda, tenga también en cuenta sus relaciones con proyectos actualmente sobre la mesa como la revisión del Plan de Movilidad Urbana y Sostenible de Tarragona, la Zona de Bajas Emisiones de Tarragona, el futuro intercambiador de Battestini o el futuro trazado del tranvía del Camp de Tarragona de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Se trata de plantear alternativas de red y de servicios de transporte público (autobuses urbanos) que, además de resolver los problemas específicos y actuales de la movilidad, aborde los derivados de la previsible ejecución de nuevos desarrollos urbanísticos en el área y lo haga en el sentido de contribuir a una mejor articulación del municipio.

2. OBJETO

El objeto del presente pliego es la contratación del análisis de la situación actual de la oferta y estudio de la redefinición integral de las líneas de autobús urbano que opera la EMT en el municipio de Tarragona utilizando criterios de eficacia, eficiencia, calidad y sostenibilidad económica y ambiental.

Esta redefinición debe permitir que el sistema de transporte público urbano de viajeros en autobús de Tarragona satisfaga con eficacia, eficiencia y calidad las necesidades de movilidad de la ciudadanía, en coherencia con los objetivos del Plan de Movilidad Urbana y Sostenible y de acuerdo con los planteamientos estratégicos definidos por la EMT y el Ayuntamiento de Tarragona

3. ESTRUCTURA ACTUAL DEL SERVICIO

3.1. Datos Generales.

En la actualidad, la EMT ofrece 18 líneas de transporte público regular urbano diurnas durante todo el año, 3 líneas regulares diurnas durante dos meses del año, 3 servicios regulares nocturnos durante los fines de semana y víspera y una serie servicios esporádicos para atender servicios especiales.

Las cifras más relevantes de la oferta de servicio de la EMT son las siguientes:

- Longitud de la red: 124 Km.
- Longitud sumada de las líneas: 285 Km.
- Número de puntos de parada: 412.
- Vehículos-Km por año (total de Km recorridos al final del año): 3,2 millones de vehículos-Km.
- Velocidad comercial (media diaria anual): 16,5 Km/h.
- Frecuencia media de paso en horas punta: 14 minutos.
- Amplitud horaria del servicio diurno; 19:12 horas.

Las líneas de carácter anual que conforman la oferta de servicio, teniendo en cuenta las nocturnas, son las siguientes:

NOMBRE DE LINEA
L3: LA CANONJA - COLOM
L5: PRAT DE LA RIBA - SANT SALVADOR
L6: CAMPCLAR - COOPERATIVA TÀRRACO
L8: HOSPITAL JOAN XXIII - ESTADI
L11: BOSCOS - ENRIC D'OSSÓ
L12: LA MORA - ENRIC D'OSSÓ
L13: PASSEIG DE LES PALMERES - ENTREPINS
L21: ESTACIÓ - PART ALTA - PIT - ESTACIÓ
L22: HOSPITAL JOAN XXIII - EL SERRALLO
L23: ESTACIÓ - HOSPITAL JOAN XXIII - ESTACIÓ
L30: LA CANONJA - COLOM
L34: COLOM - LES GAVARRES
L41: ESTACIÓ - PIT - ZONA EDUCACIONAL
L42: PERE MARTELL - COMPLEX EDUCATIU
L43: COMPLEX EDUCATIU - BARRIS DE PONENT
L54: BONA VISTA - COOPERATIVA TÀRRACO
L55: SANT BARTOMEU - MAS PASTOR
L-85: PRAT DE LA RIBA - SANT SALVADOR
L71: PIT - SANT PERE I SANT PAU - SANT SALVADOR
L72: PIT - PONENT - PIT
L73: PIT - BOSCOS
L16: PONT I GOL - PLATGES
L161: BONA VISTA - ARRABASADA
L162: SANT PERE I SANT PAU - SANT SALVADOR - PLATJA

Con carácter general, las características de la oferta de transporte público urbano de la EMT son las que se adjuntan en el anexo 1 sobre “características de la oferta de transporte público urbano de la EMT de Tarragona”.

