



PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES QUE HA DE REGIR EL CONTRATO DE SERVICIOS «ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS EN EL ÁMBITO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EUSKADI MEDIANTE TÉCNICAS BIG DATA. PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA-FINANCIADO POR LA UNIÓN EUROPEA-NEXT GENERATIONEU»

CLAÚSULA PRIMERA –OBJETO DEL CONTRATO.

El presente pliego tiene por objeto regular las condiciones técnicas que han de regir la realización del análisis de movilidad mediante Big Data.

Concretamente, el servicio objeto del presente contrato consistirá en realizar un estudio de la movilidad mediante técnicas de Big Data, a fin de profundizar en el conocimiento sobre la movilidad de las personas en la CAE. El indicado análisis se realizará con información obtenida durante el año 2022. Todo ello, en aras de conocer la demanda detallada de movilidad y su evolución, al objeto de garantizar la accesibilidad universal y avanzar hacia un sistema de transporte más sostenible en Euskadi.

La contratista deberá entregar y cargar en los servidores del poder adjudicador habilitados al efecto (BDaaS - Big Data as a Service), o en los que se determine en función de su naturaleza o conveniencia, la siguiente información: datos básicos ("en bruto") que se recopilen, ficheros intermedios y finales, procesos de tratamiento, paneles e informes de resultados, etc. que sean necesarios para la realización de los trabajos objeto de contratación.

Las nuevas tecnologías de la información, como la telefonía móvil, y las avanzadas aplicaciones que pueden manejar, permiten adquirir conocimiento sobre la movilidad de las personas mediante tecnologías de Big Data. Debido a ello, se propone la realización de un análisis de movilidad de personas, mediante tecnología Big Data, para obtener una imagen de la movilidad diaria y de sus consecuencias, lo más detallada y real posible. Las fuentes de información que se deberán utilizar para realizar el análisis serán, como mínimo, las siguientes:

- Datos de movilidad obtenidos mediante telefonía móvil.
- Cancelaciones de tarjetas de transporte público (MUGI, BAT y BARIK), para caracterizar los desplazamientos en transporte público en la CAE.
- Datos de tráfico de las estaciones de aforo.
- Datos de meteorología.
- Datos de las estaciones de La Red de Control de calidad del Aire.
- Calendario de grandes eventos que afecten a la movilidad (por ejemplo: operaciones salida/retorno, eventos multitudinarios,...).
- Otros datos que pudieran resultar de interés.

Dichos datos se recopilarán para todos los días del año 2022. Con estas fuentes de datos se realizarán dos tipos de análisis:



1. Análisis de movilidad mediante Big Data

Se obtendrán los siguientes indicadores de movilidad para todos los días de 2022:

- Matrices origen/destino de la CAE a nivel municipios. En las tres capitales de la CAE se desagregará a nivel distrito o zonal, con el mayor detalle posible. Estas matrices estarán desagregadas por:
 - o Sexo: hombre/mujer.
 - o Rango de edades.
 - o Intervalos horarios.
 - o Nacionalidad.
 - o Modos de transporte.
 - o Desplazamiento habitual/no habitual.
- Se correlacionarán dichos desplazamientos con los datos meteorológicos.
- Se correlacionarán los desplazamientos con el calendario de grandes eventos.
- Se correlacionarán los desplazamientos con los datos de las estaciones de la red de control de calidad del aire.

2. Construcción de un modelo macroscópico de transporte

Además de caracterizar la movilidad para todos los días del año 2022, se seleccionará un mínimo de siete escenarios, definidos en la cláusula tercera, para los que se construirá un modelo macroscópico de transporte mediante un software específico (EMME, VISUM, CUBE...), con el cual, además de los indicadores obtenidos anteriormente, se obtendrán otros indicadores más detallados:

- Asignaciones o trayectorias de los desplazamientos
- Impedancia media de los desplazamientos (tiempo y coste necesarios para realizar dicho desplazamiento)
- Análisis de emisiones y medioambientales derivados de los desplazamientos
- Otros parámetros como análisis económicos, demanda peatonal y en bicicleta... etc.

