

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

**Asistencia técnica para la redacción del nuevo Plan  
Director de Movilidad 2026-2031: movilidad de  
mercancías, movilidad activa, micromovilidad y  
seguridad vial, movilidad laboral, capilarización y  
trabajo para corredores y aspectos innovadores (5  
lotes)  
(Exp. C-22/2025)**

**Octubre 2025**

## ÍNDICE

1.	PRESCRIPCIONES GENERALES .....	4
2.	DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS .....	5
2.1	Antecedentes .....	5
2.2	Objeto del contrato .....	6
2.3	Tareas a realizar .....	9
2.1.1	Lote 1. Movilidad de mercancías .....	10
2.1.2	Lote 2. Movilidad activa, micromovilidad y seguridad vial .....	13
2.1.3	Lote 3. Movilidad laboral y otros CGM .....	16
2.1.4	Lote 4. Capilarización del análisis y las propuestas el pdM en los PMUS y en los corredores de movilidad .....	19
2.1.5	Lote 5. Aspectos innovadores en el ámbito de la movilidad .....	20
3.	DESARROLLO DE LOS TRABAJOS .....	24
3.1	Condiciones generales .....	24
3.2	Acceso a otros organismos .....	25
3.3	Dirección del proyecto .....	25
3.4	Presentación de los trabajos .....	26
3.5	Supervisión y revisión de los trabajos .....	27
3.6	Equipo de trabajo .....	27
3.7	Programa de trabajo .....	32
3.8	Entregas .....	33
a)	Lote 1. Movilidad de mercancías .....	33
b)	Lote 2. Movilidad activa, micromovilidad y seguridad vial .....	34
c)	Lote 3. Movilidad laboral y otros CGM .....	34
d)	Lote 4. Capilarización del análisis y las propuestas del pdM en los PMUS y en los corredores de movilidad .....	35
e)	Lote 5. Aspectos innovadores en el ámbito de la movilidad .....	36
4.	FORMA DE PAGO .....	36
5.	CONDICIONES GENERALES DE EJECUCIÓN .....	37
5.1	Confidencialidad y publicidad del servicio .....	37
5.2	Propiedad intelectual .....	37

5.3	Tratamiento de datos de carácter personal .....	38
5.4	Esquema Nacional de Seguridad (ENS) .....	38
5.5	Criterios de accesibilidad universal .....	39
5.6	Criterios de sostenibilidad y protección del medio ambiente .....	40

## **1. PRESCRIPCIONES GENERALES**

Este Pliego de prescripciones técnicas tiene por objeto determinar el contenido y el alcance de las tareas que deberá desarrollar la empresa contratista en esta asistencia técnica y los requisitos que debe cumplir para ser adjudicataria de la misma, así como fijar las condiciones técnicas a las que tendrán que ajustarse los trabajos a realizar.

Con este objetivo, se describen los trabajos a realizar y su desarrollo y se relacionan las materias que deben servir de base para licitar y garantizar la calidad de las propuestas.

Asimismo, se describen las características y contenido de las ofertas a presentar y los criterios que servirán de base, tanto para la adjudicación de los trabajos como para que los mismos sean aceptados por la dirección de la asistencia técnica.

La dirección de la asistencia técnica, el seguimiento y su aprobación dependerán del Área de Movilidad de la Autoritat del Transport Metropolità, Consorcio para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del Área de Barcelona, (ATM, en adelante).

La persona Jefa de Servicio de Movilidad de la ATM será el responsable del seguimiento y gestión de los trabajos objeto del contrato.

Con la mera presentación de su oferta, la empresa licitadora acepta las prescripciones técnicas establecidas en este pliego.

Cualquier propuesta que no se ajuste a los requerimientos mínimos establecidos en este pliego quedará automáticamente excluida de la licitación.

## **2. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS**

### **2.1 Antecedentes**

El Área de Movilidad de la ATM tiene previsto iniciar la redacción y aprobación del nuevo plan director de movilidad del Sistema Integrado de Movilidad Metropolitana de Barcelona, para el período 2026-2031 (en adelante, nuevo pdM).

Los planes directores de movilidad tienen por objeto planificar la movilidad de un ámbito territorial concreto de acuerdo con los principios y objetivos de la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad (artículos 2 y 3), desarrollando sobre el territorio las determinaciones de las Directrices Nacionales de Movilidad (artículo 7.1 de la Ley) y en coherencia con el planteamiento vigente y la normativa sectorial que pueda ser de afectación.

Un plan director de movilidad debe planificar la movilidad teniendo en cuenta todos los medios que configuran el sistema de transportes terrestres, tanto de pasajeros como de mercancías, impulsando especialmente los desplazamientos en modos no motorizados.

El proceso de elaboración y tramitación de los planes directores de movilidad se establece en el Decreto 466/2004, de 28 de diciembre, relativo a determinados instrumentos de planificación de la movilidad y al Consejo de la Movilidad.

Hasta el momento, la ATM de Barcelona ha elaborado y aprobado tres planes directores de movilidad que, de forma sucesiva en el tiempo (2008-2012, 2013-2018 y 2020-2025), han dado respuesta a este encargo de planificación estratégica de la movilidad. Estos documentos, y en especial el último, constituyen el principal antecedente para el presente encargo. Respecto al último, correspondiente al período 2020-2025, cabe destacar la ampliación del ámbito territorial, pasando de centrarse en el ámbito de la Región Metropolitana de Barcelona hasta alcanzar el llamado Sistema Integrado de Movilidad Metropolitana de Barcelona (SIMMB, en adelante). La documentación del último pdM se puede consultar en este [enlace](#).

El nuevo pdM a elaborar, por tanto, no parte de cero, sino que quiere nutrirse de los aprendizajes adquiridos durante este recorrido, para dar respuesta al gran reto de una movilidad más sostenible, saludable, eficiente y justa. En este sentido, toma relevancia la continuada labor de seguimiento que se ha llevado a cabo durante el despliegue de los diferentes pdM, materializada en los pertinentes informes de seguimiento que se pueden consultar en este enlace <https://www.atm.cat/mobilitat/plan-director-d-infraestructuras/documents-del-pdm/informes-de-seguimiento>. En estos informes de seguimiento se puede analizar el grado de desarrollo del pdM por ejes estratégicos y medidas y, por lo tanto, se puede obtener una primera lectura de qué aspectos del pdM 2020-2025 quedan pendientes de desarrollo.

Partiendo de esta base, la ATM pone en marcha el proceso de elaboración y tramitación del nuevo pdM 2026-2031, que incluye un conjunto de trabajos de análisis, diagnóstico y propuesta en relación con diferentes aspectos o vectores que, desde una visión

sistémica, intervienen o son relevantes en la movilidad actual y futura dentro del SIMMB o en el proceso de planificación estratégica.

Está previsto que el proceso de elaboración del nuevo pdM, al que se hace referencia en este pliego, se pueda complementar con otras licitaciones existentes o futuras.

Así mismo, la redacción del nuevo Plan Director de Movilidad (PDM) deberá prever tareas coordinadas y sinérgicas con los proyectos internacionales en los que participa la ATM. Concretamente, la ATM de Barcelona participa como socio en el proyecto Rural Mobility, cofinanciado por el programa Interreg Europe, que se centra en la aplicación de sistemas de transporte inteligente (ITS) y servicios de movilidad a demanda en zonas rurales del SIMMB.

En este ámbito, en el contrato del lote 5 de la presente licitación se tendrán que desarrollar actividades vinculadas al proyecto **Interreg Rural Mobility**.

Este lote está financiado con fondos del proyecto Interreg Rural Mobility hasta un máximo de 49.000,00 euros, IVA excluido.

Interreg Europa es una cooperación interregional. Es un programa cofinanciado por la Unión Europea en su esfuerzo por reducir las disparidades en los niveles de desarrollo, crecimiento y calidad de vida de las regiones europeas y entre ellas. El programa contribuye a este objetivo y se extiende de 2021 a 2027.

El objetivo del proyecto es ayudar a los gobiernos locales, regionales y nacionales de toda Europa a desarrollar e implementar mejores políticas. Así como, también, crear un entorno y oportunidades para compartir soluciones a los problemas de desarrollo regional. Por otro lado, también se apoya el intercambio de buenas prácticas y aprendizaje de políticas entre regiones europeas de 36 países (la UE27, Albania, Bosnia y Herzegovina, Moldavia, Montenegro, Macedonia del Norte, Noruega, Serbia, Suiza y Ucrania).

El presupuesto del proyecto es de 394 millones de euros del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). Cerca del 90% se destina a proyectos de cooperación interregional. El resto financiará los servicios de aprendizaje de políticas y la asistencia técnica de la Plataforma para la implementación del programa.

El proyecto RURAL MOBILITY (Interreg Europe 02C0618) aprobado en el marco del programa de Cooperación Territorial Europea Interreg Europe,

Rural Mobility es la primera iniciativa en Europa que combina los STI con nuevos enfoques políticos para conectar a las regiones rurales europeas en transporte de alta calidad y oportunidades económicas. Lideradas por la provincia de Overijssel, las siete autoridades participantes mejorarán las políticas regionales de transporte mediante la implementación de sistemas de transporte inteligentes y el uso de las mejores prácticas en modelos de gobernanza, estructuras de financiación, gestión de las partes interesadas y participación de las personas usuarias finales de todas las regiones europeas. El proyecto pretende demostrar cómo la política de transporte rural puede

impulsar activamente la inclusión económica y social de poblaciones aisladas anteriormente.

129 millones de ciudadanos de la UE viven en zonas escasamente pobladas que sufren servicios de transporte público deficientes o inexistentes. La dependencia del coche privado es común. Para los grupos sin acceso o capacidad para conducir un coche (personas económicamente vulnerables, personas con discapacidad, jóvenes y personas mayores), la falta de opciones de transporte público implica una reducción de las oportunidades económicas y un mayor aislamiento social. Esto agrava las desigualdades y acelera la despoblación de las zonas rurales (publicación o informe del Centro Común de Investigación publicada en 2022).

