

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

**Assistència tècnica per a la redacció del nou Pla
Director de Mobilitat 2026-2031: mobilitat de
mercaderies, mobilitat activa, micromobilitat i seguretat
viària, mobilitat laboral, capil·larització i treball per
corredors i aspectes innovadors (5 lots)
(Exp. C-22/2025)**

Octubre 2025

INDEX

1.	PRESCRIPCIONS GENERALS	4
2.	DESCRIPCIÓ DELS TREBALLS	5
2.1	Antecedents	5
2.2	Objecte del contracte	6
2.3	Tasques a realitzar	9
2.1.1	Lot 1. Mobilitat de mercaderies	9
2.1.2	Lot 2. Mobilitat activa, micromobilitat i seguretat viària	12
2.1.3	Lot 3. Mobilitat laboral i altres CGM	15
2.1.4	Lot 4. Capil·larització de l'anàlisi i les propostes el pdM als PMUS i als corredors de mobilitat	18
2.1.5	Lot 5. Aspectes innovadors en l'àmbit de la mobilitat	19
3.	DESENVOLUPAMENT DELS TREBALLS	23
3.1	Condicions generals	23
3.2	Accés a altres organismes	24
3.3	Direcció del projecte	24
3.4	Presentació dels treballs	25
3.5	Supervisió i revisió dels treballs	26
3.6	Equip de treball	26
3.7	Programa de treball	30
3.8	Lliuraments	31
a)	Lot 1. Mobilitat de mercaderies	31
b)	Lot 2. Mobilitat activa, micromobilitat i seguretat viària	32
c)	Lot 3. Mobilitat laboral i altres CGM	33
d)	Lot 4. Capil·larització de l'anàlisi i les propostes del pdM als PMUS i als corredors de mobilitat	33
e)	Lot 5. Aspectes innovadors en l'àmbit de la mobilitat	34
4.	FORMA DE PAGAMENT	34
5.	CONDICIONS GENERALS D'EXECUCIÓ	35
5.1	Confidencialitat i publicitat del servei	35
5.2	Propietat intel·lectual	35

5.3	Tractament de dades de caràcter personal	35
5.4	Esquema Nacional de Seguretat (ENS)	36
5.5	Criteris d'accessibilitat universal	37
5.6	Criteris de sostenibilitat i protecció al medi ambient.....	37

1. PRESCRIPCIONS GENERALS

Aquest Plec de prescripcions tècniques té per objecte determinar el contingut i l'abast de les tasques que haurà de desenvolupar l'empresa contractista en aquesta assistència tècnica i els requisits que ha de complir per ser adjudicatària de la mateixa, així com fixar les condicions tècniques a les quals hauran d'ajustar-se els treballs a realitzar.

Amb aquest objectiu, es descriuen els treballs a realitzar i el seu desenvolupament i es relacionen les matèries que han de servir de base per licitar i garantir la qualitat de les propostes.

Així mateix, es descriuen les característiques i contingut de les ofertes a presentar i els criteris que serviran de base, tant per a l'adjudicació dels treballs com perquè els mateixos siguin acceptats per la direcció de l'assistència tècnica.

La direcció de l'assistència tècnica, el seguiment i la seva aprovació dependran de l'Àrea de Mobilitat de l'Autoritat del Transport Metropolità, Consorci per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic de l'Àrea de Barcelona, (ATM, d'ara endavant).

El Cap de Servei de Mobilitat de l'ATM serà el responsable del seguiment i gestió dels treballs objecte del contracte.

Amb la mera presentació de la seva oferta, l'empresa licitadora accepta les prescripcions tècniques establertes en aquest plec.

Qualsevol proposta que no s'ajusti als requeriments mínims establerts en aquest plec quedarà automàticament exclosa de la licitació.

2. DESCRIPCIÓ DELS TREBALLS

2.1 Antecedents

L'Àrea de Mobilitat de l'ATM té previst iniciar la redacció i aprovació del nou pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona, per al període 2026-2031 (nou pdM, d'ara en endavant).

Els plans directors de mobilitat tenen per objecte planificar la mobilitat d'un àmbit territorial concret d'acord amb els principis i objectius de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat (articles 2 i 3), desenvolupant sobre el territori les determinacions de les Directrius Nacionals de Mobilitat (article 7.1 de la Llei) i en coherència amb el planejament vigent i la normativa sectorial que pugui ser d'afectació.

Un pla director de mobilitat ha de planificar la mobilitat tenint en compte tots els mitjans que configuren el sistema de transports terrestre, tant de passatgers com de mercaderies, i impulsant especialment els desplaçaments en modes no motoritzats.

El procés d'elaboració i tramitació dels plans directors de mobilitat s'estableix al Decret 466/2004, de 28 de desembre relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat.

Fins al moment, l'ATM de Barcelona ha elaborat i aprovat tres plans directors de mobilitat que, de manera successiva en el temps (2008-2012, 2013-2018 i 2020-2025), han donat resposta a aquest encàrrec de planificació estratègica de la mobilitat. Aquests documents, i en especial el darrer, constitueixen l'antecedent principal per al present encàrrec. Respecte l'últim, corresponent al període 2020-2025, s'escau destacar l'ampliació de l'àmbit territorial, passant de centrar-se en l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona a abastar l'anomenat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB en endavant). La documentació del darrer pdM es pot consultar en aquest [enllaç](#).

El nou pdM a elaborar, per tant, no parteix de zero sinó que vol nodrir-se dels aprenentatges adquirits durant aquest recorregut, per tal de donar resposta al gran repte d'una mobilitat més sostenible, saludable, eficient i justa. En aquest sentit, pren rellevància la tasca continuada de seguiment que s'ha anat fent durant el desplegament dels diferents pdM, materialitzada en els pertinents informes de seguiment que es poden consultar en aques <https://www.atm.cat/mobilitat/pla-director-d-infraestructures/documents-del-pdm/informes-de-seguiment>. En aquests informes de seguiment es pot analitzar quin és el grau de desenvolupament del pdM per eixos estratègies i mesures, i per tant, es pot obtenir una primera lectura de quins aspectes resten per desenvolupar del pdM 2020-2025.

Partint d'aquesta base, l'ATM engega el procés d'elaboració i tramitació del nou pdM 2026-2031, que inclou un conjunt de treballs d'anàlisi, diagnosi i proposta en relació a diferents aspectes o vectors que, des d'una visió sistèmica, intervenen o són rellevants en la mobilitat actual i futura dins del SIMMB o en el procés de planificació estratègica.

Està previst que el procés d'elaboració del nou pdM al que es fa referència en aquest plec es pugui complementar amb altres licitacions existents o futures.

Així mateix, la redacció del nou Pla Director de Mobilitat (PDM) haurà de preveure tasques coordinades i sinèrgiques amb els projectes internacionals en què participa l'ATM. Concretament, l'ATM de Barcelona participa en el projecte Rural Mobility, cofinançat pel programa Interreg Europe, com a soci del projecte, el qual es centra en l'aplicació de sistemes de transport intel·ligent (ITS) i serveis de mobilitat a demanda en zones rurals del SIMMB.

En aquest àmbit, en el contracte del lot 5 de la present licitació s'hauran de desenvolupar activitats vinculades al projecte **Interreg Rural Mobility**.

Aquest lot està finançat amb fons del projecte Interreg Rural Mobility fins a un màxim de 49.000,00 euros, IVA exclòs.

Interreg Europa és una cooperació interregional. És un programa cofinançat per la Unió Europea en el seu esforç per reduir les disparitats als nivells de desenvolupament, creixement i qualitat de vida a les regions europees i entre elles. El programa contribueix a aquest objectiu i s'estén del 2021 al 2027.

L'objectiu del projecte és ajudar els governs locals, regionals i nacionals de tota Europa a desenvolupar i implementar millors polítiques. Així com també crear un entorn i oportunitats per compartir solucions als problemes de desenvolupament regional. Altrament també es dona suport a l'intercanvi de bones pràctiques i aprenentatge de polítiques entre les regions europees de 36 països (la UE27: Albània, Bòsnia i Hercegovina, Moldàvia, Montenegro, Macedònia del Nord, Noruega, Sèrbia, Suïssa i Ucraïna).

El pressupost del projecte és de 394 milions d'euros del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER). Prop del 90% es destina a projectes de cooperació interregional. La resta finançarà els serveis d'aprenentatge de polítiques i l'assistència tècnica de la Plataforma per a la implementació del programa.

El projecte RURAL MOBILITY (Interreg Europe 02C0618) aprovat en el marc del programa de Cooperació Territorial Europea Interreg Europe,

Rural Mobility és la primera iniciativa a Europa que combina els STI amb nous enfocaments polítics per connectar les regions rurals europees amb transport d'alta qualitat i oportunitats econòmiques. Liderades per la província d'Overijssel, les set autoritats participants milloraran les polítiques regionals de transport mitjançant la implementació de sistemes de transport intel·ligents i l'ús de les millors pràctiques en models de governança, estructures de finançament, gestió de les parts interessades i participació dels usuaris finals de totes les regions europees. El projecte pretén demostrar com la política de transport rural pot impulsar activament la inclusió econòmica i social de poblacions aïllades anteriorment.

129 milions de ciutadans de la UE viuen a zones escassament poblades que pateixen serveis de transport públic deficients o inexistents. La dependència del cotxe privat és

comú. Per als grups sense accés o capacitat per conduir un cotxe (persones econòmicament vulnerables, persones amb discapacitat, joves i gent gran), la manca d'opcions de transport públic implica una reducció de les oportunitats econòmiques i un aïllament social més gran. Això agreuja les desigualtats i accelera la despoblació de les zones rurals (publicació o informe del Centre Comú de Recerca publicada l'any 2022).