Toda la información de las líneas se encuentra actualizada y disponible para los usuarios en la siguiente página web:

<http://emtanemambtu.cat/>

En términos generales, la EMT ofrece cada año un total de 35.500.000 plazas a través de los 361.000 viajes en los que se emplean 270.000 horas para recorrer 3.200.000 kilómetros, situando la velocidad de producción alrededor de los 12 km/h.

La plantilla de la EMT está compuesta por cerca de 300 trabajadores, de los que aproximadamente dos tercios pertenecen a la categoría profesional de agentes únicos encargados de la conducción de los autobuses en servicio.

3.2. Viajeros

El volumen de viajeros por línea de la EMT durante 2023 ha sido el siguiente:

Número de viatgers EMT Tarragona (Servei urbà)

Línia	Viatgers any							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
L03	492.565	509.905	523.467	544.340	309.922	393.033	466.732	548.328
L05	374.971	391.507	389.984	420.136	269.369	340.708	401.153	476.478
L06	2.017.251	2.123.670	2.217.321	2.288.511	1.324.986	1.744.666	1.954.776	2.325.662
L08	1.111.470	1.176.219	1.170.403	1.170.555	609.481	784.482	925.227	1.112.957
L09	-	-	-	-	-	-	-	-
L11	343.918	356.655	371.798	389.891	239.213	316.058	367.689	433.691
L12	305.526	313.983	333.236	344.391	202.430	285.463	332.920	406.127
L13	17.093	29.970	36.031	39.352	19.618	30.558	38.897	47.700
L16	82.208	74.452	61.225	69.512	11.314	13.817	35.587	20.952
L161	-	-	-	-	13.434	18.208	5.750	6.159
L162	-	-	-	-	12.744	14.830	5.157	4.778
L21	173.441	171.138	160.883	172.099	80.307	100.613	105.485	141.567
L22	343.717	359.489	382.867	399.632	206.973	261.647	312.854	398.082
L23	107.463	113.519	115.865	122.183	57.370	83.123	99.961	134.524
L30	269.859	281.882	302.325	315.596	180.602	247.529	286.622	342.899
L34	334.946	371.399	387.203	404.255	242.909	314.804	378.908	487.413
L41	300.811	306.084	322.324	332.843	159.911	198.399	282.207	356.690
L42	202.768	213.347	224.108	220.252	137.883	188.956	249.653	287.739
L54	2.377.374	2.449.049	2.512.594	2.622.335	1.502.015	1.964.044	2.328.234	2.780.382
L55	34.143	36.891	38.032	47.810	36.042	50.326	50.336	58.760
L71	-	-	-	-	19.416	1.186	7.392	9.579
L72	-	-	-	-	31.004	910	3.999	5.396
L73	-	-	-	-	6.018	453	2.653	3.489
L85	399.815	406.412	421.120	452.597	281.887	361.732	427.261	488.997
N71	7.149	7.673	10.125	10.476	1.770	-	-	-
N72	3.876	4.119	5.076	5.144	988	-	-	-
N73	2.798	2.677	3.269	3.702	147	-	-	-
TOTAL	9.303.162	9.700.040	9.989.256	10.375.612	5.957.753	7.715.545	9.069.453	10.878.349

3.3. Tarifas

Las tarifas vigentes en 2024 son:

TARIFES BONIFICADES DE L'1 DE GENER AL 31 DE DESEMBRE DE 2024

Bitllet Senzill Bitllet per a un viatge en dies feiners o festius.	1,60€	Cost Targeta Anònima, personalitzada i T-Avança.	3,50€
T-20/90 Recarregable, anònima i multi viatge.	16,00€ 8€ 20 viatges – 90 dies	T-20/90 Empadronat Recarregable, personalitzada i unipersonal.	12,00€ 6€ 20 viatges – 90 dies
T-50/45 Recarregable, anònima i multi viatge.	30,25€ 15,10€ 50 viatges – 45 dies	T-50/45 Empadronat Recarregable, personalitzada i unipersonal.	22,69€ 11,30€ 50 viatges – 45 dies
T-Tarraco Recarregable, anònima i multi viatge.	41,50€ 20,75€ 100 viatges – 30 dies	T-Tarraco Empadronat Recarregable, personalitzada i unipersonal.	31,33€ 15,55€ 100 viatges – 30 dies
T-Jove Fins als 25 anys Recarregable, personalitzada i unipersonal.	19,50€ 9,75€ 100 viatges – 30 dies	T-Jove Fins als 25 anys Empadronat Recarregable, personalitzada i unipersonal.	14,63€ 7,30€ 100 viatges – 30 dies
Renovació TTE Jubilats / Pensionistes.	10,00€	T-Avança Personalitzada, unipersonal i post pagament.	La tarifa més baixa (segons ús)

3.4. Calendarios y asignaciones

Se definen una planificación del servicio en base a los siguientes tipos de días:

- Calendario lectivo ordinario (Aproximadamente entre principios de septiembre y el último cuarto de junio del año siguiente), con las siguientes asignaciones de servicio:
 - De lunes a viernes.
 - Sábado.
 - Domingo y festivo.
- Calendario de verano (Aproximadamente entre el último cuarto de junio y principios de septiembre), con las siguientes asignaciones de servicio:
 - De lunes a viernes.
 - Sábado.
 - Domingo y festivo.
- Calendario no lectivo especial (Según calendario de festividades intercaladas entre el lectivo ordinario y el de verano), con las siguientes asignaciones de servicio:

- De lunes a viernes.
- Sábado.
- Domingo y festivo.

Según el calendario y el tipo de día se adecua la oferta (número de buses por periodo horario para cada línea de la red y tiempos de recorrido) a las variaciones de la demanda.

Es objeto de este estudio analizar todas y cada uno de los calendarios y asignaciones por tipo de día existentes, generando alternativas y escenarios mejorados para cada uno de ellos.

3.5. Autobuses

En la actualidad la EMT de Tarragona cuenta con una flota en servicio compuesta por 77 autobuses en circulación, de los cuales 40 autobuses diésel que cumplen con la norma europea sobre emisiones contaminantes Euro III, 10 autobuses diésel con la Euro IV, 3 autobuses diésel con la Euro VI, 3 autobuses diésel con la Euro VI-C, 8 autobuses diésel con la Euro VI-D y 10 autobuses con la Euro VI-E con motorización híbrida-diésel y tres autobuses de tracción eléctrica impulsados por hidrógeno.

Dicha flota cuenta, en la actualidad, con 3 buses de 7 metros, 2 buses de 10 metros, 69 buses de 12 metros y 3 buses de 18 metros.

El número de unidades de la flota puede variar mínimamente en el momento de la realización de los trabajos.

3.6. Información de partida

La información relativa a la oferta de transporte será facilitada por la EMT a nivel de línea y parada, disponiéndose de la siguiente información: recorrido de líneas, paradas, horarios, vehículos y viajeros, con el nivel de detalle de que se disponga para todas las temporadas y tipos de día (calendario y asignaciones).

La EMT aportará o proporcionará acceso a la siguiente información:

- Demandas diarias, mensuales, anuales, por franjas horarias y por parada. En caso de estimarlo oportuno se podrán compartir las bases de datos con todo el nivel de detalle (sin datos personales) con el fin de que el proveedor realice los análisis con agilidad e independencia.
- Oferta: frecuencias de paso, parque de vehículos, tiempo de recorridos.
- Recorridos de líneas.
- Información económica (costes e ingresos).
- Datos puntualidad y tiempos de recorrido (SAE).
- Datos censales del municipio.

- Información urbanística.
- Principales desarrollos urbanísticos y reordenaciones viales (Intercambiador de Battestini, Zona de Bajas Emisiones, PP10, etc.)
- Cartografía de la ciudad.
- Encuesta de satisfacción.
- Encuesta de movilidad.
- PGOUM.
- Estudio informativo y estudio de impacto ambiental “Nuevo tranvía del Camp de Tarragona de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. Tramo: Tarragona - Reus y otros ramales.
- Plan de Movilidad Urbana y Sostenible de Tarragona (Actualmente en revisión)
- Delimitación Zona Bajas Emisiones (Próxima implantación).
- Proyecto de construcción del intercambiador de autobuses en la Calle Doctor Battestini de Tarragona.