Las autoridades públicas (de transporte) tienen dificultades para proporcionar un transporte público rentable y conveniente en estas zonas debido al bajo número de pasajeros de pago por kilómetro. Las nuevas Estrategias de Movilidad Sostenible e Inteligente (SSMS), que incluyen sistemas de transporte inteligentes (ITS), como la Movilidad como Servicio (MaaS), los servicios de autobús a la carta y los viajes compartidos, muestran potencial para abordar los sistemas de transporte fijos y ofrecer servicios de mayor calidad, a la vez que reducen los costes operativos, de CO<sub>2</sub> hasta un 72% (K2Centrum, 2022). Sin embargo, la mayoría de los proyectos europeos anteriores se han centrado únicamente en zonas urbanas con más densidad de pasajeros. La implementación de los STI en zonas rurales exige un marco de apoyo político regional específico, diferente de las políticas actuales de transporte público. Hasta ahora, las autoridades públicas regionales no han tenido la oportunidad de desarrollar ni probar este marco.

Más información en <https://www.interregeurope.eu/rural-mobility>.

## **2.2 Objeto del contrato**

La ATM pone en marcha el proceso de elaboración y tramitación del nuevo pdM 2026-2031, que incluye un conjunto de trabajos de análisis, diagnóstico y propuesta en relación con diferentes aspectos o vectores que, desde una visión sistémica, intervienen o son relevantes en la movilidad actual y futura dentro del SIMMB o en el proceso de planificación estratégica.

El contrato tiene por objeto los servicios de asistencia técnica especializada para la redacción del nuevo Plan Director de Movilidad, abarcando el diagnóstico de la situación actual, la definición de objetivos y estrategias de futuro, la propuesta de medidas específicas, apoyo en el proceso comunicativo y de participación que acompañe al proceso de elaboración del nuevo pdM, que deben contribuir a la confección y tramitación de la documentación del pdM.

Las asistencias técnicas que son objeto de contratación tendrán que prestar a la ATM los medios humanos que resulten necesarios durante la vigencia del contrato, además

de los medios materiales adecuados para el desarrollo de los trabajos, entre los que hay que contar con los correspondientes asesoramientos especializados que puedan surgir durante la realización de los trabajos.

La finalidad de la contratación es la elaboración y aprobación del nuevo pdM 2026-2031, para determinadas temáticas que se corresponden con el objeto de cada uno de los cinco (5) lotes en los que se divide el objeto de contrato.

- Lote 1. Movilidad de mercancías
- Lote 2. Movilidad activa, micromovilidad y seguridad vial.
- Lote 3. Movilidad laboral y otros CGM.
- Lote 4. Capilarización del análisis y las propuestas del pdM en los PMUS y en los corredores de movilidad
- Lote 5. Aspectos innovadores en el ámbito de la movilidad y tareas de apoyo en el proyecto Interreg Rural Mobility

**El objeto del Lote 1 consiste en:**

Asistencia técnica para la redacción del pdM en el ámbito específico de la movilidad de mercancías, que debe incluir el análisis y propuestas de mejora hacia las mercancías y los efectos sobre la distribución urbana de mercancías (DUM) del comercio electrónico.

**El objeto del Lote 2 consiste en:**

Asistencia técnica para la redacción del pdM en el ámbito específico de la movilidad activa, micromovilidad y seguridad vial, que debe incluir el análisis y propuestas de mejora relativas a los modos no motorizados (a pie y en bicicleta) y la micromovilidad, así como en el ámbito de la seguridad vial.

**El objeto del Lote 3 consiste en:**

Asistencia técnica para la redacción del pdM en el ámbito específico de la movilidad laboral y otros CGM, que debe incluir el análisis y propuestas de mejora relativas a la movilidad generada por el acceso al puesto de trabajo, así como para los centros generadores de movilidad del ámbito SIMMB.

**El objeto del Lote 4 consiste en:**

Asistencia técnica para la redacción del pdM en el ámbito específico de la capilarización del pdM en los PMUS y corredores de movilidad, que debe incluir el análisis y propuestas de mejora para que las acciones del pdM puedan capilarizarse y territorializarse en los Planes de Movilidad Urbana, así como en los corredores de movilidad que se establezcan en el ámbito del SIMMB.



### **El objeto del Lote 5 consiste en:**

Asistencia técnica para la redacción del pdM para que incorpore aspectos innovadores en el ámbito de la movilidad. Así mismo, también será necesario incluir propuestas surgidas en el marco del proyecto Interreg Rural Mobility, orientado a evaluar la viabilidad de implantación y el diseño de medidas que permitan introducir soluciones de movilidad innovadoras en el ámbito rural integrado dentro del sistema de movilidad metropolitana de Barcelona.

### **2.3 Tareas a realizar**

A continuación, se define el alcance de las tareas y la metodología a utilizar en cada caso.

Las empresas licitadoras deberán describir en su oferta, de forma detallada, el enfoque metodológico sugerido para dar respuesta a los diferentes puntos que se enumeran en este apartado y los subapartados sucesivos, pudiéndose mejorar o ampliar estos requerimientos mínimos en cada oferta.

De forma general, para todos los lotes, la empresa adjudicataria deberá realizar las siguientes tareas:

- Revisión de la documentación existente a modo de antecedentes e identificación y valoración de la normativa incidente en la materia.
- Recopilación, análisis y tratamiento de información y documentación que permita disponer de un diagnóstico de la situación de partida orientado a poder abordar los aspectos clave de futuro.
- Descripción del estado de ejecución de las medidas relacionadas con el pdM vigente.
- Apoyo en la definición de objetivos, escenarios y alternativas de futuro.
- Identificación de buenas prácticas y tendencias que puedan ser inspiradoras para la elaboración del nuevo pdM, en el contexto autonómico, nacional e internacional.
- Propuesta y concreción de medidas específicas, con la pertinente territorialización, si procede.
- Redacción de los contenidos del documento del nuevo pdM que tengan relación con los trabajos realizados, adaptándose a los formatos indicados y velando por una visualización atractiva y comunicativa, según el manual de estilo que indicará la ATM.
- Apoyo a la ATM en la valoración y tratamiento de las aportaciones durante la tramitación del pdM que tengan relación con el objeto de los trabajos.
- Asistencia y colaboración en las reuniones y espacios de participación o trabajo que tengan relación con los trabajos realizados.

- Coordinación y seguimiento continuado con la Dirección de los trabajos durante la vigencia del contrato y coordinación con el resto de asistencias para las temáticas interrelacionadas.

En cada uno de los lotes definidos se partirá de una reunión inicial en la que se concretará el punto de partida (antecedentes e información a facilitar por parte de ATM), así como los requerimientos específicos en cada caso, para poder definir y validar un programa de trabajo detallado que, junto con las reuniones periódicas de seguimiento, permitan una correcta coordinación del avance de los trabajos.

A continuación, se describen las especificidades de cada uno de los lotes contemplados.

### **2.1.1 Lote 1. Movilidad de mercancías**

#### **a) Alcance y objetivos**

La movilidad de mercancías es crucial para el desarrollo social y económico en el ámbito del SIMMB, si bien genera una serie de disfunciones o ineficiencias que se deben minimizar y/o corregir para contribuir a un modelo global de movilidad sostenible, saludable y eficiente. Se trata, además, de un volumen de movilidad que ha experimentado y experimentará un crecimiento relevante, entre otros, por el efecto del comercio electrónico y determinados modelos en las cadenas de distribución.

Dada la relevancia de este ámbito de movilidad, es imprescindible que en los trabajos de elaboración del nuevo pdM se disponga de un diagnóstico específico que permita encarar con garantías de éxito el planteamiento estratégico de actuaciones, a fin de abordar adecuadamente el reto que supone en términos de planificación y gestión de la movilidad.

Los objetivos concretos de estos trabajos son:

- Realizar un diagnóstico y pronóstico del sector de la movilidad de mercancías en el ámbito SIMMB, con el fin de disponer de la información necesaria para, basándose en las principales tendencias, poder abordar la labor propositiva del pdM.
- Proponer y diseñar las medidas del nuevo pdM relativas a la movilidad de mercancías, teniendo especialmente en cuenta los trabajos que emanan de la Mesa del Sector Logístico de Cataluña (TSL) y los aprendizajes derivados del despliegue de las medidas del pdM 2020-2025 que se corresponden con esta temática.
- Prestar asesoramiento técnico al equipo redactor del pdM en esta temática.
- Redactar los contenidos del documento del pdM 2026-2031 que tengan relación con los trabajos realizados.

#### **b) Trabajos y tareas**

#### A) Caracterización de la movilidad de mercancías

Los principales aspectos a desarrollar en relación con la caracterización de la movilidad de mercancías para la redacción del nuevo pdM, son los siguientes:

- Revisión de los documentos elaborados en los últimos años sobre el transporte de mercancías en Cataluña, teniendo en cuenta, entre otros, el conocimiento y la documentación generados en el marco de la Mesa del Sector Logístico de Cataluña o bien los trabajos realizados en el marco del pdM 2020-2025. Este ejercicio de revisión documental debe permitir conocer su nivel de ejecución de las actuaciones específicas para mercancías, así como la evolución de los indicadores que caracterizan esta movilidad, para realizar un primer trabajo de determinación de los puntos a profundizar, de cara al establecimiento de las estrategias que se quieren proponer al sector.
- Búsqueda de proyectos europeos u otras experiencias innovadoras que hayan profundizado y realizado mejoras en el sector del transporte de mercancías (plataformas urbanas logísticas, electrificación de corredores viarios para camiones, implantación de peajes en la DUM...), que tengan un posible impacto en el nuevo pdM, y análisis de sus conclusiones y propuestas.
- Investigar los aspectos que se haya detallado en la revisión inicial y trabajo de compleción en los que se considere necesario, de cara a poder realizar eficientemente la asistencia técnica, y para esta tarea podrá contar con la ayuda de colaboradores especialistas, y formular grupos de trabajo específico, si lo cree conveniente. La ATM considera necesario profundizar entre otros los siguientes temas:
  - Cómo optimizar la movilidad de las mercancías utilizando las nuevas tecnologías y las informaciones dinámicas y estáticas existentes
  - La mejora de la disminución de las operaciones en vacío
  - Acciones esenciales para mejorar las infraestructuras logísticas
  - Resolución de puntos críticos ferroviarios
  - ¿Cómo servir demandas no satisfechas en el transporte ferroviario?
  - El desarrollo de las infraestructuras del puerto
  - El corredor del Mediterráneo, oportunidades, elementos esenciales a tener en cuenta en el SIMMB. Autopista ferroviaria de mercancías o eje estratégico de captación de mercancías del SIMMB.
  - Caracterización de la distribución urbana de mercancías (cuantificación, aspectos regulatorios, restricciones, roles e intereses de los actores públicos y privados implicados, buenas prácticas en el SIMMB...)
  - Caracterización de la movilidad de las furgonetas asociadas al reparto de mercancías. Cálculo del indicador de la carga media de las mercancías.