Les autoritats públiques (de transport) tenen dificultats per proporcionar un transport públic rendible i convenient en aquestes zones a causa del baix nombre de passatgers de pagament per quilòmetre. Les noves Estratègies de Mobilitat Sostenible i Intel·ligent (SSMS), que inclouen sistemes de transport intel·ligents (ITS), com la Mobilitat com a Servei (MaaS), els serveis d'autobús a la carta i els viatges compartits, mostren potencial per abordar els sistemes de transport fixos i oferir serveis de major qualitat, alhora que redueixen els costos operatius de CO₂ fins a un 72 % (K2Centrum, 2022). Tot i això, la majoria dels projectes europeus anteriors s'han centrat únicament en zones urbanes amb més densitat de passatgers. La implementació dels STI a zones rurals exigeix un marc de suport polític regional específic, diferent de les polítiques actuals de transport públic. Fins ara, les autoritats públiques regionals no han tingut l'oportunitat de desenvolupar ni provar aquest marc.

Més informació a <https://www.interregeurope.eu/rural-mobility>.

2.2 Objecte del contracte

L'ATM engega el procés d'elaboració i tramitació del nou pdM 2026-2031, que inclou un conjunt de treballs d'anàlisi, diagnòstic i proposta en relació a diferents aspectes o vectors que, des d'una visió sistèmica, intervenen o són rellevants en la mobilitat actual i futura dins del SIMMB o en el procés de planificació estratègica.

El contracte té per objecte els serveis d'assistència tècnica especialitzada per a la redacció del nou Pla Director de Mobilitat, abastant el diagnòstic de la situació actual, la definició d'objectius i estratègies de futur, la proposta de mesures específiques, suport en el procés comunicatiu i de participació que acompanyi el procés d'elaboració del nou pdM, que han de contribuir a la confecció i tramitació de la documentació del pdM.

Les assistències tècniques que són objecte de contractació hauran de prestar a l'ATM els mitjans humans que resultin necessaris durant la vigència del contracte, a més dels mitjans materials adequats per al desenvolupament dels treballs, entre els que cal comptar amb els corresponents assessoraments especialitzats que puguin sorgir durant la realització dels treballs.

La finalitat de la contractació és l'elaboració i aprovació del nou pdM 2026-2031, per a determinades temàtiques que es corresponen amb l'objecte de cadascun dels cinc (5) lots en què es divideix l'objecte de contracte.

- Lot 1. Mobilitat de mercaderies
- Lot 2. Mobilitat activa, micromobilitat i seguretat viària.
- Lot 3. Mobilitat laboral i altres CGM.
- Lot 4. Capil·larització de l'anàlisi i les propostes del pdM als PMUS i als corredors de mobilitat
- Lot 5. Aspectes innovadors en l'àmbit de la mobilitat i tasques de suport en el projecte Interreg Rural Mobility

L'objecte del Lot 1 consisteix en:

Assistència tècnica per a la redacció del pdM en l'àmbit específic de la mobilitat de mercaderies, que ha d'incloure l'anàlisi i propostes de millora envers a les mercaderies i els efectes sobre la distribució urbana de mercaderies (DUM) del comerç electrònic.

L'objecte del Lot 2 consisteix en:

Assistència tècnica per a la redacció del pdM en l'àmbit específic de la mobilitat activa, micromobilitat i seguretat viària, que ha d'incloure l'anàlisi i propostes de millora relatives als modes no motoritzats (a peu i en bicicleta) i la micromobilitat, així com en l'àmbit de la seguretat viària.

L'objecte del Lot 3 consisteix en:

Assistència tècnica per a la redacció del pdM en l'àmbit específic de la mobilitat laboral i altres CGM, que ha d'incloure l'anàlisi i propostes de millora relatives a la mobilitat generada per l'accés al lloc de feina així com pels centres generadors de mobilitat de l'àmbit SIMMB.

L'objecte del Lot 4 consisteix en:

Assistència tècnica per a la redacció del pdM en l'àmbit específic de la capil·larització del pdM als PMUS i corredors de mobilitat, que ha d'incloure l'anàlisi i propostes de millora per tal que les accions del pdM puguin capil·laritzar-se i territorialitzar-se als Plans de Mobilitat Urbana així com als corredors de mobilitat que s'estableixin a l'àmbit del SIMMB.

L'objecte del Lot 5 consisteix en:

Assistència tècnica per a la redacció del pdM per tal que incorpori aspectes innovadors en l'àmbit de la mobilitat. Així mateix, també caldrà incloure-hi propostes sorgides en el marc del projecte Interreg Rural Mobility, orientat a avaluar la viabilitat d'implantació i al disseny de mesures que permetin introduir solucions de mobilitat innovadores a l'àmbit rural integrat dins el sistema de mobilitat metropolitana de Barcelona.

2.3 Tasques a realitzar

Tot seguit es defineix l'abast de les tasques i la metodologia a utilitzar en cada cas.

Els licitadors hauran de descriure en la seva oferta detalladament l'enfoc metodològic suggerit per donar resposta als diferents punts que s'enumeren en aquest apartat i els subapartats successius, podent-se millorar o ampliar aquests requeriments mínims en cada oferta.

De manera general, per a tots els lots, l'adjudicatari haurà de realitzar les següents tasques:

- Revisió de la documentació existent a mode d'antecedents i identificació i valoració de normativa incident en la matèria.
- Recopilació, anàlisi i tractament d'informació i documentació que permeti disposar d'una diagnosi de la situació de partida orientada a poder abordar els aspectes de futur clau.
- Descripció de l'estat d'execució de les mesures relacionades en el pdM vigent.
- Suport en la definició d'objectius, escenaris i alternatives de futur.
- Identificació de bones pràctiques i tendències que puguin ser inspiradores per a l'elaboració del nou pdM, en el context autonòmic, nacional i internacional.
- Proposta i concreció de mesures específiques, amb la pertinent territorialització si s'escau.
- Redacció dels continguts del document del nou pdM que tinguin relació amb els treballs realitzats, adaptant-se als formats indicats i vetllant per una visualització atractiva i comunicativa, i segons el manual d'estil que indicarà l'ATM.
- Suport a l'ATM en la valoració i el tractament de les aportacions durant la tramitació del pdM que tinguin relació amb l'objecte dels treballs.
- Assistència i col·laboració en les reunions i espais de participació o treball que tinguin relació amb els treballs realitzats.
- Coordinació i seguiment continuat amb la Direcció dels treballs durant la vigència del contracte i coordinació amb la resta d'assistències per a les temàtiques interrelacionades.

En cadascun dels lots definits es partirà d'una reunió inicial en la que es concretarà el punt de partida (antecedents i informació a facilitar per part d'ATM) així com els requeriments específics en cada cas per tal que es pugui definir i validar un programa de treball detallat que, juntament amb les reunions periòdiques de seguiment, permetin una correcta coordinació de l'avançament dels treballs.

Tot seguit es descriuen les especificitats de cadascun dels lots contemplats.

2.1.1 Lot 1. Mobilitat de mercaderies

a) Abast i objectius

La mobilitat de mercaderies és crucial per al desenvolupament social i econòmic a l'àmbit del SIMMB, si bé genera un seguit de disfuncions o ineficiències que cal minimitzar i/o corregir per tal de contribuir a un model global de mobilitat sostenible, saludable i eficient. Es tracta, a més a més, d'un volum de mobilitat que ha experimentat i experimentarà un creixement rellevant, entre d'altres per l'efecte del comerç electrònic i de determinats models en les cadenes de distribució.

Donada la rellevància d'aquest àmbit de mobilitat, és imprescindible que en els treballs d'elaboració del nou pdM es disposi d'una diagnosi específica que permeti encarar amb garanties d'èxit el plantejament estratègic d'actuacions, per tal d'abordar adequadament el repte que suposa en termes de planificació i gestió de la mobilitat.

Els objectius concrets d'aquests treballs són:

- Realitzar una diagnosi i prognosi del sector de la mobilitat de mercaderies dins l'àmbit SIMMB, per tal de disposar de la informació necessària per, en base a les principals tendències, poder abordar la tasca propositiva del pdM.
- Proposar i dissenyar les mesures del nou pdM relatives a la mobilitat de mercaderies, tenint especialment en compte els treballs que emanen de la Taula del Sector Logístic de Catalunya (TSL) i els aprenentatges derivats del desplegament de les mesures del pdM 2020-2025 que es corresponen amb aquesta temàtica.
- Prestar assessorament tècnic a l'equip redactor del pdM en aquesta temàtica.
- Redactar els continguts del document del pdM 2026-2031 que tinguin relació amb els treballs realitzats.

b) Treballs i tasques

A) Caracterització de la mobilitat de mercaderies

Els principals aspectes a desenvolupar en relació a la caracterització de la mobilitat de mercaderies per a la redacció del nou pdM, són el següents:

- Revisió dels documents elaborats els darrers anys sobre el transport de mercaderies a Catalunya, tenint en compte, entre d'altres el coneixement i la documentació generats en el marc de la Taula del Sector Logístic de Catalunya o bé els treballs realitzats en el marc del pdM 2020-2025. Aquest exercici de revisió documental ha de permetre conèixer el seu nivell d'execució de les actuacions específiques per a mercaderies així com l'evolució dels indicadors que caracteritzen aquesta mobilitat, per fer un primer treball de determinació dels punts que cal aprofundir, de cara a l'establiment de les estratègies que es volen proposar al sector.
- Cerca de projectes europeus o altres experiències innovadores que hagin aprofundit i realitzat millores en el sector del transport de mercaderies (plataformes urbanes logístiques, electrificació de corredors viaris per a

camions, implantació de peatges a la DUM....), que tinguin un possible impacte en el nou pdM, i anàlisi de les seves conclusions i propostes.