Toda la información compartida será objeto de confidencialidad dentro del contrato.

4. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS.

Los trabajos por realizar tienen como objetivo:

- Potenciar la utilización del transporte público frente al transporte privado y en consecuencia la reducción de emisiones contaminantes.
- Favorecer y priorizar el tránsito del transporte público por el viario con la propuesta de implantación de prioridad semafórica, plataformas reservadas (carriles-bus), infraestructuras en paradas, etc. con especial atención a puntos críticos de la red.
- Mejorar los parámetros de servicio (velocidad comercial, fiabilidad, puntualidad, regularidad, frecuencia y ocupación, entre otros) y de calidad.

Las alternativas se definirán con un detalle suficiente que permita su adecuada evaluación. La propuesta de red que finalmente se identifique como la más adecuada deberá definirse y dimensionarse con un detalle completo, tal que posibilite su implantación de manera sencilla.

El estudio seguirá un proceso de trabajo, en el que se contemplarán diferenciadas las fases siguientes:

4.1. Fase 1 - Diagnósis de la situación actual.

La caracterización del área se realizará desde sus aspectos físico, territorial, demográfico y socioeconómico.

Se recogerá la siguiente información socioeconómica y relacionada con los hábitos de movilidad de las personas relativas al municipio de Tarragona:

- La población residente y sus características.
- Información socioeconómica y demográfica general.
- Información sobre la red viaria urbana y el tráfico que discurre por ella.
- Los equipamientos generadores de movilidad de interés para el estudio que deberán ser localizados, cuantificándose su capacidad de atracción de viajeros.
- Estructura de la movilidad urbana.
- Oferta de transporte público urbano.
- Demanda de viajes en transporte público urbano.
- Estructura de costes actual en el servicio de transporte urbano.
- Marco tarifario.

La información de oferta y demanda se tratará desde los distintos ámbitos y tipos de días definidos. Asimismo, se definirán, de común acuerdo con la Dirección de los trabajos los periodos de interés objeto de análisis y posterior modelización.

Con toda la información existente y/o recogida, se elaborará una diagnosis de la movilidad urbana y de los servicios de transporte público urbano del municipio de Tarragona, que contemplará, como mínimo los siguientes trabajos:

- Identificar los objetivos y alinearlos con los propios del Plan de Movilidad Urbana y Sostenible de Tarragona y con su actualización actualmente en curso.
- Recopilación de valores y de variables explicativas de la oferta y la demanda actual de transporte tales como:
 - Viajeros y viajeros-Km de cada línea de transporte.
 - Bus-Km de cada línea.
 - Puntos y magnitud de transbordos.
 - Motivos de viaje.
 - Costos de explotación de cada línea.
 - Ingresos tarifarios.
 - Déficit de explotación.
 - Niveles de subvención por viajero y viajero-Km.
- Analizar la situación del transporte público urbano en el municipio de Tarragona y su evolución temporal en los últimos años, identificando sus principales problemas (velocidad comercial, frecuencia, regularidad, tiempo de trasbordo, adecuación de paradas ubicación e infraestructuras en paradas, porcentaje de ocupación, etc.)
- Conocer las relaciones de viajes más significativas en transporte público.
- Estudiar los puntos de generación y atracción de viajes.
- Estudiar las posibles ineficiencias de servicios en explotación.
- Analizar la evolución urbana futura de acuerdo con las previsiones del planeamiento urbano y estimar la demanda de transporte asociada a nuevos puntos de atracción, futuros cambios urbanísticos y nuevas infraestructuras en estudio o desarrollo.
- Identificar las principales condiciones especialmente difíciles de tráfico i barreras para el transporte público y sus usuarios existentes en la ciudad.