- ¿Hasta dónde puede llegar la logística nocturna y cómo desatascar su aplicación?
- Aspectos de posibles mejoras en los próximos años de cara a reducir los impactos ambientales que genera la movilidad de las mercancías
- Otras externalidades generadas por el transporte de mercancías: salud, seguridad, accesibilidad, ...
- Aspectos a mejorar de tipo normativos
- La economía colaborativa en el ámbito de la logística
- Caracterización y análisis del e-commerce con afectación directa a la movilidad urbana para la distribución de mercancías: Sectores y agentes implicados
- Clasificación y análisis de la DUM según la estrategia de distribución, la centralización de la ruta y la consolidación del transporte
- Actualización de los indicadores críticos de mercancías por modos y ámbitos, entre otros vehículos-km, carga por tipología de vehículo, impactos ambientales, orígenes-destinos, nodos y plataformas logísticas, caracterización de las infraestructuras.

#### B) Diagnóstico y definición de objetivos

Como resumen de los trabajos de caracterización, será necesario llevar a cabo un diagnóstico que permita identificar los aspectos críticos y las estrategias prioritarias para dar un impulso al sector de las mercancías y la logística en términos de mejora de la eficiencia y de mejora de los impactos ambientales. En este sentido, será especialmente relevante sistematizar y aplicar los aprendizajes derivados del despliegue de las acciones del pdM 2020-2025 correspondientes al bloque de mercancías.

A partir de este diagnóstico, el equipo consultor apoyará el establecimiento de los objetivos del nuevo pdM que se correspondan con las materias en cuestión. Estos objetivos tendrán que estar alineados con los establecidos por otros organismos nacionales y/o internacionales que puedan ser de aplicación.

#### C) Definición de actuaciones a incorporar en el plan:

Como etapa final de la asistencia técnica, el equipo consultor apoyará en relación con la definición de las medidas y propuestas que se desarrollen dentro de la redacción del nuevo pdM, referidas a esta temática.

Estas medidas desarrollarán, al menos, los siguientes puntos:

- Descripción de la medida
- Objetivos vinculados a la medida
- Actuaciones concretas a llevar a cabo

- Agentes implicados y responsables
- Ejemplos de buenas prácticas
- ...

### **2.1.2 Lote 2. Movilidad activa, micromovilidad y seguridad vial**

#### **a) Alcance y objetivos**

La movilidad activa, en modos no motorizados como el ir a pie o la bicicleta, junto con la micromovilidad, constituyen un aspecto clave que ya fue abordado en el pdM 2020-2025 y que es necesario continuar potenciando y mejorando.

En los últimos años, los modos no motorizados han mantenido un papel protagonista en los desplazamientos en el ámbito del SIMMB. En el caso de la movilidad a pie, las mejoras y la recuperación del espacio público a nivel urbano, junto con una creciente sensibilización social sobre los beneficios de moverse de forma activa, han favorecido su cuota modal.

En el caso de la bicicleta, aunque el potencial de crecimiento es todavía notable, se han registrado importantes incrementos, reforzados en parte por la entrada de la bicicleta eléctrica. Además, se ha avanzado significativamente en el despliegue de una infraestructura ciclista (conexiones interurbanas o áreas de aparcamiento) y se ha apostado por facilitar la intermodalidad, especialmente con el transporte público.

En otro orden de aspectos, es clave que el pdM aborde y reconozca la seguridad vial, referida a todos los modos de transporte, como un reto de primera magnitud, con un claro objetivo de siniestralidad cero. Los trabajos relativos a la seguridad vial deben incluir, también, la siniestralidad y accidentalidad para personas usuarias de la bicicleta, los dispositivos de micromovilidad y las personas que se desplazan a pie.

Sin embargo, los objetivos concretos de estos trabajos son:

- Realizar un diagnóstico y pronóstico en relación con la movilidad en modos no motorizados, la micromovilidad y la seguridad vial.
- Proponer y diseñar las medidas del nuevo pdM relativas a estas temáticas.
- Prestar asesoramiento técnico al equipo redactor del pdM en estas temáticas.
- Redactar los contenidos del documento del pdM 2026-2031 que tengan relación con los trabajos realizados.

#### **b) Trabajos y tareas**

##### **A) Análisis de la situación actual de la movilidad a pie, ciclista y micromovilidad y su infraestructura**

El equipo consultor deberá realizar una labor de recopilación, procesamiento y análisis de la información disponible en esta materia, de forma que se pueda conocer y

caracterizar suficientemente el escenario base de partida del nuevo pdM. La información utilizada deberá ser lo más actualizada posible y en su caso, se deberá tratar teniendo en cuenta los posibles subámbitos territoriales que se establezcan, con el objetivo de contar con una caracterización esmerada que permita afinar los esfuerzos propositivos.

Dentro de estos trabajos se tratarán, como mínimo, los siguientes puntos:

*Movilidad a pie:*

- Demanda global en el conjunto del ámbito del SIMMB. Cuantificación y caracterización de la movilidad a pie.
- Principales flujos intermunicipales de peatones y características de estos itinerarios.
- Potenciales flujos peatonales que podrían establecerse por proximidad entre municipios y características de estos potenciales itinerarios.
- Caracterización de la red de peatones en el ámbito del SIMMB, tanto la urbana como la interurbana.
- Identificación de puntos de conflicto con otros medios de transporte, especialmente el vehículo privado motorizado y la bicicleta.
- Análisis del desarrollo de herramientas de planificación para mejorar las condiciones peatonales. Marco legislativo.
- Identificación de buenas prácticas nacionales o internacionales, tales como planes directores de peatones u otros tipos de instrumentos normativos y planificación.

*Movilidad en bicicleta:*

- Demanda global en el conjunto del ámbito del SIMMB. Cuantificación y caracterización de la movilidad en bicicleta, tratando específicamente la bicicleta eléctrica.
- Principales flujos intermunicipales de movilidad ciclista y características de estos itinerarios.
- Potenciales flujos de movilidad ciclista que podrían establecerse por proximidad entre municipios y características de estos itinerarios potenciales, teniendo en cuenta la aportación de la bicicleta eléctrica.
- Caracterización de la red de movilidad ciclista en el ámbito del SIMMB, tanto la urbana como la interurbana.
- Localización y caracterización de la infraestructura disponible para aparcamiento de bicicletas.
- Caracterización de los robos de bicicletas.
- Identificación de los puntos de conflicto con otros medios de transporte.
- Análisis del desarrollo de herramientas de planificación para potenciar la movilidad en bicicleta.
- Evaluación de la intermodalidad de la bicicleta con el resto de medios de transporte.

- Evaluación de los sistemas existentes de bicicleta compartida.

*Micromovilidad:*

- Demanda global en el conjunto del ámbito del SIMMB. Cuantificación y caracterización de la movilidad en dispositivos de micromovilidad (patinetes eléctricos, monopatines eléctricos, segways, solowheels, hoverboards, etc.).
- Análisis de los servicios de movilidad relacionados con la micromovilidad (movilidad compartida, alquiler de vehículos, etc.).
- Evaluación de la intermodalidad de los dispositivos de micromovilidad con el resto de medios de transporte.
- Análisis y valoración de la convivencia de estos dispositivos con el resto de modos de transporte.
- Estudio de las principales externalidades asociadas al uso de estas opciones modales.
- Identificación de los puntos de conflicto con otros medios de transporte.
- Análisis y valoración de herramientas de planificación o instrumentos de regulación implementados en referencia a estos dispositivos de movilidad, tales como las prohibiciones.
- Evaluación preliminar de opciones de planificación o regulación del uso de estos dispositivos de movilidad, tales como los registros.
- Identificación de referencias internacionales en esta temática.

*Seguridad vial:*

- Evolución de la accidentalidad en el ámbito SIMMB.
- Análisis de los datos de accidentalidad: según tipo de red, tipo de accidente, medios de transporte, localización, ...
- Análisis de la accidentalidad vinculada a personas usuarias vulnerables.
- Causas de accidentalidad.
- Accidentalidad en el transporte de mercancías.
- Identificación de programas de referencia
- Buenas prácticas sobre la reducción de la accidentalidad en flujos interurbanos.

Para las cuatro temáticas consideradas, como punto de partida del análisis, se tendrán en cuenta los trabajos realizados por la ATM, que será necesarios incorporar.

**B) Diagnóstico de la situación actual y establecimiento de objetivos**

Dentro de este punto se propone desarrollar un diagnóstico de la situación de partida que permita la identificación de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades. En este sentido, será especialmente relevante sistematizar y aplicar los aprendizajes derivados del despliegue de las acciones del pdM 2020-2025 correspondientes a estos modos de transporte y la seguridad vial.