CLÁUSULA SEGUNDA – DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A DESARROLLAR

Tal y como se ha expuesto en la cláusula anterior, las fuentes de información principales a utilizar serán:

- Datos de movilidad obtenidos mediante telefonía móvil.
- Cancelaciones de tarjetas de transporte público (MUGI, BAT y BARIK), para caracterizar los desplazamientos en transporte público en la CAE.

- Datos de tráfico de las estaciones de aforo.
- Datos de meteorología.
- Datos de las estaciones de La Red de Control de calidad del Aire.
- Calendario de grandes eventos que afecten a la movilidad (por ejemplo: operaciones salida/retorno, eventos multitudinarios,...).
- Otros datos que pudieran resultar de interés.

Igualmente, se deberán recopilar otros que puedan considerarse como factores determinantes en el comportamiento de la movilidad, para otros trabajos futuros.

Se desarrollarán los siguientes trabajos:

1. Trabajo 1: Análisis de movilidad mediante Big Data.

La empresa adjudicataria adquirirá los datos de telefonía móvil que se utilizarán para obtener las matrices origen/destino de los desplazamientos totales en la CAE, para todos los días del año 2022. Para ello, se utilizará el registro de eventos (activos y pasivos), que permiten la geolocalización de los terminales de telefonía móvil. Estas matrices O/D proveerán la movilidad general de las personas viajeras en la CAE.

El criterio para definir un destino como final de viaje podrá ser la permanencia en la misma antena una cantidad de tiempo predeterminada (20, 30, 40... minutos). La licitadora presentará sus algoritmos y metodología para definir el viaje en la oferta técnica. Si con el criterio de permanencia de más de un tiempo predeterminado no se detecta un destino final del desplazamiento, salvo con el regreso al mismo municipio de inicio (se entendería que el destino es el mismo municipio que el de origen), la licitadora presentará los algoritmos adecuados para obtener dicho destino, como, por ejemplo: antena más lejana respecto al origen, antena en la que más tiempo haya permanecido, etc.

Se valorará positivamente la aplicación de filtros para eliminar aquellos terminales móviles que pudieran provocar sesgos en las personas viajeras, cuando éstas porten dos o más terminales móviles. Se describirá el algoritmo a utilizar para ello y el grado de acierto obtenido en estudios previos. La empresa se comprometerá a utilizarlo en este estudio.

Será imprescindible asegurar el cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (LOPD-GDD). Por tanto, serán necesarios procedimientos de anonimización sobre los datos de telefonía que aseguren el cumplimiento de la indicada norma. El licitador explicará los procedimientos que aplicará para cumplir la LOPD-GDD.

Además de los datos de telefonía, para obtener los modos de transporte, se utilizarán las cancelaciones de tarjetas de transporte público MUGI, BAT y BARIK, que serán proporcionadas por las autoridades del transporte territoriales.

Mediante el procesado de las tarjetas de transporte, se obtendrán las matrices origen/destino de transporte público, para todos los días de 2022. De esta manera, y teniendo en cuenta que la penetración del conjunto de las tarjetas de transporte público es de alrededor del 90% en la CAE, los desplazamientos en transporte público quedarán caracterizados de manera detallada. Al tener la caracterización del transporte público, se desglosará dicha matriz en:



- Autobús urbano.
- Autobús interurbano.
- Tren urbano.
- Tren interurbano.

Estas matrices de transporte público se sustraerán a la matriz origen/destino de los desplazamientos totales obtenidas mediante los datos de telefonía, resultando, de esta forma, la matriz de desplazamientos mediante vehículo privado. Así, se obtendrán los modos de transporte para los desplazamientos realizados mediante el siguiente desglose:

- Transporte público: autobús/ferrocarril y urbano/interurbano.
- Vehículo privado.
- En el ámbito urbano, se añadirá el transporte peatonal y en bicicleta.

Igualmente, mediante los datos de telefonía y los de tarjetas de transporte público procesados, se extraerán los resultados de movilidad y los modos de transporte para todos los días del año, por intervalos horarios de 1 hora (00:00-01:00, 01:00-02:00, 02:00-03:00, etc).