- Aprofundiment en els aspectes que s'hagi detallat en la revisió inicial i treball de compleció en el que es consideri necessari de cara a poder fer eficientment l'assistència tècnica, i per a aquesta tasca podrà comptar amb l'ajuda de col·laboradors especialistes, i formular grups de treball específic, si ho creu convenient. L'ATM considera necessari aprofundir entre d'altres els següents temes:
 - Com optimitzar la mobilitat de les mercaderies utilitzant les noves tecnologies i les informacions dinàmiques i estàtiques existents
 - La millora de la disminució de les operacions en buit
 - Accions essencials per millorar les infraestructures logístiques
 - Resolució de punts crítics ferroviaris
 - Com servir demandes no satisfetes en el transport ferroviari
 - El desenvolupament de les infraestructures del port
 - El corredor del mediterrani, oportunitats, elements essencials a tenir en compte al SIMMB. Autopista ferroviària de mercaderies o eix estratègic de captació de mercaderies del SIMMB.
 - Caracterització de la distribució urbana de mercaderies (quantificació, aspectes regulatoris, restriccions, rols i interessos dels actors públic i privats implicats, bones pràctiques al SIMMB...)
 - Caracterització de la mobilitat de les furgonetes associades al repartiment de mercaderies. Càlcul de l'indicador de la càrrega mitjana de les mercaderies.
 - Fins a on pot arribar la logística nocturna i com desencallar la seva aplicació
 - Aspectes de millora possible en els propers anys de cara a reduir els impactes ambientals que genera la mobilitat de les mercaderies
 - Altres externalitats generades pel transport de mercaderies: salut, seguretat, accessibilitat,...
 - Aspectes de tipus normatius a millorar
 - L'economia col·laborativa en l'àmbit de la logística
 - Caracterització i anàlisi de l'e-commerce amb afectació directa a la mobilitat urbana per la distribució de mercaderies: Sectors i agents implicats
 - Classificació i anàlisi de la DUM segons l'estratègia de distribució, la centralització de la ruta i la consolidació del transport
- Actualització dels indicadors crítics de mercaderies per modes i àmbits, entre d'altres vehicles-km, càrrega per tipologia de vehicle, impactes ambientals, orígens-destinacions, nodes i plataformes logístiques, caracterització de les infraestructures.

B) Diagnosi i definició d'objectius

Com a resum dels treballs de caracterització, caldrà dur a terme una diagnosi que permeti identificar els aspectes crítics i les estratègies prioritàries per a donar un impuls al sector de les mercaderies i la logística en termes de millora de l'eficiència i de millora dels impactes ambientals. En aquest sentit, serà especialment rellevant sistematitzar i aplicar els aprenentatges derivats del desplegament de les accions del pdM 2020-2025 corresponents al bloc de mercaderies.

A partir d'aquesta diagnosi, l'equip consultor donarà suport en l'establiment dels objectius del nou pdM que es corresponguin amb les matèries en qüestió. Aquests objectius caldrà que estiguin alineats amb els establerts per altres organismes nacionals i/o internacionals que puguin ser d'aplicació.

C) Definició d'actuacions a incorporar al pla:

Com a etapa final de l'assistència tècnica, l'equip consultor donarà suport en relació a la definició de les mesures i propostes que es desenvolupin dins la redacció del nou pdM, referides a aquesta temàtica.

Aquestes mesures com a mínim desenvoluparan els següents punts:

- Descripció de la mesura
- Objectius vinculats a la mesura
- Actuacions concretes a dur a terme
- Agents implicats i responsables
- Exemples de bones pràctiques
- ...

2.1.2 Lot 2. Mobilitat activa, micromobilitat i seguretat viària

a) Abast i objectius

La mobilitat activa, en modes no motoritzats com l'anar a peu o la bicicleta, juntament amb la micromobilitat, constitueixen un aspecte clau que ja va ser abordat en el pdM 2020-2025 i que cal continuar potenciant i millorant.

En els darrers anys, els modes no motoritzats han mantingut un paper protagonista en els desplaçaments dins l'àmbit del SIMMB. En el cas de la mobilitat a peu, les millores i la recuperació de l'espai públic a nivell urbà, juntament amb una creixent sensibilització social sobre els beneficis de moure's de manera activa han afavorit la seva quota modal.

En el cas de la bicicleta, tot i que el potencial de creixement és encara notable, s'han enregistrat increments importants, reforçats en part per l'entrada de la bicicleta elèctrica. A més a més, s'ha avançat significativament en desplegar una infraestructura ciclista

(connexions interurbanes o àrees d'aparcament) i s'ha apostat per facilitar la intermodalitat, especialment amb el transport públic.

En un altre ordre d'aspectes, és clau que el pdM abordi i reconegui la seguretat viària, referida a tots els modes de transport, com un repte de primera magnitud, amb un objectiu clar de sinistralitat zero. Els treballs relatius a la seguretat viària han d'incloure, també, la sinistralitat i accidentalitat per a usuaris de la bicicleta, els dispositius de micromobilitat i les persones que es desplacen a peu.

Amb tot, els objectius concrets d'aquests treballs són:

- Realitzar una diagnosi i prognosi en relació a la mobilitat en modes no motoritzats, la micromobilitat i la seguretat viària.
- Proposar i dissenyar les mesures del nou pdM relatives a aquestes temàtiques.
- Prestar assessorament tècnic a l'equip redactor del pdM en aquestes temàtiques.
- Redactar els continguts del document del pdM 2026-2031 que tinguin relació amb els treballs realitzats.

b) Treballs i tasques

A) Anàlisi de la situació actual de la mobilitat a peu, ciclista i micromobilitat i la seva infraestructura

L'equip consultor haurà de realitzar una tasca de recopilació, processament i anàlisi de la informació disponible en aquesta matèria, de manera que es pugui conèixer i caracteritzar suficientment l'escenari base de partida del nou pdM. La informació utilitzada haurà de ser el més actualitzada possible i si s'escau, s'haurà de tractar tenint en compte els possibles subàmbits territorials que s'estableixin, a fi i efecte de comptar amb una caracterització acurada que permeti afinar els esforços proposatius.

Dins d'aquests treballs es tractaran, com a mínim, els següents punts:

Mobilitat a peu:

- Demanda global al conjunt de l'àmbit del SIMMB. Quantificació i caracterització de la mobilitat a peu.
- Principals fluxos intermunicipals de vianants i característiques d'aquests itineraris.
- Potencials fluxos de vianants que podrien establir-se per proximitat entre municipis i característiques d'aquests potencials itineraris.
- Caracterització de la xarxa de vianants a l'àmbit del SIMMB, tant la urbana com la interurbana.
- Identificació dels punts de conflicte amb altres mitjans de transport, especialment el vehicle privat motoritzat i la bicicleta.
- Anàlisi del desenvolupament d'eines de planificació per millorar les condicions dels vianants. Marc legislatiu.

- Identificació de bones pràctiques nacionals o internacionals, tals com plans directores de vianants o altres tipus d'instruments normatius i de planificació.

Mobilitat en bicicleta:

- Demanda global al conjunt de l'àmbit del SIMMB. Quantificació i caracterització de la mobilitat en bicicleta, tractant específicament la bicicleta elèctrica.
- Principals fluxos intermunicipals de mobilitat ciclista i característiques d'aquests itineraris.
- Potencials fluxos de mobilitat ciclista que podrien establir-se per proximitat entre municipis i característiques d'aquests potencials itineraris, tenint en compte l'aportació de la bicicleta elèctrica.
- Caracterització de la xarxa de mobilitat ciclista a l'àmbit del SIMMB, tant la urbana com la interurbana.
- Localització i caracterització de la infraestructura disponible per a l'aparcament de bicicletes.
- Caracterització dels robatoris de bicicletes.
- Identificació dels punts de conflicte amb altres mitjans de transport.
- Anàlisi del desenvolupament d'eines de planificació per potenciar la mobilitat en bicicleta.
- Avaluació de la intermodalitat de la bicicleta amb la resta de mitjans de transport.
- Avaluació dels sistemes existents de bicicleta compartida.

Micromobilitat:

- Demanda global al conjunt de l'àmbit del SIMMB. Quantificació i caracterització de la mobilitat en dispositius de micromobilitat (patinets elèctrics, monopatinets elèctrics, segways, solowheels, hoverboards, etc.).
- Anàlisi dels serveis de mobilitat relacionats amb la micromobilitat (mobilitat compartida, lloguer de vehicles, etc.).
- Avaluació de la intermodalitat dels dispositius de micromobilitat amb la resta de mitjans de transport.
- Anàlisi i valoració de la convivència d'aquests dispositius amb la resta de modes de transport.
- Estudi de les principals externalitats associades a l'ús d'aquestes opcions modals.
- Identificació dels punts de conflicte amb altres mitjans de transport.
- Anàlisi i valoració d'eines de planificació o instruments de regulació implementats en referència a aquests dispositius de mobilitat, com ara les prohibicions.
- Avaluació preliminar d'opcions de planificació o regulació de l'ús d'aquests dispositius de mobilitats, com ara els registres.
- Identificació de referències internacionals en aquesta temàtica.

Seguretat viària:

- Evolució de l'accidentalitat a l'àmbit SIMMB.

- Anàlisi de les dades d'accidentalitat: segons tipus de xarxa, segons tipus d'accident, segons mitjans de transport, segons localització,...
- Anàlisi de l'accidentalitat vinculada a usuaris vulnerables.
- Causes d'accidentalitat.
- Accidentalitat en el transport de mercaderies.
- Identificació de programes de referència
- Bones pràctiques envers la reducció de l'accidentalitat en fluxos interurbans.

Per a les quatre temàtiques considerades, com a punt de partida de l'anàlisi es tindran en compte els treballs realitzats per l'ATM, que caldrà incorporar.