A partir de este diagnóstico, el equipo consultor apoyará el establecimiento de los objetivos del nuevo pdM que se correspondan con las materias en cuestión. Estos objetivos tendrán que estar alineados con los establecidos por otros organismos nacionales y/o internacionales que puedan ser de aplicación.

### C) Definición de actuaciones a incorporar en el plan

Como etapa final de la asistencia técnica, el equipo consultor apoyará la definición de las medidas y propuestas del nuevo pdM referidas a estas temáticas.

Estas medidas desarrollarán, como mínimo, los siguientes puntos:

- Descripción de la medida
- Objetivos vinculados a la medida
- Actuaciones concretas a llevar a cabo
- Agentes implicados y responsables
- Ejemplos de buenas prácticas
- ...

## **2.1.3 Lote 3. Movilidad laboral y otros CGM**

### **a) Alcance y objetivos**

La problemática del acceso al puesto de trabajo y de la movilidad relacionada con los centros generadores de movilidad constituyen dos ámbitos que el nuevo pdM debe tener claramente en cuenta, en tanto que se trata de un número de desplazamientos muy elevados, donde el vehículo privado tiene una cuota importante y que, además, supone distancias recorridas más elevadas que en otros. Además, tanto la movilidad de acceso al trabajo como la asociada a los centros generadores contribuyen significativamente a los impactos ambientales de la movilidad, a la vez que pueden acentuar determinadas desigualdades de la población o generar disfunciones en el mercado laboral.

En relación con la movilidad relacionada con el empleo, se deberá tener especialmente en cuenta las políticas de movilidad, usos del tiempo y mejora de la competitividad, como el teletrabajo, la flexibilidad horaria, la racionalización de los tiempos y la planificación de los desplazamientos de movilidad obligada de las empresas y organizaciones, tanto medianas, como grandes y polígonos industriales.

Para abordar esta temática en el marco del nuevo pdM, los objetivos concretos de estos trabajos son:

- Realizar un diagnóstico y pronóstico en relación con la movilidad laboral y los centros generadores de movilidad (CGM).
- Proponer y diseñar las medidas del nuevo pdM relativas a estas temáticas.
- Prestar asesoramiento técnico al equipo redactor del pdM en estas temáticas.



- Redactar los contenidos del documento del pdM 2026-2031 que tengan relación con los trabajos realizados.

## **b) Trabajos y tareas**

### **A) Caracterización de la movilidad laboral y en los CGM**

El equipo consultor deberá realizar una labor de recopilación, procesamiento y análisis de la información disponible en esta materia, de forma que se pueda conocer y caracterizar suficientemente el escenario base de partida del nuevo pdM. La información utilizada deberá ser lo más actualizada posible y, en su caso, deberá tratarse teniendo en cuenta los posibles subámbitos territoriales que se establezcan, a fin de contar con una caracterización minuciosa que permita afinar los esfuerzos propositivos.

Dentro de esta primera etapa de los trabajos habrá que desarrollar las siguientes tareas:

- Revisión de los documentos elaborados en los últimos años sobre la movilidad de los polígonos industriales y CGM en el ámbito SIMMB, así como el nivel de compleción de las propuestas del pdM 2020-2025, detectando aspectos que no han tenido éxito y que habría que mejorar.
- Análisis crítico para extraer aprendizajes en relación con el bajo grado de éxito alcanzado por los diferentes organismos y administraciones que han planificado y aplicado mejoras de la movilidad de este tipo hasta el momento.
- Identificación de figuras de planteamiento o normativas que puedan afectar a la movilidad de los polígonos industriales y centros generadores de movilidad.
- Revisión y actualización de la herramienta de cálculo de que dispone la ATM para la estimación de la movilidad generada.
- Análisis y evaluación de los Planes de Desplazamientos de Empresa redactados durante los últimos años e informados por la ATM, identificando posibles soluciones de interés a replicar en otros centros de trabajo.
- Búsqueda de experiencias innovadoras, tanto a nivel nacional como internacional, que hayan profundizado y realizado mejoras en el sector de la movilidad en los polígonos industriales y los CGM (el papel de los medios no motorizados y las acciones llevadas a cabo, herramientas y acciones para mejorar la eficiencia del vehículo privado, soluciones de transporte a la demanda, mejora de la eficiencia de los servicios de transporte de empresa, implantación de zonas de pago con política de incentivos por las personas usuarias eficientes, las figuras del gestor de la movilidad....) que tengan un posible impacto en el nuevo pdM, y análisis de sus conclusiones y propuestas para valorar su posible implantación en el nuevo pdM. Esta búsqueda también incluirá otros polos de atracción que puedan generar fuertes flujos de movilidad temporal, como festivales, ferias, eventos deportivos...
- Radiografía de la movilidad en los polígonos industriales y CGM del ámbito SIMMB y análisis de posibles sinergias entre polígonos que permitan adoptar

soluciones con un éxito previsiblemente mayor a las llevadas a cabo hasta el momento actual.

- Análisis y cuantificación del teletrabajo y otras iniciativas de despresencialización.
- Análisis y cuantificación del suelo industrial que se prevé poner en funcionamiento en los próximos años a partir de la información de los EAMG, así como de otras posibles fuentes de información. Estimación del número de desplazamientos esperados y caracterización de los mismos.
- Definición y cálculo de los indicadores que permitan caracterizar la movilidad en los distintos ámbitos incluidos en el análisis. Estos indicadores partirán de los que actualmente la ATM realiza un seguimiento, que se deberán analizar de forma crítica, a los que habrá que añadir aquellos que se consideren necesarios.
- Identificación y caracterización de otros polos de movilidad en el SIMMB, con impacto relevante. Esta caracterización incluirá la cuantificación de movilidad, tipos de desplazamientos, niveles de recurrencia, acciones que se implantan para fomentar la movilidad sostenible...

#### B) Diagnóstico de la situación actual y establecimiento de objetivos

Dentro de este punto se propone desarrollar un diagnóstico de la situación de partida que permita la identificación de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades para mejorar la situación de la movilidad laboral y de acceso a los CGM, la eficiencia de estos desplazamientos, así como la disminución de sus impactos ambientales y sociales.

A partir de este diagnóstico, el equipo consultor apoyará el establecimiento de los objetivos del nuevo pdM que se correspondan con la materia en cuestión. Estos objetivos tendrán que estar alineados con los establecidos por otros organismos nacionales y/o internacionales que puedan ser de aplicación.

#### C) Definición de actuaciones a incorporar en el plan

Como etapa final de la asistencia técnica, el equipo consultor apoyará la definición de las medidas y propuestas del nuevo pdM referidas a estas temáticas, teniendo especialmente en cuenta su viabilidad dentro del plazo de vigencia del pdM (6 años).

Estas medidas desarrollarán, al menos, los siguientes puntos:

- Descripción de la medida
- Objetivos vinculados a la medida
- Actuaciones concretas a llevar a cabo
- Agentes implicados y responsables
- Ejemplos de buenas prácticas
- ...

#### **2.1.4 Lote 4. Capilarización del análisis y las propuestas del pdM en los PMUS y en los corredores de movilidad**

##### **a) Alcance y objetivos**

La capilarización del análisis y de las propuestas del Plan Director de Movilidad (PDM) al nivel territorial de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y de los corredores territoriales de dinámicas de movilidad es una necesidad estratégica, a la vez que se alinea con lo establecido en la Ley de movilidad de Cataluña y de las Directrices Nacionales de Movilidad (DN), que son elementos de referencia para la redacción del pdM.

Esta capilarización debe garantizar que las medidas definidas a escala regional se concreten y adapten de forma efectiva a las diversas realidades urbanas, sociales, económicas y morfológicas de los municipios y de los ámbitos funcionales de movilidad del SIMMB.

Además, responde a la voluntad de reforzar el papel de los PMUS como instrumentos clave para la implementación de la movilidad sostenible, dotando a los entes locales de un marco claro, coherente y operativo para orientar sus políticas. Esta aproximación debe entenderse como un acompañamiento activo a los municipios, con el objetivo de facilitarles criterios más claros y eficientes para la planificación y ejecución de medidas, priorizando aquellas que favorezcan la sostenibilidad, la descarbonización, la mejora de la accesibilidad y la cohesión territorial.

##### **b) Trabajos y tareas**

###### **A) Caracterización de la movilidad y de los elementos de planificación**

El equipo consultor deberá realizar una labor de recopilación, procesamiento y análisis de la información disponible en esta materia, de forma que se pueda conocer y caracterizar suficientemente el escenario base de partida del nuevo pdM. La información utilizada deberá ser lo más actualizada posible y en su caso, deberá tratarse teniendo en cuenta los posibles subámbitos territoriales que se establezcan, a fin de contar con una caracterización esmerada que permita afinar los esfuerzos propositivos.

Dentro de esta primera etapa de los trabajos habrá que desarrollar las siguientes tareas:

- Identificación de tipologías territoriales y de movilidad (urbana, interurbana, metropolitana, baja densidad, movilidad turística...) dentro del ámbito del pdM.
- Identificación de buenas prácticas y referencias internacionales sobre la adaptación multinivel de políticas de movilidad (regional-local), con aplicabilidad en el ámbito catalán.
- Mapa de coherencia entre las medidas propuestas en el vigente pdM y la realidad territorial existente (planes en vigor, acciones desarrolladas, vacíos de planificación).

- Análisis de instrumentos técnicos y/o normativos que puedan reforzar la vinculación entre el pdM y los instrumentos de planificación local y supramunicipal.
- Análisis del grado de desarrollo de los PMU y consecución de objetivos.
- Otras acciones en relación con la planificación de la movilidad supramunicipal y la territorialización de las medidas.
- Identificación de indicadores que permitan caracterizar la movilidad en los distintos ámbitos territoriales anteriormente mencionados.

#### B) Diagnóstico de la situación actual y establecimiento de objetivos

Dentro de este punto se propone desarrollar un diagnóstico de la situación de partida que permita la identificación de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades (DAFO) para mejorar la situación de cómo analizar la movilidad en los municipios y corredores, así como implementar las acciones del pdM en este ámbito territorial.