La movilidad en la CAE vendrá caracterizada mediante las relaciones origen/destino a nivel municipio y vendrá desglosada por:

- Sexo: hombre/mujer.
- Rango de edades (<18, 19-35, 35-50, 50-65, >65).
- Intervalos horarios de los desplazamientos (por horas, 24 horas al día).
- Nacionalidad de la persona viajera.
- Si es viaje recurrente/habitual o no habitual.
- Modo de transporte:
 - Transporte público:
 - Autobús urbano.
 - Autobús interurbano.
 - Tren urbano.
 - Tren interurbano.
 - Vehículo privado.
 - En el ámbito urbano, se añadirá el transporte peatonal y en bicicleta.

Los resultados finales del análisis de Big Data harán referencia a la totalidad de la población de la CAE mediante la correspondiente elevación de la muestra. Lo anteriormente indicado se aplicará tanto a las personas usuarias de terminales móviles que son clientela de alguno de los operadores de la red de telefonía móvil, como a las personas usuarias de tarjetas de transporte público MUGI, BAT y BARIK.

La movilidad obtenida de esta manera se correlacionará con la meteorología de cada día, obtenida a partir de las fuentes oficiales del Gobierno Vasco, con el fin de encontrar patrones de movilidad dependientes de la meteorología.

De igual manera, se recogerán los datos de las estaciones de la Red de Control de Calidad del Aire de cada día obtenidos a partir de las fuentes oficiales del Gobierno Vasco, para correlacionarlos con la movilidad de cada día y analizar los efectos que produce la movilidad en la calidad del aire.

Además, se elaborará un calendario de grandes eventos, clasificados en función de su tipología (operación salida/retorno, deportivo, cultural,...), con el fin de correlacionarlos con la movilidad y poder evaluar su impacto en la misma. Se considerarán grandes eventos aquellos que movilicen a más de un número significativo de personas (p.ej. 15.000 personas, 20.000 personas...) . Entre otras fuentes, se tomará como referencia la Resolución de 19 de enero de 2022, de la Directora de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, durante el año 2022, en la CAE.

Los datos de meteorología, estaciones de calidad del aire y grandes eventos vendrán recogidos para cada franja horaria, o día del año en el cuadro de mando.

La obtención de estos indicadores se realizará de manera clara, objetiva y visual. Los resultados se representarán en tablas, gráficas y herramientas interactivas como PowerBI o similar.

2. Construcción de un modelo macroscópico de transporte para diferentes escenarios.

Se seleccionará un mínimo de siete escenarios, para los cuales se construirá un modelo macroscópico de transporte de cuatro etapas (generación/atracción, distribución, reparto modal y asignación), mediante un software específico (EMME, VISUM, CUBE...). El modelo restituirá la realidad para cada escenario seleccionado y se alimentará de las fuentes de datos anteriormente citadas. Se utilizarán como demanda las matrices O/D de desplazamientos totales obtenidas mediante la telefonía móvil. Como demanda del transporte público se utilizarán las matrices O/D obtenidas a través de las tarjetas de transporte público. Las asignaciones o trayectorias de los desplazamientos que el modelo provea, se ajustarán mediante los datos de tráfico de las estaciones de aforo, de tal forma que el modelo se ajuste a la realidad y la restituya con detalle.

La elección de los tipos de escenarios vendrá determinada por la especificidad en la movilidad de un día concreto o un rango horario concreto. En primer lugar, se preseleccionarán un determinado número de escenarios, y durante el análisis BigData de la movilidad del punto uno se seleccionarán otros que tengan una movilidad modificada o diferenciada, y se añadirán a la lista. La licitadora ofrecerá una selección de escenarios para los cuales se construirá el modelo macroscópico de transporte y



junto a la Dirección de Planificación del Transporte se terminarán de determinar dichos escenarios. A modo de ejemplo se enumeran los siguientes:

- Laboral soleado/lluvioso/nevado.
- Festivos (domingos, semana santa, navidad, etc.).
- Horas punta laboral soleado/lluvioso (07:00-9:00 a.m. por ejemplo).
- Días con movilidad diferenciada (operaciones salida/retorno, eventos multitudinarios, etc).
- Días seleccionados tras el análisis BigData del punto primero.

La construcción de este modelo permitirá la obtención de indicadores más detallados para los escenarios seleccionados, tales como:

- Asignaciones o trayectorias de los desplazamientos.
- Desglose del modo de transporte de vehículo privado en ligeros y pesados.
- Impedancia media de los desplazamientos (tiempo y coste necesarios para realizar dicho desplazamiento).
- Análisis de emisiones y medioambientales derivados de los desplazamientos.
- Otros parámetros como análisis económicos, consumos energéticos ... etc.