B) Diagnosi de la situació actual i establiment d'objectius

Dins d'aquest punt es proposa desenvolupar una diagnosi de la situació de partida que permeti la identificació de debilitats, amenaces, fortaleeses i oportunitats. En aquest sentit, serà especialment rellevant sistematitzar i aplicar els aprenentatges derivats del desplegament de les accions del pdM 2020-2025 corresponents a aquests modes de transport i la seguretat viària.

A partir d'aquesta diagnosi, l'equip consultor donarà suport en l'establiment dels objectius del nou pdM que es corresponguin amb les matèries en qüestió. Aquests objectius caldrà que estiguin alineats amb els establerts per altres organismes nacionals i/o internacionals que puguin ser d'aplicació.

C) Definició d'actuacions a incorporar al pla

Com a etapa final de l'assistència tècnica, l'equip consultor donarà suport en la definició de les mesures i propostes del nou pdM referides a aquestes temàtiques.

Aquests mesures com a mínim desenvoluparan els següents punts:

- Descripció de la mesura
- Objectius vinculats a la mesura
- Actuacions concretes a dur a terme
- Agents implicats i responsables
- Exemples de bones pràctiques
- ...

2.1.3 Lot 3. Mobilitat laboral i altres CGM

a) Abast i objectius

La problemàtica de l'accés al lloc de treball i de la mobilitat relacionada amb els centres generadors de mobilitat constitueixen dos àmbits que el nou pdM ha de tenir clarament en compte, en tant que es tracta d'un nombre de desplaçaments molt elevats, on el

vehicle privat té una quota important i que, a més a més, suposa distàncies recorregudes més elevades que en d'altres motius. A més, tant la mobilitat d'accés a la feina com l'associada als centres generadors contribueixen significativament als impactes ambientals de la mobilitat, alhora que poden accentuar determinades desigualtats de la població o bé generar disfuncions en el mercat laboral.

En relació amb la mobilitat relacionada amb la ocupació, caldrà tenir especialment en compte les polítiques de mobilitat, usos del temps i millora de la competitivitat, com el teletreball, la flexibilitat horària, la racionalització dels temps i la planificació dels desplaçaments de mobilitat obligada de les empreses i organitzacions tant mitjanes com grans i dels polígons industrials.

Per tal d'abordar aquesta temàtica en el marc del nou pdM, els objectius concrets d'aquests treballs són:

- Realitzar una diagnosi i prognosi en relació a la mobilitat laboral i els centres generadors de mobilitat (CGM).
- Proposar i dissenyar les mesures del nou pdM relatives a aquestes temàtiques.
- Prestar assessorament tècnic a l'equip redactor del pdM en aquestes temàtiques.
- Redactar els continguts del document del pdM 2026-2031 que tinguin relació amb els treballs realitzats.

b) Treballs i tasques

A) Caracterització de la mobilitat laborals i als CGM

L'equip consultor haurà de realitzar una tasca de recopilació, processament i anàlisi de la informació disponible en aquesta matèria, de manera que es pugui conèixer i caracteritzar suficientment l'escenari base de partida del nou pdM. La informació utilitzada haurà de ser el més actualitzada possible i, si s'escau, s'haurà de tractar tenint en compte els possibles subàmbits territorials que s'estableixin, a fi i efecte de comptar amb una caracterització acurada que permeti afinar els esforços propositius.

Dins aquesta primera etapa dels treballs caldrà desenvolupar les següents tasques:

- Revisió dels documents elaborats els darrers anys sobre la mobilitat dels polígons industrials i CGM a l'àmbit SIMMB, així com el nivell de compleció de les propostes del pdM 2020-2025, detectant aspectes que no han tingut èxit i que caldria millorar.
- Anàlisi crítica per extreure aprenentatges en relació al baix grau d'èxit assolit pels diferents organismes i administracions que han planificat i aplicat millores de la mobilitat d'aquest tipus fins el moment.
- Identificació de figures de planejament o normatives que puguin afectar a la mobilitat dels polígons industrials i dels centres generadors de mobilitat.
- Revisió i actualització de l'eina de càlcul que disposa l'ATM per a l'estimació de la mobilitat generada.

- Anàlisi i avaluació dels Plans de Desplaçaments d'Empresa redactats durant els darrers anys i informats per l'ATM, i identificació de possibles solucions d'interès a replicar en altres centres de treball.
- Cerca d'experiències innovadores, tant a nivell nacional com internacional, que hagin aprofundit i realitzat millores en el sector de la mobilitat als polígons industrials i els CGM (el paper dels mitjans no motoritzats i les accions dutes a terme, eines i accions per millorar l'eficiència del vehicle privat, solucions de transport a la demanda, millora de l'eficiència dels serveis de transport d'empresa, implantació de zones de pagament amb política d'incentius pels usuaris eficients, les figures del gestor de la mobilitat....) que tinguin un possible impacte en el nou pdM, i anàlisi de les seves conclusions i propostes per valorar la seva possible implantació en el nou pdM. Aquesta cerca també inclourà altres pols d'atracció que puguin generar forts fluxos de mobilitat de caire temporal com festivals, fires, esdeveniments esportius...
- Radiografia de la mobilitat als polígons industrials i CGM de l'àmbit SIMMB i anàlisi de possibles sinèrgies entre polígons que permetin adoptar solucions amb un previsible major èxit que les dutes a terme fins l'actualitat.
- Anàlisi i quantificació del teletreball i altres iniciatives de despresencialització.
- Anàlisi i quantificació del sòl industrial que es preveu posar en funcionament en els propers anys a partir de la informació dels EAMG així com d'altres possibles fonts d'informació. Estimació del nombre de desplaçaments esperats i caracterització d'aquests.
- Definició i càlcul dels indicadors que permetin caracteritzar la mobilitat als diferents àmbits inclosos en l'anàlisi. Aquests indicadors partiran dels que actualment l'ATM en fa un seguiment, que caldrà analitzar de forma crítica i als que caldrà afegir aquells que es considerin necessaris.
- Identificació i caracterització d'altres pols de mobilitat al SIMMB, amb impacte rellevant. Aquesta caracterització inclourà la quantificació de mobilitat, tipus de desplaçaments, nivells de recurrència, accions que s'implanten per fomentar la mobilitat sostenible...

B) Diagnosi de la situació actual i establiment d'objectius

Dins d'aquest punt es proposa desenvolupar una diagnosi de la situació de partida que permeti la identificació de debilitats, amenaces, fortaleeses i oportunitats per tal de millorar la situació de la mobilitat laboral i d'accés als CGM, l'eficiència d'aquests desplaçaments així com la disminució dels seus impactes ambientals i socials.

A partir d'aquesta diagnosi, l'equip consultor donarà suport en l'establiment dels objectius del nou pdM que es corresponguin amb la matèria en qüestió. Aquests objectius caldrà que estiguin alineats amb els establerts per altres organismes nacionals i/o internacionals que puguin ser d'aplicació.

C) Definició d'actuacions a incorporar al pla

Com a etapa final de l'assistència tècnica, l'equip consultor donarà suport en la definició de les mesures i propostes del nou pdM referides a aquestes temàtiques, tenint especialment en compte la seva viabilitat dins del termini de vigència del pdM (6 anys).

Aquests mesures com a mínim desenvoluparan els següents punts:

- Descripció de la mesura
- Objectius vinculats a la mesura
- Actuacions concretes a dur a terme
- Agents implicats i responsables
- Exemples de bones pràctiques
- ...

2.1.4 Lot 4. Capil·larització de l'anàlisi i les propostes el pdM als PMUS i als corredors de mobilitat

a) Abast i objectius

La capil·larització de l'anàlisi i de les propostes del Pla Director de Mobilitat (PDM) al nivell territorials dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) i als corredors territorials de dinàmiques de mobilitat és una necessitat estratègica, a la vegada que s'alinea amb el que recull la Llei de mobilitat de Catalunya i de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM), que són elements de referència per la redacció del pdM.

Aquesta capil·larització ha de garantir que les mesures definides a escala regional es concretin i adaptin de manera efectiva a les diverses realitats urbanes, socials, econòmiques i morfològiques dels municipis i dels àmbits funcionals de mobilitat del SIMMB.

A més, respon a la voluntat de reforçar el paper dels PMUS com a instruments clau per a la implementació de la mobilitat sostenible, tot dotant els ens locals d'un marc clar, coherent i operatiu per orientar les seves polítiques. Aquesta aproximació s'ha d'entendre com un acompanyament actiu als municipis, amb l'objectiu de facilitar-los criteris més clars i eficients per a la planificació i execució de mesures, prioritzant aquelles que afavoreixin la sostenibilitat, la descarbonització, la millora de l'accessibilitat i la cohesió territorial.

b) Treballs i tasques

A) Caracterització de la mobilitat i dels elements de planificació

L'equip consultor haurà de realitzar una tasca de recopilació, processament i anàlisi de la informació disponible en aquesta matèria, de manera que es pugui conèixer i caracteritzar suficientment l'escenari base de partida del nou pdM. La informació utilitzada haurà de ser el més actualitzada possible i si s'escau, s'haurà de tractar tenint

en compte els possibles subàmbits territorials que s'estableixin, a fi i efecte de comptar amb una caracterització acurada que permeti afinar els esforços propositius.

Dins aquesta primera etapa dels treballs caldrà desenvolupar les següents tasques:

- Identificació de tipologies territorials i de mobilitat (urbana, interurbana, metropolitana, baixa densitat, mobilitat turística...) dins l'àmbit del PDM.
- Identificació de bones pràctiques i referències internacionals sobre l'adaptació multinivell de polítiques de mobilitat (regional-local), amb aplicabilitat a l'àmbit català.
- Mapa de coherència entre les mesures proposades al vigent PDM i la realitat territorial existent (plans en vigor, accions desenvolupades, buits de planificació).
- Anàlisi d'instruments tècnics i/o normatius que puguin reforçar la vinculació entre el PDM i els instruments de planificació local i supramunicipal.
- Anàlisi del grau de desenvolupament dels PMU i assoliment d'objectius.
- Altres accions en relació a la planificació de la mobilitat supramunicipal i la territorialització de les mesures.
- Identificació d'indicadors que permetin caracteritzar la mobilitat als diferents àmbits territorials anteriorment esmentats.