A partir de este diagnóstico, el equipo consultor apoyará el establecimiento de los objetivos del nuevo pdM que se correspondan con la materia en cuestión. Estos objetivos deberán estar alineados con los establecidos por los marcos jurídicos y de gobernanza en relación con la planificación y gestión de la movilidad.

#### C) Definición de actuaciones a incorporar en el plan

Como etapa final de la asistencia técnica, el equipo consultor apoyará la definición de las medidas y propuestas del nuevo pdM referidas a los PMU ya los corredores, teniendo especialmente en cuenta su viabilidad dentro del plazo de vigencia del pdM (6 años).

Definiendo las acciones y aspectos a concretar, como por ejemplo la viabilidad, elementos de gobernanza, costes económicos, sinergias entre acciones, mapeo de actores implicados...

### **2.1.5 Lote 5. Aspectos innovadores en el ámbito de la movilidad y tareas de apoyo en el proyecto Interreg Rural Mobility**

#### **a) Alcance y objetivos**

Los aspectos vinculados a la innovación ya fueron tratados en el anterior pdM, pero en este nuevo pdM habrá que volver a analizarlos para continuar potenciando la mejora continua, así como incorporando los diferentes elementos disruptivos que han ido surgiendo estos últimos años.

Asimismo, algunos elementos que no fueron tratados en el anterior pdM o que, por diferentes motivos, no se hicieron de forma suficiente detallada, se propone incorporarlos en los trabajos de esta asistencia técnica.

Algunos de los puntos a los que habrá que prestar especial atención son:

- El vehículo autónomo y conectado, que pese a tener un grado de madurez mucho menor que el del vehículo eléctrico, puede convertirse en un elemento disruptivo durante el proceso de implantación del nuevo pdM.
- Medidas para reducir las externalidades del vehículo privado y que favorezcan un cambio en el reparto modal como, por ejemplo, los peajes urbanos, tasas para penalizar el uso del vehículo privado, supermanzanas, ZUAP, Zonas de Bajas Emisiones...así como una posible estrategia metropolitana de aparcamiento.
- Drones y vehículos aéreos no tripulados.
- Datos abiertos y masivos, así como soluciones digitales para la movilidad, como una herramienta para la mejora de la planificación, pero a la vez como punto de partida de soluciones tecnológicas que mejoren la experiencia y la información/comunicación de las personas usuarias.
- Acciones vinculadas a la movilidad colaborativa.

Con todo, los objetivos concretos de estos trabajos son:

- Realizar un análisis de posibles aspectos de innovación en el ámbito de la movilidad.
- Proponer y diseñar las medidas vinculadas a los aspectos anteriormente mencionados con incidencia en el ámbito y el horizonte temporal del pdM.
- Prestar asesoramiento técnico al equipo redactor del pdM en esta temática.
- Redactar los contenidos del documento del pdM 2026-2031 que tengan relación con los trabajos realizados.

Los trabajos y objetivos de la presente licitación incluirán un análisis específico orientado al desarrollo de medidas en el ámbito de baja densidad, o en aquellos territorios en los que la movilidad tiene un carácter rural, dentro del Sistema Integrado de Movilidad Metropolitana de Barcelona. Estas tareas se vincularán a las necesidades de actividades que se llevan a cabo en el marco del proyecto europeo **Interreg Rural Mobility**, en el que la ATM participa como miembro del consorcio, y en los que se prevén trabajos de apoyo externo.

## **b) Trabajos y tareas**

### **A) Análisis de la situación actual, grado de implantación y viabilidad de los aspectos vinculados a la innovación**

El equipo consultor deberá realizar una labor de recopilación, procesamiento y análisis de la información disponible en esta materia, de forma que se pueda conocer y caracterizar suficientemente el escenario base de partida del nuevo pdM. La información utilizada deberá ser lo más actualizada posible y, si corresponde, deberá tratarse teniendo en cuenta los posibles subámbitos territoriales que se establezcan, a fin de contar con una caracterización detallada que permita afinar los esfuerzos propositivos.

Dentro de estos trabajos se tratarán, como mínimo, los siguientes puntos:

*Vehículo conectado y vehículo autónomo:*

- Situación actual del vehículo conectado y del vehículo autónomo en relación con el estado actual de la tecnología, grado de madurez... en el ámbito territorial del nuevo pdM.
- Definición de escenarios en función del grado de automatización.
- Análisis del marco normativo vigente en relación con la implementación del vehículo conectado y del vehículo autónomo y previsiones de puesta en servicio.
- Búsqueda de experiencias innovadoras, tanto a nivel nacional como internacional, aplicables a áreas metropolitanas en relación con la implantación del vehículo autónomo/conectado tanto en la movilidad privada como en el transporte colectivo.
- Análisis de sus conclusiones y propuestas y valoración de la posible aplicabilidad en el ámbito del nuevo pdM.
- Estudio de la incidencia de la implantación del vehículo autónomo en la circulación, ordenación y regulación del tráfico rodado e incidencia sobre la capacidad vial.
- Estudio de la incidencia de la implantación del vehículo autónomo en los diferentes modelos de negocio de la movilidad (Business to Consumer (B2C), Business to Business (B2B), Peer to Peer (P2P) ...).
- Estudio de las necesidades de infraestructura para vehículos autónomos y grado de adaptación de la infraestructura existente en el ámbito del pdM (necesidad de carriles bien pintados y marcados, instalación de sensores, etc.).

*Medidas para minimizar las externalidades de la movilidad*

- Análisis y evaluación de las diferentes estrategias de zonas de restricción del vehículo privado que se apliquen en la región de Barcelona (zonas peatonales, supermanzanas, zonas de bajas emisiones...).
- Búsqueda de experiencias innovadoras, tanto a nivel nacional como internacional, aplicables a áreas metropolitanas, clasificadas según el ámbito territorial, el tipo de restricción y los beneficios ambientales obtenidos.
- Análisis de experiencias del tratamiento de la fiscalidad (impuestos, tasas, bonificaciones...), tanto a nivel nacional como internacional, relacionadas con el fomento de la movilidad sostenible y la reducción de sus externalidades.

*Estrategia de aparcamiento en el ámbito del SIMMB*

- Definición y análisis territorial de la situación actual de las diferentes tipologías de aparcamiento en el SIMMB, según su funcionalidad.
- Búsqueda de experiencias innovadoras, tanto a nivel nacional como internacional, aplicables a áreas metropolitanas en relación con la implantación

de una estrategia global de aparcamiento, vinculada a las características urbanas, accesibilidad, oferta de transporte público de alta capacidad, etc. Análisis de sus conclusiones y propuestas y valorar la posible aplicabilidad en el ámbito del nuevo pdM.

- Estudio de las diferentes formas legales que vinculen nuevos desarrollos urbanos con aparcamiento, tanto a nivel nacional como internacional, incluida la obligatoriedad de ofrecer un mínimo o un máximo de plazas de aparcamiento y posibles cargas fiscales por plaza ofrecida, especialmente en centros de negocios, oficinas y áreas comerciales.
- Análisis del aparcamiento y de su función como punto de intercambio modal.
- Otras acciones que permitan establecer una regulación eficiente del aparcamiento desde un punto de vista regional.

### *Drones*

- Contexto y marco regulador, aplicaciones potenciales, mapeo del ecosistema en el ámbito del SIMMB, potenciales externalidades, aceptación social...
- Experiencias, tanto a nivel nacional como internacional. Análisis de sus conclusiones y propuestas y valorar la posible aplicabilidad en el ámbito del nuevo pdM.

### *Datos abiertos y datos masivos*

- Análisis de experiencias de datos abiertos y datos masivos tanto a nivel nacional como internacional, relacionados con la movilidad.
- Análisis de uso de los datos y elaboración de herramientas de soporte de digitalización para tareas de planificación de la movilidad.
- Análisis de aplicaciones móviles que utilicen datos abiertos y datos masivos tanto a nivel nacional como internacional, relacionados con la movilidad.
- Análisis de sus conclusiones y propuestas y valoración de la posible aplicabilidad en el ámbito del nuevo pdM, teniendo en cuenta que la ATM no desarrollará aplicaciones móviles dentro de los trabajos directamente relacionados con el pdM.

### *Medidas vinculadas a la economía colaborativa*

- Grado de implantación actual de la economía colaborativa en relación con la movilidad (de personas y mercancías) y en el ámbito de la región de Barcelona y de su evolución y tendencia.
- Experiencias de la economía colaborativa en relación con la movilidad, tanto a nivel nacional como internacional. Análisis de sus conclusiones y propuestas y valorar la posible aplicabilidad en el ámbito del nuevo pdM.



#### B) Diagnóstico de la situación actual y establecimiento de objetivos

Dentro de este punto se propone desarrollar un diagnóstico de la situación de partida que permita la identificación de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades. En este sentido, será especialmente relevante sistematizar y aplicar los aprendizajes derivados del despliegue de las acciones del pdM 2020-2025 correspondientes a estos modos de transporte y la seguridad vial.

A partir de este diagnóstico, el equipo consultor apoyará el establecimiento de los objetivos del nuevo pdM que se correspondan con las materias en cuestión. Estos objetivos tendrán que estar alineados con los establecidos por otros organismos nacionales y/o internacionales que puedan ser de aplicación.

Se deberá prestar especial atención a la diferenciación de ámbitos territoriales en los que planifica el pdM, y especialmente la diferenciación entre ámbitos metropolitanos y zonas rurales de baja densidad. Los trabajos tendrán que tener en cuenta el desarrollo de otros proyectos y grupos de trabajo en los que participa la ATM como el proyecto Interreg Rural Mobility (<https://www.interregeurope.eu/rural-mobility>.)

#### C) Definición de actuaciones:

Como etapa final de la asistencia técnica, el equipo consultor apoyará la definición de las medidas y propuestas del nuevo pdM referidas a estas temáticas.