- Analizar los problemas derivados de la red actual y su adecuación a las necesidades derivadas de los equipamientos generadores de movilidad actuales y futuros.
- Analizar carencias de puntos de intercambio modal y deficiencias del funcionamiento como red de transporte.
- Analizar la sensibilidad a parámetros como la tarifa, la frecuencia o el tiempo de viaje y /o trasbordo.
- Análisis de la estructura de costes.

Toda la información cartográfica será entregada en formato QGIS o KML

4.2. Fase 2 – Análisis de alternativas

La construcción al menos de dos modelos de red transporte público urbano es imprescindible para estimar las demandas futuras y evaluar correctamente las alternativas de redefinición que pudieran plantearse.

Los modelos, basados en la red viaria del municipio de Tarragona, tendrán como objeto estimar la demanda de viajes en transporte público urbano y su distribución por períodos horarios en las líneas de autobús de la EMT.

Asimismo, los modelos deberán aportar información sobre la oferta (frecuencias, velocidades, vehículos por Km) y servirán de base para la evaluación ambiental y energética de la redefinición del servicio a prestar.

En esta fase se planteará al menos dos alternativas integrales de redes de transporte de bus urbano que cubran las necesidades de movilidad en su situación actual y futura de forma que se mejore el servicio de transporte público urbano entre todos los barrios del municipio, considerando los puntos de atracción, los cambios urbanísticos previstos y las nuevas infraestructuras en estudio o desarrollo. Contemplará como mínimo los siguientes trabajos:

- Reubicar y redefinir cabeceras, terminales, itinerarios, paradas ordinarias, paradas de intercambio y frecuencias.
- Analizar el aprovechamiento de solapamientos de oferta en troncales importantes con mismo destino.
- Analizar la conveniencia de servicios de baja demanda o líneas de barrios con necesidades especiales.
- Confeccionar la matriz de transporte público y su representación gráfica en formato de araña de transporte.
- Estudiar la asignación óptima de los buses a la potencial demanda de las líneas que se planteen en la redefinición.
- La estimación de la demanda en el escenario propuesto.
- Estimar de manera clara y precisa los costes e ingresos de la nueva redefinición de líneas.

- Analizar la idoneidad de las diferentes alternativas desde el punto de vista de eficiencia social, económica y ecológica.

Los modelos serán horarios y contemplarán la movilidad a lo largo del día dependiendo del tipo de día y la temporada, con especial análisis en las horas punta de la mañana y de la tarde.

Se generarán modelos para todos los tipos de día y temporadas indicadas anteriormente en el apartado de calendario y asignaciones.

De cada modelo de red se deberá detallar la siguiente información:

- Definición de los parámetros de oferta: recorrido de las líneas, paradas ordinarias, paradas de intercambio, frecuencia, Km de recorrido en servicio. Km de recorrido fuera de servicio, tiempos de recorrido en servicio, tiempos de recorrido fuera de servicio, velocidad comercial (en servicio), vehículos por Km.
- Flota necesaria y sus características (autonomía diaria, dimensiones y oferta de plazas del vehículo).
- Propuestas sobre infraestructuras y equipamientos: carriles bus, paradas, prioridad semafórica, giros preferentes, etc.
- Estimación de la demanda por períodos horarios y línea, con indicación de subidos y bajados por parada (ocupación estimada).
- Indicadores de accesibilidad, cobertura de población y cobertura de centros generadores de movilidad.
- Estimación de costes de operación y comparación con los costes actuales.
- Estimación de ingresos de operación.
- Estimación balance costes-ingresos.

Las propuestas deberán sustentarse en criterios objetivos explícitos y vincularse a la explotación permitiendo cuantificar los impactos producidos.

4.3. Fase 3 – Propuesta de actuación

En esta fase, el contratista identificará cual de los modelos analizados sería la solución más favorable obtenida a partir del análisis multicriterio.