B) Diagnosi de la situació actual i establiment d'objectius

Dins d'aquest punt es proposa desenvolupar una diagnosi de la situació de partida que permeti la identificació de debilitats, amenaces, fortaleces i oportunitats (DAFO) per tal de millorar la situació de com analitzar la situació de la mobilitat als municipis i corredors així de com implementar les accions del pdM en aquest àmbit territorial.

A partir d'aquesta diagnosi, l'equip consultor donarà suport en l'establiment dels objectius del nou pdM que es corresponguin amb la matèria en qüestió. Aquests objectius caldrà que estiguin alineats amb els establerts pel marcs jurídics i de governança en relació a la planificació i gestió de la mobilitat.

C) Definició d'actuacions a incorporar al pla

Com a etapa final de l'assistència tècnica, l'equip consultor donarà suport en la definició de les mesures i propostes del nou pdM referides als PMU i als corredors, tenint especialment en compte la seva viabilitat dins del termini de vigència del pdM (6 anys).

Definint les accions i aspectes que cal concretar com per exemple la viabilitat, elements de governança, costos econòmics, sinèrgies entre accions, mapeig d'actors implicats....

2.1.5 Lot 5. Aspectes innovadors en l'àmbit de la mobilitat i tasques de suport en el projecte Interreg Rural Mobility

a) Abast i objectius

Els aspectes vinculats a la innovació ja van ser tractats a l'anterior pdM, però en aquest nou pdM caldrà tornar a analitzar-los per tal de continuar potenciant la millora contínua, així com incorporant els diferents elements disruptius que han anat apareixent aquests darrers anys.

Així mateix, alguns elements que no van ésser tractats l'anterior pdM, o no es va fer de forma suficient detallada, per diferents motius, es proposa incorporar-los en els treballs d'aquesta assistència tècnica.

Alguns dels punts als que caldrà parar especial atenció són:

- El vehicle autònom i connectat, que tot i tenir un grau de maduresa molt menor que el del vehicle elèctric, pot convertir-se en un element disruptiu durant el procés d'implantació del nou pdM.
- Mesures per reduir les externalitats del vehicle privat i que afavoreixen un canvi en el repartiment modal com per exemple els peatges urbans, taxes per a penalitzar l'ús del vehicle privat, superilles, ZUAP, Zones de Baixes Emissions... així com una possible estratègia d'aparcament metropolitana.
- Drons i vehicles aeris no tripulats.
- Dades obertes i massives així com solucions digitals per la mobilitat, com una eina per a la millora de la planificació però alhora com a punt de partida de solucions tecnològiques que millorin l'experiència i la informació/comunicació dels usuaris.
- Accions vinculades a la mobilitat col·laborativa.

Amb tot, els objectius concrets d'aquests treballs són:

- Realitzar una anàlisi de possibles aspectes d'innovació en l'àmbit de la mobilitat.
- Proposar i dissenyar les mesures vinculades als aspectes anteriorment esmentats amb incidència en l'àmbit i l'horitzó temporal del pdM.
- Prestar assessorament tècnic a l'equip redactor del pdM en aquesta temàtica.
- Redactar els continguts del document del pdM 2026-2031 que tinguin relació amb els treballs realitzats.

Els treballs i objectius de la present licitació inclouran una anàlisi específica orientada al desenvolupament de mesures en l'àmbit de baixa densitat, o en aquells territoris on la mobilitat té un caràcter rural, dins del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona. Aquestes tasques es vincularan a les necessitats d'activitats que es duen a terme en el marc del projecte europeu **Interreg Rural Mobility**, en el qual l'ATM participa com a membre del consorci i dins els quals es preveuen treballs de suport extern.

b) Treballs i tasques

A) Anàlisi de la situació actual, grau d'implantació i viabilitat dels aspectes vinculats a la innovació

L'equip consultor haurà de realitzar una tasca de recopilació, processament i anàlisi de la informació disponible en aquesta matèria, de manera que es pugui conèixer i caracteritzar suficientment l'escenari base de partida del nou pdM. La informació utilitzada haurà de ser el més actualitzada possible i si s'escau, s'haurà de tractar tenint en compte els possibles subàmbits territorials que s'estableixin, a fi i efecte de comptar amb una caracterització acurada que permeti afinar els esforços propositius.

Dins d'aquests treballs es tractaran, com a mínim, els següents punts:

Vehicle connectat i vehicle autònom:

- Situació actual del vehicle connectat i del vehicle autònom en relació a l'estat actual de la tecnologia, grau de maduresa... a l'àmbit territorial del nou pdM.
- Definició d'escenaris segons el grau d'automatització.
- Anàlisi del marc normatiu vigent en relació a la implementació del vehicle connectat i del vehicle autònom i previsions de posada en servei.
- Cerca d'experiències innovadores, tant d'àmbit nacional com internacional, aplicables a àrees metropolitanes en relació a la implantació del vehicle autònom/connectat tant en la mobilitat privada com en el transport col·lectiu.
- Anàlisi de les seves conclusions i propostes i valorar la possible aplicabilitat a l'àmbit del nou pdM.
- Estudi de la incidència de la implantació del vehicle autònom en la circulació, ordenació i regulació del trànsit rodat i incidència sobre la capacitat viària.
- Estudi de la incidència de la implantació del vehicle autònom en els diferents models de negoci de la mobilitat (Business to Consumer (B2C), Business to Business (B2B), Peer to Peer (P2P)...).
- Estudi de les necessitats d'infraestructura per vehicles autònoms i grau d'adaptació de la infraestructura existent a l'àmbit del pdM (necessitat de carrils ben pintats i marcats, instal·lació de sensors, etc.).

Mesures per minimitzar les externalitats de la mobilitat

- Anàlisi i avaluació de les diferents estratègies de zones de restricció del vehicle privat que s'apliquen a la regió de Barcelona (zones de vianants, superilles, zones de baixes emissions...).
- Cerca d'experiències innovadores, tant d'àmbit nacional com internacional, aplicables a àrees metropolitanes, classificades segons l'àmbit territorial, el tipus de restricció i els beneficis ambientals obtinguts.
- Anàlisi d'experiències del tractament de la fiscalitat (impostos, taxes, bonificacions...), tant d'àmbit nacional com internacional, relacionada amb el foment de la mobilitat sostenible i la reducció de les seves externalitats.

Estratègia d'aparcament en l'àmbit del SIMMB

- Definició i anàlisi territorial de la situació actual de les diferents tipologies d'aparcament al SIMMB, segons la seva funcionalitat.
- Cerca d'experiències innovadores, tant a escala nacional com internacional, aplicables a àrees metropolitanes en relació a la implantació d'una estratègia global d'aparcament, vinculada a les característiques urbanes, accessibilitat, oferta de transport públic d'alta capacitat, etc. Anàlisi de les seves conclusions i propostes i valorar la possible aplicabilitat a l'àmbit del nou pdM.
- Estudi de les diferents formes legals que vinculen nous desenvolupaments urbans amb aparcament, tant a escala nacional com internacional, inclòs l'obligatorietat d'oferir un mínim o un màxim de places d'aparcament i possibles càrregues fiscals per plaça oferta, especialment en centres de negocis, oficines i àrees comercials.
- Anàlisi de l'aparcament i la seva funció com punt d'intercanvi modal.
- Altres accions que permetin establir una regulació eficient de l'aparcament des d'un punt de vista regional.

Drons

- Context i marc regulador, aplicacions potencials, mapeig de l'ecosistema a l'àmbit del SIMMB, potencials externalitats, acceptació social...
- Experiències, tant d'àmbit nacional com internacional. Anàlisi de les seves conclusions i propostes i valorar la possible aplicabilitat a l'àmbit del nou pdM.

Dades obertes i dades massives

- Anàlisi d'experiències de dades obertes i dades massives tant d'àmbit nacional com internacional, relacionats amb la mobilitat.
- Anàlisi d'ús de les dades i elaboració d'eines de suport de digitalització per a tasques de planificació de la mobilitat.
- Anàlisi d'aplicatius mòbils que utilitzen dades obertes i dades massives tant d'àmbit nacional com internacional, relacionats amb la mobilitat.
- Anàlisi de les seves conclusions i propostes i valorar la possible aplicabilitat a l'àmbit del nou pdM, tenint en compte que l'ATM no desenvoluparà app's dins els treballs directament relacionats amb el pdM.

Mesures vinculades a l'economia col·laborativa

- Grau d'implantació actual de l'economia col·laborativa en relació a la mobilitat (de persones i de mercaderies) i en l'àmbit de la regió de Barcelona i de la seva evolució i tendència.
- Experiències de l'economia col·laborativa en relació a la mobilitat, tant d'àmbit nacional com internacional. Anàlisi de les seves conclusions i propostes i valorar la possible aplicabilitat a l'àmbit del nou pdM.

B) Diagnosi de la situació actual i establiment d'objectius

Dins d'aquest punt es proposa desenvolupar una diagnosi de la situació de partida que permeti la identificació de debilitats, amenaces, fortaleces i oportunitats. En aquest sentit, serà especialment rellevant sistematitzar i aplicar els aprenentatges derivats del desplegament de les accions del pdM 2020-2025 corresponents a aquests modes de transport i la seguretat viària.

A partir d'aquesta diagnosi, l'equip consultor donarà suport en l'establiment dels objectius del nou pdM que es corresponguin amb les matèries en qüestió. Aquests objectius caldrà que estiguin alineats amb els establerts per altres organismes nacionals i/o internacionals que puguin ser d'aplicació.