Estas medidas desarrollarán, al menos, los siguientes puntos:

- Descripción de la medida
- Objetivos vinculados a la medida
- Actuaciones concretas a llevar a cabo
- Agentes implicados y responsables
- Ejemplos de buenas prácticas
- ...

### **3. DESARROLLO DE LOS TRABAJOS**

#### **3.1 Condiciones generales**

El equipo consultor será, en cada caso, el responsable de todos sus trabajos de producción, así como de los documentos elaborados conjuntamente con la ATM o cualquier otra persona colaboradora que participe en las asistencias técnicas.

La Dirección de los trabajos será designada por la ATM y constará, como mínimo, de una persona representante de la ATM que realizará las funciones que se detallan en este pliego.



Por parte de los equipos consultores, se designará a una persona jefa por cada lote, cuya nominación debe ser aprobada por la ATM y cuyas funciones principales también se detallan en este pliego.

### **3.2 Acceso a otros organismos**

La dirección de la asistencia técnica coordinará y facilitará el acceso de los equipos técnicos contratados a los datos obtenidos, ya la documentación metodológica utilizada por cualquier otro organismo oficial, de acuerdo con sus posibilidades.

También facilitará las credenciales pertinentes a los equipos técnicos cuando la persona jefa de asistencia técnica lo solicite, siempre que la dirección lo considere conveniente.

### **3.3 Dirección del proyecto**

Para todos los lotes, el órgano de contratación designará a una persona que asumirá el control y la coordinación de la ejecución contractual con la empresa contratista, a fin de tratar directamente las cuestiones relacionadas con el desarrollo normal de las tareas indicadas en este pliego.

La Dirección de las asistencias técnicas realizará las siguientes funciones, además de las detalladas en el PCAP:

- Dirigir y supervisar la realización de los trabajos.
- Aprobar el programa de los trabajos.
- Determinar y cumplir las normas de procedimiento.
- Proponer el abono de los trabajos realizados con arreglo al programa previsto.
- Decidir la aceptación de las modificaciones propuestas por los equipos consultores en el desarrollo de los trabajos, que en ningún caso supondrán modificación alguna de su coste final.

La empresa contratista debe designar a una persona responsable a quien encargar la gestión de la ejecución del contrato y que deberá garantizar la calidad de la prestación objeto de este pliego, tratando directamente las cuestiones relacionadas con el desarrollo normal de las tareas indicadas en este pliego con la persona interlocutora designada por el órgano de contratación.

Las personas jefas de cada una de las asistencias técnicas contempladas ejercerán las siguientes funciones:

- Organizar la ejecución del trabajo y poner en práctica las órdenes de la Dirección de la asistencia técnica.
- Representar al equipo técnico como interlocutor único en sus relaciones con la ATM.

- Someter a la Direcció de la assistència tècnica el programa de treball y otras propuestas que se determinen en el presente pliego para su aprobación.
- Observar y hacer observar las normas de procedimiento.
- Proponer a la Direcció de la assistència tècnica las modificaciones que considere convenientes para mejorar sus resultados.
- Redacción de las actas de las reuniones de seguimiento y otras reuniones en las que puedan estar involucrados durante los trabajos.

La Direcció del projecte estarà constituïda entre la empresa adjudicatària y la ATM y/u otras empresas delegadas por la ATM a tal efecto, y realitzarà las funciones de control, seguimiento, inspección y vigilancia de las actividades a ejecutar por parte de las empresas adjudicatàrias a fin de asegurar que se está ejecutando de conformidad con este pliego. Será responsabilidad de la empresa adjudicatària coordinarse eficientemente en la ejecución de sus actividades y reportar regularmente a los organismos de gobernanza que se definan.

### **3.4 Presentación de los trabajos**

El equipo consultor estará sujeto, durante la redacción de los trabajos, a las prescripciones determinadas sobre presentaciones por parte de la ATM, de acuerdo con el formato utilizado por el pdM y que hacen referencia a:

- modelo y las características técnicas de encuadernación para cada formato
- tipos de papel de los documentos
- estructura gráfica y la distribución de los distintos tipos de documentos
- tipos de letra a utilizar
- forma de composición mediante retículas y pautas de fácil aplicación a todo tipo de documentos y a los equipos y programas informáticos habituales en la confección de este tipo de trabajos
- la gama cromática y las tipologías de tratamiento de los diferentes tipos de documentos gráficos: planos, gráficas, diagramas, cuadros, fotografías, etc. en función de las necesidades documentales.

Las especificaciones técnicas de los archivos gráficos a las que se tendrán que ajustar se entregarán a la empresa adjudicatària del trabajo.

- En caso de que haya documentación en soporte papel: los textos que se presenten por escrito se presentarán mecanografiados necesariamente en formato A4 vertical o A3 horizontal. Los planos y gráficos que no acompañen al texto se presentarán en formato A3. La documentación entregada cumplirá las normas descritas en el “Manual de Estilo de la ATM”. Se entregará el original y un ejemplar completo a petición de la ATM.

- En soporte digital: toda la documentación presentada deberá poder obtenerse exactamente a partir de su correspondiente archivo informático. Los formatos de archivo admitidos para la presentación de los trabajos deben ser legibles por los paquetes de programas Microsoft Office o SPSS. Los datos en entorno SIG se entregarán en cualquiera de los formatos admitidos por ArcGis. Sin limitación alguna, y en función del flujo más operativo de trabajo, estos datos se podrán entregar en shapefiles o en geodatabases.

### **3.5 Supervisión y revisión de los trabajos**

La supervisión de los trabajos corresponderá a la Dirección de la asistencia técnica; si ésta lo considera conveniente, podrá establecer determinadas normas de procedimiento.

Las normas de procedimiento reglamentarán la forma de seguimiento de la ejecución del contrato:

- Reuniones de trabajo de la dirección de la asistencia técnica con el equipo técnico contratado.
- Normas de presentación de las relaciones valoradas justificativas de las certificaciones mediante las cuales se abonarán los trabajos.
- Los informes de progreso del/a jefe/a de asistencia técnica sobre la marcha de los trabajos, con periodicidad mensual.
- Aspectos de carácter auxiliar no previstos expresamente en los documentos contractuales que fuera conveniente reglamentar.

La empresa adjudicataria deberá recopilar todos los documentos del proyecto debidamente clasificados en un sistema de gestión documental y entorno colaborativo que debe pactar conjuntamente con la ATM.

A los efectos anteriores, se evaluará el seguimiento y control del cumplimiento de cada una de las entregas definidas. El equipo responsable de la coordinación por parte de la ATM procederá al examen de la documentación correspondiente de cada entrega, de acuerdo con las fechas acordadas en el plan de trabajo, que será sometida a la aceptación por parte de la dirección técnica del proyecto.

### **3.6 Equipo de trabajo**

Las empresas licitadoras deberán proponer un equipo de trabajo con la dedicación necesaria, que deberá ser liderado por un/a Jefe/a de proyecto, con perfil de gestión.

Las empresas licitadoras tendrán que describir en su propuesta:

Lote	Perfiles equipo mínimo	Requerimientos mínimos
<b>Lote 1</b>	<b>Jefe/a de la asistencia técnica</b>	Ingeniería Superior (preferiblemente de Caminos o Industrial), o título correspondiente de Grado, complementado con un Máster habilitante, que actuará como jefe/a de asistencia técnica y responsable de los documentos, tareas y propuestas requeridas, con una experiencia mínima de 8 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización que requiere el perfil (planificación de la movilidad de mercancías).
	<b>Técnico/a especialista en movilidad</b>	Titulación de grado universitario o título superior/técnico de ingeniería, licenciatura, diplomatura o arquitectura con una experiencia mínima de 5 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización requerida por el perfil (movilidad de mercancías).
	<b>Técnico/a en proyectos de movilidad o sistemas de información geográfica</b>	Titulación de grado universitario o título superior/técnico de ingeniería, licenciatura, diplomatura o arquitectura con una experiencia mínima de 5 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización requerida por el perfil (Sistemas de Información Geográfica).
<b>Lote 2</b>	<b>Jefe/a de la asistencia técnica</b>	Ingeniería Superior (preferiblemente de Caminos o Industrial), o su correspondiente título de Grado complementado con un Máster habilitante, que actuará como jefe/a de la asistencia técnica y responsable de los documentos, tareas y propuestas requeridas, con una experiencia mínima de 8 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización que requiere el perfil (movilidad activa, micromovilidad y seguridad viaria).