Los mencionados resultados también se ofrecerán en tablas, gráficas y herramientas interactivas y en este último caso, también mediante información gráfica a partir de una herramienta GIS. Al tener los resultados del modelo un gran componente de información geográfica incluido, los resultados se entregarán en un formato que se puedan representar haciendo uso de las herramientas GIS estándar del Gobierno Vasco (IDE de Euskadi).

Una vez establecido el modelo macroscópico para estos escenarios, el modelo podrá realizar predicciones o simulaciones de nuevas situaciones.

Una nueva situación puede venir determinada por múltiples variaciones en el modelo de transporte:

- Modificaciones de la red viaria: nuevas infraestructuras, modificaciones de trazado, etc.
- Modificaciones de la red de transporte: implementación de nuevas líneas, modificación de recorridos o paradas, etc.
- Variaciones de la demanda: nuevos desarrollos urbanísticos en determinadas zonas, nuevo reparto modal, etc.
- Modificaciones en el ámbito económico: nuevos peajes en infraestructuras viarias, actualización de tarifas, etc.

- Modificación en el horizonte temporal considerado.

Se valorará la realización de los trabajos de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de mujeres y hombres y vidas libres de violencia machista contra las mujeres, y en especial, el artículo 16 relativo a estadísticas y estudios. En todo caso, para valorar la integración de la perspectiva de género en el estudio a realizar, las licitadoras deberán describir cómo van a desarrollar los trabajos, teniendo en cuenta que para la integración efectiva de la perspectiva de género, es necesario que el estudio contenga los siguientes elementos:

- La inclusión de la variable sexo.
- Muestras lo suficientemente amplias como para que las diversas variables incluidas puedan ser explotadas y analizadas en función de la variable sexo.
- Explotación y difusión de los datos de modo que se puedan conocer las diferentes situaciones de mujeres y hombres en el ámbito de actuación.
- La posibilidad de otros indicadores que posibiliten un mejor conocimiento de las diferencias en los hábitos de movilidad entre mujeres y hombres.

Finalmente, y atendiendo al artículo 18.4 de la Ley anteriormente citada, se realizará un uso inclusivo y no sexista de todo tipo de lenguaje e imágenes en los documentos y soportes que se produzcan.

La empresa licitadora deberá tener implantado un sistema de gestión de la calidad eficaz que permita centrar, organizar y sistematizar los procesos para la gestión eficiente y la mejora continua con el fin de obtener la máxima rentabilidad y eficacia, demostrando su capacidad de satisfacer los requisitos exigidos en el presente pliego.

CLÁUSULA TERCERA – ORGANIZACIÓN, DESARROLLO Y SEGUIMIENTO DE LOS TRABAJOS.

La dirección de los trabajos corresponderá a la persona del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes designada como responsable del contrato. Sus funciones serán:

- a. Aprobar el plan de trabajo que presente la empresa adjudicataria.
- b. Controlar el cumplimiento de los trabajos especificados en el contrato.
- c. Aprobar los productos y entregables que formen parte del trabajo.

La contratista informará obligatoriamente sobre la marcha general y sobre cualquier aspecto del trabajo a la Dirección del Estudio (dirección de los trabajos), siempre que le sea requerido por ésta, y por escrito, si así se le indica.

El programa de trabajo a presentar con la oferta (secuencia de actividades y sus relaciones, así como los entregables de cada fase) deberá ser coherente con el objeto y estructura del trabajo señalados en las cláusulas anteriores.



Durante los trabajos se recopilarán datos de todo el año 2022 por lo que el procesado de datos de los primeros meses se realizará al mismo tiempo que la recolección de datos de los siguientes meses. Un ejemplo simplificado de un plan de trabajo inicial se presenta en el siguiente gráfico. Es una referencia, ya que la licitadora deberá presentar la planificación que le resulte más ideonea para el proyecto.