Caldrà tenir especial atenció a la diferenciació d'àmbits territorials en els que planifica el pdM, i especialment la diferenciació entre àmbits metropolitans i zones rurals de baixa densitat. Els treballs hauran de tenir en compte el desenvolupament d'altres projectes i grups de treball en els que participa l'ATM com el projecte Interreg Rural Mobility (<https://www.interregeurope.eu/rural-mobility>.)

C) Definició d'actuacions:

Com a etapa final de l'assistència tècnica, l'equip consultor donarà suport en la definició de les mesures i propostes del nou pdM referides a aquestes temàtiques.

Aquestes mesures com a mínim desenvoluparan els següents punts:

- Descripció de la mesura
- Objectius vinculats a la mesura
- Actuacions concretes a dur a terme
- Agents implicats i responsables
- Exemples de bones pràctiques
- ...

3. DESENVOLUPAMENT DELS TREBALLS

3.1 Condicions generals

L'equip consultor en cada cas serà el responsable de tots els seus treballs de producció, així com dels documents elaborats conjuntament amb l'ATM o amb qualsevol altra persona col·laboradora que participi en les assistències tècniques.

La Direcció dels treballs serà designada per l'ATM i constarà, com a mínim, d'una persona representant de l'ATM que realitzarà les funcions que es detallen en aquest plec.

Per part dels equips consultors, es designarà una persona cap per cada lot, la nominació de la qual ha de ser aprovada per l'ATM i les funcions principals de la qual també es detallen en aquest plec.

3.2 Accés a altres organismes

La direcció de l'assistència tècnica coordinarà i facilitarà l'accés dels equips tècnics contractats a les dades obtingudes i a la documentació metodològica utilitzada per qualsevol altre organisme oficial, d'acord amb les seves possibilitats.

També facilitarà les credencials pertinents als equips tècnics quan el cap de l'assistència tècnica ho sol·liciti, sempre que la direcció ho consideri convenient.

3.3 Direcció del projecte

Per a tots els lots, l'òrgan de contractació designarà una persona que assumirà el control i la coordinació de l'execució contractual amb l'empresa contractista a fi de tractar directament les qüestions relacionades amb el desenvolupament normal de les tasques indicades en aquest plec.

La Direcció de les assistències tècniques realitzarà a més de les detallades al PCAP, les següents funcions:

- Dirigir i supervisar la realització dels treballs.
- Aprovar el programa dels treballs.
- Determinar i fer acomplir les normes de procediment.
- Proposar l'abonament dels treballs realitzats d'acord amb el programa previst.
- Decidir l'acceptació de les modificacions proposades pels equips consultors en el desenvolupament dels treballs, que en cap cas suposaran cap modificació del seu cost final.

L'empresa contractista ha de designar una persona responsable a qui encarregar la gestió de l'execució del contracte i que haurà de garantir la qualitat de la prestació objecte d'aquest plec, tractant directament les qüestions relacionades amb el desenvolupament normal de les tasques indicades en aquest plec amb la persona interlocutora designada per l'òrgan de contractació.

Les persones caps de cadascuna de les assistències tècniques contemplades exerciran les següents funcions:

- Organitzar l'execució del treball i posar en pràctica les ordres de la Direcció de l'assistència tècnica.
- Representar a l'equip tècnic com a interlocutor únic en les seves relacions amb l'ATM.

- Sotmetre a la Direcció de l'assistència tècnica el programa de treball i altres propostes que es determinen en el present plec per a la seva aprovació.
- Observar i fer observar les normes de procediment.
- Proposar a la Direcció de l'assistència tècnica les modificacions que consideri convenients per a millorar-ne els resultats.
- Redacció de les actes de les reunions de seguiment i altres reunions en les que puguin estar involucrats durant els treballs.

La Direcció del projecte serà constituïda entre l'adjudicatari i l'ATM i/o altres empreses delegades per l'ATM a aquest efecte, i realitzarà les funcions de control, seguiment, inspecció i vigilància de les activitats a executar per part dels adjudicataris a fi d'assegurar que s'està executant de conformitat amb aquest plec. Serà responsabilitat de l'adjudicatari coordinar-se eficientment en l'execució de les seves activitats i reportar regularment als organismes de governança que es defineixin.

3.4 Presentació dels treballs

L'equip consultor s'haurà de subjectar, durant la redacció dels treballs, a les prescripcions determinades sobre presentacions per part de l'ATM, d'acord amb el format utilitzat pel pdM i que fan referència a:

- model i les característiques tècniques d'enquadernació per a cada format
- tipus de paper dels documents
- estructura gràfica i la distribució dels diferents tipus de documents
- tipus de lletra a emprar
- forma de composició mitjançant retícules i pautes de fàcil aplicació a tot tipus de documents i als equips i programes informàtics habituals en la confecció d'aquest tipus de treballs
- la gamma cromàtica i les tipologies de tractament dels diferents tipus de documents gràfics: com plànols, gràfiques, diagrames, quadres, fotografies, etc. en funció de les necessitats documentals.

Les especificacions tècniques dels arxius gràfics a les quals s'hauran d'ajustar es lliuraran a l'adjudicatari del treball.

- En el cas que hi hagi documentació en suport paper: els textos que es presentin per escrit es presentaran mecanografiats necessàriament en format A4 vertical o A3 horitzontal. Els plànols i gràfics que no acompanyin el text es presentaran en format A3. La documentació lliurada complirà les normes descrites al "Manual d'Estil de l'ATM". Es lliurarà l'original i un exemplar complet a petició de l'ATM.
- En suport digital: tota la documentació presentada haurà de poder-se obtenir exactament a partir del seu corresponent arxiu informàtic. Els formats d'arxiu admesos per a la presentació dels treballs han de ser llegibles pels paquets de

programes Microsoft Office o SPSS. Les dades en entorn SIG es lliuraran en qualsevol dels formats admesos per ArcGis. Sense limitació alguna, i en funció del flux més operatiu de treball, aquestes dades es podran lliurar en shapefiles o en geodatabases.

3.5 Supervisió i revisió dels treballs

La supervisió dels treballs correspondrà a la Direcció de l'assistència tècnica; si aquesta ho considera convenient, podrà establir determinades normes de procediment.

Les normes de procediment reglamentaran la forma de seguiment de l'execució del contracte:

- Reunions de treball de la direcció de l'assistència tècnica amb l'equip tècnic contractat.
- Normes de presentació de les relacions valorades justificatives de les certificacions mitjançant les quals s'abonaran els treballs.
- Els informes de progrés del cap de l'assistència tècnica sobre la marxa dels treballs, amb periodicitat mensual.
- Aspectes de caràcter auxiliar no previstos expressament als documents contractuals que fos convenient reglamentar.

L'adjudicatari haurà de recopilar tots els documents del projecte degudament classificats en un sistema de gestió documental i entorn col·laboratiu que ha de pactar conjuntament amb l'ATM.

Als efectes anteriors, s'ha d'avaluar el seguiment i el control del compliment de cadascun dels lliuraments definits. L'equip responsable de la coordinació per part de l'ATM procedirà a l'examen de la documentació corresponent de cada lliurament, d'acord a les dates acordades al pla de treball, que serà sotmesa a la acceptació per part de la direcció tècnica del projecte.

3.6 Equip de treball

Les empreses licitadores hauran de proposar un equip de treball amb la dedicació necessària, que haurà de ser liderat per un Cap de projecte qui haurà de tenir un perfil de gestió.

Les empreses licitadores hauran de descriure a la seva proposta:

Lot	Perfils equip mínim	Requeriments mínims
Lot 1	Cap de l'assistència tècnica	Enginyeria Superior (preferiblement de Camins o Industrial), o el seu corresponent títol de Grau complementat amb un Màster habilitant, que

Lot	Perfils equip mínim	Requeriments mínims
		actuarà com a cap de l'assistència tècnica i responsable dels documents, tasques i propostes requerides, amb una experiència mínima de 8 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (planificació de la mobilitat de mercaderies).
	Tècnic/a especialista en mobilitat	Titulació de grau universitari o títol superior/tècnic d'enginyeria, llicenciatura, diplomatura o arquitectura amb una experiència mínima de 5 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (mobilitat de mercaderies).
	Tècnic en projectes de mobilitat o sistemes d'informació geogràfica	Titulació de grau universitari o títol superior/tècnic d'enginyeria, llicenciatura, diplomatura o arquitectura amb una experiència mínima de 5 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (Sistemes d'Informació Geogràfica).
Lot 2	Cap de l'assistència tècnica	Enginyeria Superior (preferiblement de Camins o Industrial), o el seu corresponent títol de Grau complementat amb un Màster habilitant, que actuarà com a cap de l'assistència tècnica i responsable dels documents, tasques i propostes requerides, amb una experiència mínima de 8 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (mobilitat activa, micromobilitat i seguretat viària).
	Tècnic/a especialista en mobilitat	Titulació de grau universitari o títol superior/tècnic d'enginyeria, llicenciatura, diplomatura o arquitectura amb una experiència mínima de 5 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (mobilitat activa, micromobilitat i seguretat viària).
	Tècnic en projectes de mobilitat o	Titulació de grau universitari o títol superior/tècnic d'enginyeria, llicenciatura, diplomatura o

Lot	Perfils equip mínim	Requeriments mínims
	sistemes d'informació geogràfica	arquitectura amb una experiència mínima de 5 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (Sistemes d'Informació Geogràfica).
Lot 3	Cap de l'assistència tècnica	Enginyeria Superior (preferiblement de Camins o Industrial), o el seu corresponent títol de Grau complementat amb un Màster habilitant, que actuarà com a cap de l'assistència tècnica i responsable dels documents, tasques i propostes requerides, amb una experiència mínima de 8 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (mobilitat laboral i planificació de la mobilitat en centres generadors de mobilitat).
	Tècnic/a especialista en mobilitat	Titulació de grau universitari o títol superior/tècnic d'enginyeria, llicenciatura, diplomatura o arquitectura amb una experiència mínima de 5 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (mobilitat laboral i planificació de la mobilitat en centres generadors de mobilitat).
	Tècnic en projectes de mobilitat o sistemes d'informació geogràfica	Titulació de grau universitari o títol superior/tècnic d'enginyeria, llicenciatura, diplomatura o arquitectura amb una experiència mínima de 5 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (Sistemes d'Informació Geogràfica).
Lot 4	Cap de l'assistència tècnica	Enginyeria Superior (preferiblement de Camins o Industrial), o el seu corresponent títol de Grau complementat amb un Màster habilitant, que actuarà com a cap de l'assistència tècnica i responsable dels documents, tasques i propostes requerides, amb una experiència mínima de 8 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (plans de mobilitat urbana).