Lote	Perfiles equipo mínimo	Requerimientos mínimos
	<b>Técnico/a especialista en movilidad</b>	Titulación de grado universitario o título superior/técnico de ingeniería, licenciatura, diplomatura o arquitectura con una experiencia mínima de 5 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización que requiere el perfil (movilidad activa, micromovilidad y seguridad vial).
	<b>Técnico/a en proyectos de movilidad o sistemas de información geográfica</b>	Titulación de grado universitario o título superior/técnico de ingeniería, licenciatura, diplomatura o arquitectura con una experiencia mínima de 5 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización requerida por el perfil (Sistemas de Información Geográfica).
<b>Lote 3</b>	<b>Jefe/a de la asistencia técnica</b>	Ingeniería Superior (preferiblemente de Caminos o Industrial), o su correspondiente título de Grado complementado con un Máster habilitante, que actuará como jefe/a de la asistencia técnica y responsable de los documentos, tareas y propuestas requeridas, con una experiencia mínima de 8 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización que requiere el perfil (movilidad laboral y planificación de la movilidad en centros generadores de movilidad).
	<b>Técnico/a especialista en movilidad</b>	Titulación de grado universitario o título superior/técnico de ingeniería, licenciatura, diplomatura o arquitectura con una experiencia mínima de 5 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización requerida por el perfil (movilidad laboral y planificación de la movilidad en centros generadores de movilidad).
	<b>Técnico/a en proyectos de movilidad o</b>	Titulación de grado universitario o título superior/técnico de ingeniería, licenciatura, diplomatura o arquitectura con una experiencia

Lote	Perfiles equipo mínimo	Requerimientos mínimos
	<b>sistemas de información geográfica</b>	mínima de 5 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización requerida por el perfil (Sistemas de Información Geográfica).
<b>Lote 4</b>	<b>Jefe/a de la asistencia técnica</b>	Ingeniería Superior (preferiblemente de Caminos o Industrial), o su correspondiente título de Grado complementado con un Máster habilitante, que actuará como jefe/a de asistencia técnica y responsable de los documentos, tareas y propuestas requeridas, con una experiencia mínima de 8 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización que requiere el perfil (planes de movilidad urbana).
	<b>Técnico/a especialista en movilidad</b>	Titulación de grado universitario o título superior/técnico de ingeniería, licenciatura, diplomatura o arquitectura con una experiencia mínima de 5 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización requerida por el perfil (planes de movilidad urbana).
	<b>Técnico/a en proyectos de movilidad o sistemas de información geográfica</b>	Titulación de grado universitario o título superior/técnico de ingeniería, licenciatura, diplomatura o arquitectura con una experiencia mínima de 5 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización requerida por el perfil (Sistemas de Información Geográfica).
<b>Lote 5</b>	<b>Jefe/a de la asistencia técnica</b>	Ingeniería Superior (preferiblemente de Caminos o Industrial), o su correspondiente título de Grado complementado con un Máster habilitante, que actuará como jefe/a de la asistencia técnica y responsable de los documentos, tareas y propuestas requeridas, con una experiencia mínima de 8 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la

Lote	Perfiles equipo mínimo	Requerimientos mínimos
		especialización que requiere el perfil (planificación de la movilidad y soluciones innovadoras).
	<b>Técnico/a especialista en movilidad (i)</b>	Titulación de grado universitario o título superior/técnico de ingeniería, licenciatura, diplomatura o arquitectura con una experiencia mínima de 5 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización requerida por el perfil (vehículo autónomo y conectado).
	<b>Técnico/a especialista en movilidad (ii)</b>	Titulación de grado universitario o título superior/técnico de ingeniería, licenciatura, diplomatura o arquitectura con una experiencia mínima de 5 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización requerida por el perfil (medidas de gestión de la movilidad para reducir las externalidades y soluciones colaborativas de movilidad).
	<b>Técnico/a especialista en movilidad (iii)</b>	Titulación de grado universitario o título superior/técnico de ingeniería, licenciatura, diplomatura o arquitectura con una experiencia mínima de 5 años acreditable en el ámbito objeto de esta asistencia técnica y de acuerdo con la especialización requerida por el perfil (gestión de datos y soluciones digitales).

La empresa adjudicataria tendrá que garantizar la continuidad del equipo durante todo el plazo de ejecución de los trabajos. Cualquier cambio de los integrantes del equipo deberá ser autorizado previamente por la ATM. Los posibles cambios o modificaciones en la composición del equipo tendrán que ser comunicados por escrito a la ATM con la debida antelación y aceptados por ésta. En este supuesto, la empresa adjudicataria deberá proponer a una/s persona/s con la formación y experiencia mínimas requeridas en la licitación y, en su caso, teniendo en cuenta las características de las personas del equipo valorado en la licitación, de acuerdo con su oferta.

La ATM se reserva la facultad de requerir a la empresa adjudicataria del contrato la sustitución de cualquiera de los miembros que componen el equipo para lograr un óptimo cumplimiento del contrato.

La obligación de destinar o adscribir el equipo mínimo con arreglo a las condiciones previstas en la presente cláusula tiene la consideración de obligación contractual esencial del contrato.

Además, en caso de sustituir a algún miembro del equipo de trabajo, se exigirá lo siguiente:

- Un período de formación, a cargo de la empresa adjudicataria, para la nueva persona que se incorpore a la ejecución del contrato.
- Un período de coexistencia, de un mínimo de 15 días, entre la persona que causa baja y la persona que se incorpora.

Por otra parte, se hace constar que la ATM queda desvinculada, a todos los efectos, de cualquier relación laboral con el personal de la entidad adjudicataria, dado que se trata de un contrato de asistencia que debe ser considerado como tal en su conjunto.

### **3.7 Programa de trabajo**

El plazo de ejecución de cada uno de los contratos (lotes) es de veintidós (22) meses.

La empresa licitadora deberá incluir en su propuesta técnica un plan de trabajo con el siguiente contenido:

- Calendario global del proyecto, incluyendo fases, subfases y tareas del proyecto
- Sistemática de trabajo con entregas resultantes del calendario anterior, tanto documentos, como entregas (parciales o finales).
- Hitos de seguimiento/control incluyendo el método de verificación y/o desempeño.
- Identificación de potenciales problemas y plan de contingencia en cada caso.

Asimismo, las empresas licitadoras podrán plantear propuestas de entregas y/o certificaciones parciales de acuerdo con el planteamiento del proyecto propuesto siempre que lo considere oportuno para facilitar la implantación y puesta en funcionamiento del objeto del contrato, y para facilitar a la Dirección del proyecto y la ATM su seguimiento

Dentro de los 10 días siguientes a la fecha de inicio de la prestación del objeto del contrato, la empresa contratista deberá entregar al director responsable del contrato el programa de trabajo para su aceptación definitiva. La dirección del contrato resolverá sobre el programa de trabajo en un plazo de 5 días, contados a partir de la fecha de entrega, entendiéndose que la resolución podrá introducir modificaciones, siempre que no contravengan las condiciones del contrato.



Los trabajos se realizarán de acuerdo con el programa de trabajo propuesto por la empresa contratista y aprobado por la ATM, entendiéndose que toda revisión del programa requerirá la aprobación de la dirección de la asistencia técnica.

La fecha de inicio de los trabajos será la del día siguiente a la firma del contrato. El calendario se referirá también a este origen de tiempo.

Cualquier modificación en los plazos de entrega, parciales o finales, deberá ser informada por la dirección de la asistencia técnica y aprobada por la ATM.

Durante la realización de las diferentes fases, los equipos consultores tendrán que facilitar a la Dirección de la asistencia técnica cualquier información solicitada, con un plazo máximo de entrega de 5 días hábiles.

En cada reunión de seguimiento, las empresas adjudicatarias tendrán que entregar un documento de seguimiento con los trabajos realizados y la programación actualizada de los que faltan ejecutar.

### 3.8 Entregas

La empresa adjudicataria deberá entregar la siguiente documentación durante la ejecución del proyecto (para cada uno de los lotes):

#### a) Lote 1. Movilidad de mercancías

Habrà un primer plazo parcial a los **7 (siete) meses** del inicio de la asistencia técnica, que se corresponderà con la fase de avance del nuevo pdM (diagnóstico) y que coincidirá con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Diagnóstico y definición de objetivos en relación con la movilidad de mercancías.

Habrà un segundo plazo parcial a los **11 (once) meses** de ejecución de la asistencia técnica que se corresponderà con la aprobación inicial del pdM (propuestas) y que coincidirá con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Definición de propuestas de mejora a incorporar en el plan.

Habrà un cuarto plazo a los **14 (catorce) meses** de ejecución de la asistencia técnica que se corresponderà con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Entrega final de los documentos a incorporar a la documentación final del pdM.

La entrega final de los documentos a incorporar a la documentación final del pdM, se llevará a cabo al final de la ejecución del contrato, a los **22 (veintidós)**

**meses** de inicio de su ejecución, teniendo en cuenta las aportaciones y ajustes surgidos durante este período de tiempo.

No se podrá reducir el plazo total de la asistencia técnica, puesto que está coordinada con otros trabajos que pueden no estar terminados antes de ese plazo.

b) Lote 2. Movilidad activa, micromovilidad y seguridad vial

Habrà un primer plazo parcial a los **7 (siete) meses** de la asistencia técnica, que se corresponderà con la fase de avance del nuevo pdM (diagnóstico) y que coincidirà con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Diagnóstico y definición de objetivos en relación con la movilidad activa, micromovilidad y seguridad vial.

Habrà un segundo plazo parcial a los **11 (once) meses** de ejecución de la asistencia técnica que se corresponderà con la aprobación inicial del pdM (propuestas) y que coincidirà con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Definición de propuestas de mejora a incorporar en el plan.

Habrà un cuarto plazo a los **14 (catorce) meses** de ejecución de la asistencia técnica que se corresponderà con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Entrega final de los documentos a incorporar a la documentación final del pdM.

La entrega final de los documentos a incorporar a la documentación final del pdM se llevará a cabo al final de la ejecución del contrato, a los **22 (veintidós) meses** de inicio de su ejecución, teniendo en cuenta las aportaciones y ajustes surgidos durante este período de tiempo.

No se podrá reducir el plazo total de la asistencia técnica, puesto que está coordinada con otros trabajos que pueden no estar terminados antes de ese plazo.

c) Lote 3. Movilidad laboral y otros CGM

Habrà un primer plazo parcial a los **7 (siete) meses** de la asistencia técnica, que se corresponderà con la fase de avance del nuevo pdM (diagnóstico) y que coincidirà con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Diagnóstico y definición de objetivos en relación con la movilidad laboral y otros centros generadores de movilidad

Habrà un segundo plazo parcial a los **11 (once) meses** de ejecución de la asistencia técnica que se corresponderá con la aprobación inicial del pdM (propuestas) y que coincidirá con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Definición de propuestas de mejora a incorporar en el plan.

Habrà un cuarto plazo a los **14 (catorce) meses** de ejecución de la asistencia técnica que se corresponderá con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Entrega final de los documentos a incorporar a la documentación final del pdM.

La entrega final de los documentos a incorporar a la documentación final del pdM se llevará a cabo al final de la ejecución del contrato, a los **22 (veintidós) meses** de inicio de su ejecución, teniendo en cuenta las aportaciones y ajustes surgidos durante este período de tiempo.