Esta fase contemplará los siguientes trabajos:

- Evaluar las diferentes alternativas en orden a diferentes criterios de accesibilidad, funcionalidad, conectividad y coste, entre otros.
- Identificar la propuesta de red que se considere más adecuada, según criterios de eficacia, eficiencia, calidad y sostenibilidad económica y ambiental.
- Diferenciar en la propuesta identificada al menos dos horizontes temporales, por un lado, la puesta en marcha inmediata de la propuesta una vez haya entrado en funcionamiento el futuro intercambiador de Battestini y la Zona de Bajas Emisiones,

y por el otro lado, la puesta en marcha del servicio una vez desarrollado el tranvía del Camp de Tarragona en su trazado urbano por el municipio de Tarragona.

- Confeccionar documentación informativa que sintetice de la alternativa propuesta (de forma explicativa y gráfica) que incluirá la caracterización de las nuevas líneas resultantes con sus recorridos y frecuencia y la comparación con la situación actual, incluyendo planos de las líneas, con representación de paradas y ámbitos de influencia, a la escala adecuada en papel y formato digital. La propuesta deberá describirse para todos los tipos de día y todas las temporadas (calendario y asignaciones).
- Elaborar un resumen ejecutivo que sintetice todas las fases del trabajo realizado.

5. DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS

La dirección de los trabajos corresponderá a la persona que indique la EMT al inicio de los trabajos y que se encargará de:

- Aprobar el Programa de Trabajo.
- Establecer las reuniones de seguimiento que considere necesarias.
- Supervisar el desarrollo de los trabajos para el correcto cumplimiento del Programa de Trabajo establecido.
- Aprobar la recepción de los documentos y modelos finales.

Los plazos de ejecución parciales a exigir para los distintos entregables serán los planificados por el licitador en su programa de trabajo.

6. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

Los trabajos se presentarán en documentos independientes, que contemplen las diferentes fases del trabajo.

Los documentos entregables estarán relacionados a cada fase del estudio y serán:

Fase 1:

- Informe del Análisis de toda la información disponible y definición del ámbito de estudio.
- Diagnóstico de la información disponible, en el que se analizará con detalle la documentación socioeconómica recogida y se propondrán mejoras sobre la estructura de la información.

Fase 2:

- Modelos calibrados alternativos de transporte público para la red de la EMT para cada una de las temporadas y tipos de días (calendario y asignaciones).
- Aspectos que mejorar en base a indicadores y criterios de eficiencia.

- Informe sobre la definición de alternativas, previo a la evaluación de las mismas.
- Informe de evaluación de alternativas y desarrollo de la solución propuesta.
- Ventajas y desventajas de las propuestas.
- Análisis conjunto entre la EMT y el contratista de las alternativas propuestas.

Fase 3:

- Modelización de la red base propuesta y estimación de los parámetros básicos de oferta, demanda, cobertura de red y balance económico.
- Desarrollo de la solución propuesta con el mayor nivel de detalle para todas las temporadas y tipos de día (calendario y asignaciones).
- Memoria del desarrollo de los trabajos, reflejando las principales eventualidades acontecidas.
- Resumen ejecutivo de que sintetice todas las fases del trabajo realizado.

Toda la documentación se presentará en formato digital incluyendo planos y gráficos en las dimensiones normalizadas más adecuadas para cada caso y en formatos acordados con EMT.

Los trabajos se presentarán en los estilos y formatos que apruebe la dirección del Estudio, en lo que respecta a la inclusión de logos en los documentos.

7. PLAZO DE EJECUCIÓN.

El plazo de realización de los trabajos especificados en este pliego es de seis meses contados desde la firma del contrato.

8. CONFIDENCIALIDAD Y PROPIEDAD DE LA DOCUMENTACIÓN

Los trabajos objeto de este Contrato de Servicios no podrán ser utilizados por el contratista sin permiso expreso de la EMT.

Todos los trabajos e información compartida entre el contratista y la EMT quedarán recogidos en un Acuerdo de confidencialidad.

La documentación final como toda aquella otra que, a lo largo del desarrollo del contrato haya sido generada, tiene la consideración de propiedad intelectual de la EMT y no podrá ser difundida ni entregada para uso de terceros sin su previa autorización.

Tarragona, a la fecha de la firma electrónica

Responsable flota EMT