Lot	Perfils equip mínim	Requeriments mínims
	Tècnic/a especialista en mobilitat	Titulació de grau universitari o títol superior/tècnic d'enginyeria, llicenciatura, diplomatura o arquitectura amb una experiència mínima de 5 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (plans de mobilitat urbana).
	Tècnic en projectes de mobilitat o sistemes d'informació geogràfica	Titulació de grau universitari o títol superior/tècnic d'enginyeria, llicenciatura, diplomatura o arquitectura amb una experiència mínima de 5 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (Sistemes d'Informació Geogràfica).
Lot 5	Cap de l'assistència tècnica	Enginyeria Superior (preferiblement de Camins o Industrial), o el seu corresponent títol de Grau complementat amb un Màster habilitant, que actuarà com a cap de l'assistència tècnica i responsable dels documents, tasques i propostes requerides, amb una experiència mínima de 8 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (planificació de la mobilitat i solucions innovadores).
	Tècnic/a especialista en mobilitat (i)	Titulació de grau universitari o títol superior/tècnic d'enginyeria, llicenciatura, diplomatura o arquitectura amb una experiència mínima de 5 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (vehicle autònom i connectat).
	Tècnic/a especialista en mobilitat (ii)	Titulació de grau universitari o títol superior/tècnic d'enginyeria, llicenciatura, diplomatura o arquitectura amb una experiència mínima de 5 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (mesures de gestió de la mobilitat per reduir les externalitats i solucions col.laboratives de mobilitat).

Lot	Perfils equip mínim	Requeriments mínims
	Tècnic/a especialista en mobilitat (iii)	Titulació de grau universitari o títol superior/tècnic d'enginyeria, llicenciatura, diplomatura o arquitectura amb una experiència mínima de 5 anys acreditable en l'àmbit objecte d'aquesta assistència tècnica i d'acord amb l'especialització que requereix el perfil (gestió de dades i solucions digitals).

L'adjudicatari haurà de garantir la continuïtat de l'equip durant tot el termini d'execució dels treballs. Qualsevol canvi dels integrants de l'equip haurà de ser autoritzat prèviament per l'ATM. Els possibles canvis o modificacions en la composició de l'equip hauran de ser comunicats per escrit a l'ATM amb la deguda antelació i acceptats per aquesta. En aquest supòsit, l'adjudicatari haurà de proposar una/es persona/es amb la formació i experiència mínimes requerides en la licitació i, si escau, tenint en compte les característiques de les persones de l'equip valorat en la licitació, d'acord amb la seva oferta.

L'ATM es reserva la facultat de requerir a l'adjudicatari del contracte la substitució de qualsevol dels membres que componen l'equip per tal d'assolir un compliment òptim del contracte.

L'obligació de destinar o adscriure l'equip mínim d'acord amb les condicions previstes en la present clàusula té la consideració d'obligació contractual essencial del contracte.

A més, en cas de substituir algun membre de l'equip de treball, s'exigirà el següent:

- Un període de formació, a càrrec de l'adjudicatari, pel nou membre que s'incorpori a l'execució del contracte.
- Un període de coexistència, d'un mínim de 15 dies, entre la persona que causa baixa i la persona que s'incorpora.

D'altra banda, es fa constar que l'ATM queda desvinculada, a tots els efectes, de qualsevol relació laboral amb el personal de l'entitat adjudicatària, atès que es tracta d'un contracte d'assistència que ha de ser considerat com a tal en el seu conjunt.

3.7 Programa de treball

El termini d'execució de cadascun dels contractes (lots) és de vint-i-dos (22) mesos.

El licitador haurà d'incloure a la seva proposta tècnica un pla de treball amb el següent contingut:

- Calendari global del projecte incloent fases, sub-fases i tasques del projecte
- Sistemàtica de treball amb lliuraments resultants del calendari anterior, tant documents, com entregues (parcials o finals).

- Fites de seguiment/control incloent el mètode de verificació i/o acompliment.
- Identificació de potencials problemes i pla de contingència en cada cas.

Així mateix, els licitadors podran plantejar propostes de lliuraments i/o certificacions parcials d'acord amb el plantejament del projecte proposat sempre que ho consideri oportú per facilitar la implantació i posada en funcionament de l'objecte del contracte, i per facilitar-ne el seguiment a la Direcció del projecte i l'ATM.

Dins dels 10 dies següents a la data d'inici de la prestació de l'objecte del contracte, l'empresa contractista haurà de lliurar al director responsable del contracte el programa de treball per a la seva acceptació definitiva. La direcció del contracte resoldrà sobre el programa de treball dins d'un termini de 5 dies comptats a partir de la data de lliurament, entenent-se que la resolució podrà introduir modificacions, sempre que no contravinguin les condicions del contracte.

Els treballs es realitzaran d'acord amb el programa de treball proposat per l'empresa contractista i aprovat per l'ATM, entenent-se que tota revisió del programa requerirà l'aprovació de la Direcció de l'assistència tècnica.

La data d'inici dels treballs serà la del dia següent a la signatura del contracte. El calendari es referirà, també, a aquest origen de temps.

Qualsevol modificació en els terminis de lliurament, parcials o finals, haurà de ser informada per la direcció de l'assistència tècnica i aprovada per l'ATM.

Durant la realització de les diferents fases, els equips consultors hauran de facilitar a la Direcció de l'assistència tècnica qualsevol informació sol·licitada, amb un termini màxim de lliurament de 5 dies hàbils.

A cada reunió de seguiment els adjudicataris hauran de lliurar un document de seguiment amb els treballs realitzats i la programació actualitzada dels que falten executar.

3.8 Lliuraments

L'empresa adjudicatària haurà de lliurar la següent documentació durant l'execució del projecte (per a cadascun dels lots):

a) Lot 1. Mobilitat de mercaderies

Hi haurà un primer termini parcial als **7 (set) mesos** de l'inici de l'assistència tècnica, que es correspondrà amb la fase d'avanç del nou pdM (diagnosi) i que coincidirà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Diagnosi i definició d'objectius en relació a la mobilitat de mercaderies.

Hi haurà un segon termini parcial als **11 (onze) mesos** d'execució de l'assistència tècnica que es correspondrà amb l'aprovació inicial del pdM

(propostes) i que coincidirà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Definició de propostes de millora a incorporar al pla.

Hi haurà un quart termini als **14 (catorze) mesos** d'execució de l'assistència tècnica que es correspondrà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Entrega final dels documents a incorporar a la documentació final del pdM.

L'entrega final dels documents a incorporar a la documentació final del pdM, es durà a terme a la fi de l'execució del contracte, als **22 (vint-i-dos) mesos** d'inici de la seva execució, tenint en compte les aportacions i ajustos sorgits durant aquest període de temps.

No es podrà reduir el termini total de l'assistència tècnica doncs està coordinada amb altres treballs que poden no estar acabats abans d'aquest termini.

b) Lot 2. Mobilitat activa, micromobilitat i seguretat viària

Hi haurà un primer termini parcial als **7 (set) mesos** de l'assistència tècnica, que es correspondrà amb la fase d'avanç del nou pdM (diagnosi) i que coincidirà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Diagnosi i definició d'objectius en relació a la mobilitat activa, micromobilitat i seguretat viària.

Hi haurà un segon termini parcial als **11 (onze) mesos** d'execució de l'assistència tècnica que es correspondrà amb l'aprovació inicial del pdM (propostes) i que coincidirà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Definició de propostes de millora a incorporar al pla.

Hi haurà un quart termini als **14 (catorze) mesos** d'execució de l'assistència tècnica que es correspondrà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Entrega final dels documents a incorporar a la documentació final del pdM.

L'entrega final dels documents a incorporar a la documentació final del pdM es durà a terme a la fi de l'execució del contracte, als **22 (vint-i-dos) mesos** d'inici de la seva execució tot tenint en compte les aportacions i ajustos sorgits durant aquest període de temps.

No es podrà reduir el termini total de l'assistència tècnica doncs està coordinada amb altres treballs que poden no estar acabats abans d'aquest termini.

c) Lot 3. Mobilitat laboral i altres CGM

Hi haurà un primer termini parcial als **7 (set) mesos** de l'assistència tècnica, que es correspondrà amb la fase d'avanç del nou pdM (diagnosi) i que coincidirà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Diagnosi i definició d'objectius en relació a la mobilitat laboral i altres centres generadors de mobilitat

Hi haurà un segon termini parcial als **11 (onze) mesos** d'execució de l'assistència tècnica que es correspondrà amb l'aprovació inicial del pdM (propostes) i que coincidirà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Definició de propostes de millora a incorporar al pla.

Hi haurà un quart termini als **14 (catorze) mesos** d'execució de l'assistència tècnica que es correspondrà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Entrega final dels documents a incorporar a la documentació final del pdM.