No se podrá reducir el plazo total de la asistencia técnica, puesto que está coordinada con otros trabajos que pueden no estar terminados antes de ese plazo.

d) Lote 4. Capilarización del análisis y de las propuestas del pdM en los PMUS y en los corredores de movilidad

Habrà un primer plazo parcial a los **7 (siete) meses** de la asistencia técnica, que se corresponderá con la fase de avance del nuevo pdM (diagnóstico) y que coincidirá con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Diagnóstico y definición de objetivos en relación con la capilarización del análisis y las propuestas del pdM en los PMUS y en los corredores de movilidad

Habrà un segundo plazo parcial a los **11 (once) meses** de ejecución de la asistencia técnica que se corresponderá con la aprobación inicial del pdM (propuestas) y que coincidirá con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Definición de propuestas de mejora a incorporar en el plan.

Habrà un cuarto plazo a los **14 (catorce) meses** de ejecución de la asistencia técnica que se corresponderá con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Entrega final de los documentos a incorporar a la documentación final del pdM.

La entrega final de los documentos a incorporar a la documentación final del pdM se llevará a cabo al final de la ejecución del contrato, a los **22 (veintidós) meses** de inicio de su ejecución, teniendo en cuenta las aportaciones y ajustes surgidos durante este período de tiempo.

No se podrá reducir el plazo total de la asistencia técnica, puesto que está coordinada con otros trabajos que pueden no estar terminados antes de ese plazo.

e) Lote 5. Aspectos innovadores en el ámbito de la movilidad

Habrà un primer plazo parcial a los **7 (siete) meses** de la asistencia técnica, que se corresponderà con la fase de avance del nuevo pdM (diagnóstico) y que coincidirá con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Diagnóstico y definición de objetivos en relación con aspectos innovadores de la movilidad

Habrà un segundo plazo parcial a los **11 (once) meses** de ejecución de la asistencia técnica que se corresponderà con la aprobación inicial del pdM (propuestas) y que coincidirá con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Definición de propuestas de mejora a incorporar en el plan.

Habrà un cuarto plazo a los **14 (catorce) meses** de ejecución de la asistencia técnica que se corresponderà con la finalización de los siguientes trabajos descritos en la metodología:

- Entrega final de los documentos a incorporar a la documentación final del pdM.

La entrega final de los documentos a incorporar a la documentación final del pdM se llevará a cabo al final de la ejecución del contrato, a los **22 (veintidós) meses** de inicio de su ejecución, teniendo en cuenta las aportaciones y ajustes surgidos durante este período de tiempo.

No se podrá reducir el plazo total de la asistencia técnica, puesto que está coordinada con otros trabajos que pueden no estar terminados antes de ese plazo.

#### 4. FORMA DE PAGO

Las empresas licitadoras tendrán que detallar en su oferta económica el desglose en función de las entregas a realizar.

En función de las dedicaciones estimadas de los perfiles, se detallan a continuación los importes máximos para cada una de las entregas para todos los lotes:

<b>Fase</b>	<b>% pago</b>
Mes 7: Diagnóstico y definición de objetivos	45%
Mes 11: Definición de propuestas	40%
Mes 14: Incorporación de enmiendas en la documentación	10%
Mes 22: Entrega final de documentos	5%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Los pagos se efectuarán cuando se presenten las correspondientes facturas y previa conformidad del responsable del contrato - del Área de Movilidad de la ATM-, según trabajos realizados y de acuerdo con el precio ofrecido.

## **5. CONDICIONES GENERALES DE EJECUCIÓN**

### **5.1 Confidencialidad y publicidad del servicio**

La empresa adjudicataria está obligada a guardar secreto respecto de los datos o información que, no siendo públicos o notorios, estén relacionados con el objeto del contrato.

Cualquier comunicado de prensa o inserción en los medios de comunicación que la empresa proveedora realice en lo referente al servicio que presta a la ATM deberá ser previamente aprobado.

### **5.2 Propiedad intelectual**

Toda la documentación que se genere durante el servicio es propiedad exclusiva de la ATM.

La empresa licitadora no podrá utilizarla para otros fines sin el consentimiento expreso de la ATM.

Toda la documentación generada en la presente contratación será propiedad de la ATM y no se podrá hacer uso alguno por parte de la empresa adjudicataria, así como todos los desarrollos llevados a cabo dentro de la presente licitación.

### 5.3 Tratamiento de datos de carácter personal

La empresa adjudicataria tratará los datos de carácter personal a los que acceda como consecuencia de la ejecución de este contrato, de conformidad con lo establecido en la normativa vigente en la materia.

La empresa adjudicataria se responsabilizará del uso adecuado de la información que se pueda obtener con el fin de proteger los datos personales, a lo largo de toda la fase de realización del objeto del contrato y también una vez finalizada, basándose en las normativas internacionales al respecto y de obligado cumplimiento, entre ellos y expresamente, el Reglamento (UE) 2016/677, del 16 sobre la protección de las personas físicas en lo que se refiere al tratamiento de datos personales ya la libre circulación de dichos datos, así como cualquier otra normativa nacional y de la Unión Europea que sea aplicable en materia de protección de datos y en relación con los datos personales a los que tiene acceso durante la vigencia de este contrato.

El incumplimiento de estas obligaciones constituye la infracción tipificada en la Ley orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de derechos digitales, sin perjuicio de las responsabilidades exigidas ante la jurisdicción ordinaria.

La empresa adjudicataria debe cumplir en la solución propuesta, en relación con los datos, lo establecido por la Ley Orgánica de Protección de Datos y Garantía de los Derechos Digitales (LOPDGDD), p. ej. ubicar los datos en una base de datos física distinta, cifrar los datos, control de acceso, etc.

La empresa adjudicataria se compromete a cumplir, en relación con los datos tratados en la ejecución del presente contrato:

- Reglamento (UE) 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, sobre la protección de las personas físicas en lo que se refiere al tratamiento de datos personales ya la libre circulación de los datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos)
- La Ley Orgánica de Protección de Datos y Garantía de Derechos Digitales (LOPDGDD).

### 5.4 Esquema Nacional de Seguridad (ENS)

El artículo 2 del vigente Real Decreto 311/2022, de 3 de mayo, por el que se regula el Esquema Nacional de Seguridad, dispone que los pliegos de prescripciones administrativas o técnicas de los contratos que celebren las entidades del sector público incluidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto del ENS contemplarán todos los requisitos necesarios para asegurar la conformidad con el mismo de los sistemas de información en los que se sustenten los servicios prestados por las empresas contratistas, como por ejemplo la presentación de las correspondientes Declaraciones o Certificaciones de Conformidad con el ENS. Esta cautela se extenderá también a la

cadena de suministro de estas empresas contratistas, en la medida de lo necesario y de acuerdo con los resultados del correspondiente análisis de riesgos.

La ATM considera necesario que las empresas proveedoras que vayan a concurrir a esta licitación tendrán que estar en condiciones de exhibir la correspondiente Declaración o Certificación de Conformidad con el ENS. Basándose en lo anterior, y al análisis de los riesgos a los que están expuestos los suministros y servicios objeto de la licitación, la ATM establece como necesario que las entidades licitadoras deberán estar en condiciones de exhibir la correspondiente Declaración de Conformidad con el Esquema Nacional de Seguridad, para la categoría de seguridad BASICA, o superior, de los sistemas que intervengan en la prestación de los servicios indicados, así como mantener la conformidad en vigor durante la vigencia del contrato. Esta declaración o certificado de conformidad con el ENS debe abarcar el ámbito objeto de la contratación. Para las empresas licitadoras, el alcance consiste en que los recursos y servicios digitales que utilicen para tratar la información generada en este contrato, garanticen la confidencialidad, integridad, disponibilidad, autenticidad y trazabilidad.

En caso de que la empresa adjudicataria no pudiera mantener la conformidad con el ENS durante la vigencia del contrato -por imposibilidad de mantener la Declaración de Conformidad o pérdida, retirada o suspensión de la Certificación de Conformidad-, deberá comunicar esta circunstancia, de forma inmediata y sin dilación indebida, a la ATM, quien considerará el impacto de esta circunstancia en la prestación objeto del contrato.

Se establece un mecanismo provisional de acreditación de cumplimiento con el ENS, que consiste en la posibilidad de los proveedores de presentar informes de auditoría, declaraciones de aplicabilidad o procesos de certificación en curso, cuya aceptación de estos documentos dependerá de la validación por parte de la ATM. Se establece la asignación de la empresa adjudicataria, como fecha límite para la entrega de la Declaración o Certificados de Conformidad del ENS.

Los requerimientos de este marco de cumplimiento normativo no excluyen otros requerimientos de ciberseguridad que puedan estar incluidos en este pliego.

## **5.5 Criterios de accesibilidad universal**

La empresa adjudicataria se responsabilizará de cumplir con los criterios de accesibilidad universal, tal y como se definen estos términos en el texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de inclusión social, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

Los medios de comunicación, el diseño de los elementos instrumentales y la implantación de los trámites procedimentales empleados por la empresa contratista en la ejecución del contrato tendrán que realizarse teniendo en cuenta los criterios de accesibilidad universal y de diseño para todos.

## **5.6 Criterios de sostenibilidad y protección del medio ambiente**

La empresa adjudicataria se responsabilizará de cumplir con los criterios de sostenibilidad y protección del medio ambiente, de acuerdo con las definiciones y principios regulados en los artículos 3 y 4, respectivamente, del Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.

Siempre que sea posible, la empresa contratista deberá realizar una elección inteligente de materiales (uso de materiales adecuados para el medio ambiente, evitando los que no lo sean), equipos de eficiencia energética (reducir el coste energético y la huella de carbono colectivo), final de la vida útil y reutilización, etc.

Per substitució,

Lluís Alegre Valls

Director del Àrea de Movilidad

*Firmado electrónicamente*