L'entrega final dels documents a incorporar a la documentació final del pdM es durà a terme a la fi de l'execució del contracte, als **22 (vint-i-dos) mesos** d'inici de la seva execució, tot tenint en compte les aportacions i ajustos sorgits durant aquest període de temps.

No es podrà reduir el termini total de l'assistència tècnica doncs està coordinada amb altres treballs que poden no estar acabats abans d'aquest termini.

d) Lot 4. Capil·larització de l'anàlisi i les propostes del pdM als PMUS i als corredors de mobilitat

Hi haurà un primer termini parcial als **7 (set) mesos** de l'assistència tècnica, que es correspondrà amb la fase d'avanç del nou pdM (diagnosi) i que coincidirà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Diagnosi i definició d'objectius en relació a la capil·larització de l'anàlisi i les propostes del pdM als PMUS i als corredors de mobilitat

Hi haurà un segon termini parcial als **11 (onze) mesos** d'execució de l'assistència tècnica que es correspondrà amb l'aprovació inicial del pdM (propostes) i que coincidirà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Definició de propostes de millora a incorporar al pla.

Hi haurà un quart termini als **14 (catorze) mesos** d'execució de l'assistència tècnica que es correspondrà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Entrega final dels documents a incorporar a la documentació final del pdM.

L'entrega final dels documents a incorporar a la documentació final del pdM es durà a terme a la fi de l'execució del contracte, als **22 (vint-i-dos) mesos** d'inici de la seva execució, tottenint en compte les aportacions i ajustos sorgits durant aquest període de temps.

No es podrà reduir el termini total de l'assistència tècnica doncs està coordinada amb altres treballs que poden no estar acabats abans d'aquest termini.

e) Lot 5. Aspectes innovadors en l'àmbit de la mobilitat

Hi haurà un primer termini parcial als **7 (set) mesos** de l'assistència tècnica, que es correspondrà amb la fase d'avanç del nou pdM (diagnosi) i que coincidirà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Diagnosi i definició d'objectius en relació a aspectes innovadors de la mobilitat

Hi haurà un segon termini parcial als **11 (onze) mesos** d'execució de l'assistència tècnica que es correspondrà amb l'aprovació inicial del pdM (propostes) i que coincidirà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Definició de propostes de millora a incorporar al pla.

Hi haurà un quart termini als **14 (catorze) mesos** d'execució de l'assistència tècnica que es correspondrà amb la finalització dels següents treballs descrits a la metodologia:

- Entrega final dels documents a incorporar a la documentació final del pdM.

L'entrega final dels documents a incorporar a la documentació final del pdM es durà a terme a la fi de l'execució del contracte, als **22 (vint-i-dos) mesos** d'inici de la seva execució tot tenint en compte les aportacions i ajustos sorgits durant aquest període de temps.

No es podrà reduir el termini total de l'assistència tècnica doncs està coordinada amb altres treballs que poden no estar acabats abans d'aquest termini.

4. FORMA DE PAGAMENT

Els licitadors hauran de detallar en la seva oferta econòmica detall desglossat en funció dels lliuraments a realitzar.

En funció de les dedicacions estimades dels perfils, es detallen a continuació els imports màxims per cadascun dels lliuraments per tots els lots:

Fase	% pagament
Mes 7: Diagnosi i definició d'objectius	45%
Mes 11: Definició de propostes	40%
Mes 14: Incorporació esmenes a la documentació	10%
Mes 22: Entrega final de documents	5%
Total	100%

Els pagaments s'efectuaran a la presentació de les corresponents factures i prèvia conformitat del responsable del contracte -de l'Àrea de Mobilitat de l'ATM-, segons treballs realitzats i d'acord amb preu ofert.

5. CONDICIONS GENERALS D'EXECUCIÓ

5.1 Confidencialitat i publicitat del servei

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

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

5.2 Propietat intel·lectual

Tota la documentació que es generi durant el servei és propietat exclusiva de l'ATM.

El licitador no la podrà utilitzar per a altres fins sense el consentiment exprés de l'ATM.

Tota la documentació generada en la present contractació serà propietat de l'ATM i no se'n podrà fer cap ús per part de l'Adjudicatari, així com tots els desenvolupaments portar a terme dins de la present licitació.

5.3 Tractament de dades de caràcter personal

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

L'empresa adjudicatària es responsabilitzarà de l'ús adequat de la informació que es pugui obtenir per tal de protegir les dades personals, al llarg de tota la fase de realització de l'objecte del contracte i també una vegada finalitzada sobre la base de les normatives internacionals sobre això i de compliment obligat, entre ells i expressament, el Reglament (UE) 2016/679, del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, sobre la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació de les dades esmentades, així com qualsevol altra normativa nacional i de la Unió Europea que sigui aplicable en matèria de protecció de dades i en relació amb les dades personals a què té accés durant la vigència d'aquest contracte.

L'incompliment d'aquestes obligacions constitueix la infracció tipificada a la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia de drets digitals, sens perjudici de les responsabilitats exigides davant la jurisdicció ordinària.

L'Adjudicatari amb relació a aquelles dades que per la Llei Orgànica de Protecció de Dades i Garantia dels Drets Digitals (LOPDGDD) sigui necessari, en la solució proposada ho ha complir, p. ex. ubicar les dades en una base de dades física diferent, xifrar les dades, control d'accés, etc.

L'Adjudicatari es compromet a complir, amb relació a les dades tractades en l'execució del present contracte:

- Reglament (UE) 2016/679, del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, sobre la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació de les dades i pel qual es deroga la Directiva 95/46/CE (Reglament general de protecció de dades)
- La Llei Orgànica de Protecció de Dades i Garantia dels Drets Digitals (LOPDGDD).

5.4 Esquema Nacional de Seguretat (ENS)

L'article 2 del vigent Reial decret 311/2022, de 3 de maig, pel qual es regula l'Esquema Nacional de Seguretat, disposa que els plecs de prescripcions administratives o tècniques dels contractes que celebrin les entitats del sector públic incloses en l'àmbit d'aplicació del reial decret del ENS contemplaran tots aquells requisits necessaris per a assegurar la conformitat amb el mateix dels sistemes d'informació en els quals se sustentin els serveis prestats pels contractistes, com ara la presentació de les corresponents Declaracions o Certificacions de Conformitat amb el ENS. Aquesta cautela s'estendrà també a la cadena de subministrament d'aquests contractistes, en la mesura que sigui necessari i d'acord amb els resultats de la corresponent anàlisi de riscos.

L'ATM considera necessari que els proveïdors que vagin a concórrer a aquesta licitació hauran d'estar en condicions d'exhibir la corresponent Declaració o Certificació de Conformitat amb l'ENS. Així doncs, sobre la base de l'anterior, i a l'anàlisi dels riscos als quals estan exposats els subministraments i serveis objecte de la licitació, l'ATM

estableix com a necessari que les entitats licitadores hauran d'estar en condicions d'exhibir la corresponent Declaració de Conformitat amb l'Esquema Nacional de Seguretat, per a la categoria de seguretat BASICA, o superior, dels sistemes que intervinguin en la prestació dels serveis indicats, així com mantenir la conformitat en vigor durant la vigència del contracte. Aquesta declaració o certificat de conformitat amb l'ENS ha d'abastar l'àmbit objecte de la contractació. Per als licitadors l'abast consisteix en que els recursos y serveis digitals que facin servir per tractar la informació generada en aquest contracte, garanteixin la confidencialitat, integritat, disponibilitat, autenticitat i traçabilitat.

En el cas que l'adjudicatari no pogués mantenir la conformitat amb l'ENS durant la vigència del contracte -per impossibilitat de mantenir la Declaració de Conformitat o pèrdua, retirada o suspensió de la Certificació de Conformitat-, haurà de comunicar aquesta circumstància, de manera immediata i sense dilació indeguda, a l'ATM, qui considerarà l'impacte d'aquesta circumstància en la prestació objecte del contracte.

S'estableix un mecanisme provisional d'acreditació de compliment amb l'ENS, que consisteix amb la possibilitat dels proveïdors de presentar informes d'auditoria, declaracions d'aplicabilitat o processos de certificació en curs, l'acceptació d'aquests documents dependrà de la validació per part de l'ATM. S'estableix l'assignació de l'adjudicatari, com a data límit per l'entrega de la Declaració o Certificats de Conformitat del ENS.

Els requeriments d'aquest marc de compliment normatiu, no exclouen d'altres requeriments de ciberseguretat que puguin estar inclosos en aquest plec.

5.5 Criteris d'accessibilitat universal

L'empresa adjudicatària es responsabilitzarà de complir amb els criteris d'accessibilitat universal, tal com són definits aquests termes al text refós de la Llei General de drets de les persones amb discapacitat i d'inclusió social, aprovat mitjançant Reial Decret Legislatiu 1/2013, de 29 de novembre.

Els mitjans de comunicació, el disseny dels elements instrumentals i la implantació dels tràmits procedimentals emprats per l'empresa contractista en l'execució del contracte hauran de realitzar-se tenint en compte els criteris d'accessibilitat universal i de disseny per a tothom.

5.6 Criteris de sostenibilitat i protecció al medi ambient

L'empresa adjudicatària es responsabilitzarà de complir els criteris de sostenibilitat i protecció del medi ambient, d'acord amb les definicions i principis regulats als articles 3 i 4, respectivament, del Reial Decret Legislatiu 1/2016, de 16 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de prevenció i control integrats de la contaminació.

Sempre que sigui possible, l'empresa contractista haurà de fer una elecció intel·ligent de materials (ús de materials adequats per al medi ambient, evitant els que no ho siguin), equips d'eficiència energètica (reduir el cost energètic i la petjada de carboni col·lectiu), final de la vida útil i reutilització, etc.

Lluís Alegre Valls

Director de l'Àrea de Mobilitat

Signat electrònicament