	2022												2023	
	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Ene.	Feb.
Fase I. Adquisición datos año 2022														
Base datos de telefonía														
Base datos tarjetas Trpte. Público														
Base datos de aforos de tráfico														
Base datos meteorología y calidad del aire														
Fase II. Análisis de datos BigData														
Análisis datos de telefonía														
Análisis datos tarjetas Trpte. Público														
Análisis datos aforo de tráfico														
Fase III. Construcción modelo de transporte														
Modelo para escenarios preseleccionados														
Modelo para escenarios tras análisis BigData														
Fase IV. Entrega de resultados														
Análisis de datos BigData enero-octubre														
Análisis de datos BigData noviembre-diciembre														
Resultados modelo para escenarios preseleccionados														
Resultados modelo para escenarios tras análisis BigData														

Fase I. Adquisición de datos del año 2022:

A partir de la firma del contrato, se comenzará con la recopilación de los mencionados datos: telefonía, tarjetas de transporte público, aforos de tráfico, meteorología y estaciones de calidad del aire. Se recopilarán los datos desde enero de 2022. Por ende, en la primera fase se actualizarán todos los datos hasta el mes que corresponda.

Fase II. Análisis de datos BigData:

Una vez adquiridos los datos de los primeros meses, se comenzará con el análisis BigData de los datos de telefonía, los datos de tarjetas de transporte público y los datos de aforos de tráfico, utilizando la metodología explicada en la cláusula segunda del presente pliego. En los meses siguientes, se seguirá actualizando la base de datos y, simultáneamente, realizando el análisis BigData.

Fase III. Construcción del modelo de transporte:

En los primeros meses se realizará, en paralelo a los análisis de BigData, la construcción del modelo macroscópico del transporte para los escenarios preseleccionados.

Después de analizar los resultados BigData, se seleccionarán otros días que presenten una movilidad diferenciada y se construirá un modelo para cada escenario seleccionado.

Fase IV. Entrega de resultados:

Esta fase concluirá con la entrega de los resultados del análisis BigData y la construcción del modelo para los diferentes escenarios. Dichas entregas se realizarán en dos fases:

- 31 de diciembre de 2022:
 - o Análisis de datos Big Data de los meses enero-octubre.
 - o La construcción del modelo con sus indicadores para los escenarios preseleccionados.
- 28 de febrero de 2023:
 - o Análisis de datos Big Data de los meses noviembre-diciembre.
 - o La construcción del modelo con sus indicadores para los escenarios obtenidos tras el análisis de los resultados BigData.

El trabajo se realizará en la sede de la empresa adjudicataria.

Al finalizar el contrato, toda la documentación, los datos básicos ("en bruto") que se recopilen, ficheros intermedios y finales, procesos de tratamiento, paneles e informes de resultados, etc. se entregarán a la Dirección de Planificación del Transporte, haciendo uso de los servidores y sistemas estándar de Gobierno Vasco, no pudiendo ésta conservar ningún tipo de documentación, soporte informático u otro tipo de soporte que contenga los datos de información obtenida o elaborada para este trabajo.

Por su parte, la empresa adjudicataria asignará un jefe o jefa de proyecto que representará a la empresa y que participará en las reuniones de seguimiento. Al comienzo del proyecto, en la primera reunión que se celebre, presentará el plan de trabajo con los hitos más relevantes y la metodología a utilizar para llevarlo a cabo.

Para la realización de las tareas objeto del contrato la empresa definirá y fijará la estructura y componentes del equipo humano necesario. Se expondrá la distribución temporal de las tareas según tipo de trabajo, además de las tareas adicionales precisas.

CLÁUSULA CUARTA – INSPECCIÓN DEL TRABAJO

La dirección de los trabajos se reserva el derecho a realizar inspecciones en cualquiera de las fases de la operación. Para dicha inspección, la dirección de los trabajos comunicará por escrito la identificación del personal técnico del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes que realizará dichas labores.

La empresa adjudicataria queda obligada a comunicar al personal técnico del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes que realice la inspección la situación e incidencias del trabajo durante las distintas fases de la operación.



Se mantendrán reuniones periódicas entre la dirección de los trabajos, el personal técnico que realice la inspección y la empresa adjudicataria, con el fin de informar del desarrollo de los trabajos y, eventualmente, introducir modificaciones para mejorar su calidad.

CLÁUSULA QUINTA. ALCANCE Y RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE MOVILIDAD MEDIANTE BIGDATA. PRODUCTOS A ENTREGAR.

1. Análisis de movilidad mediante Big Data

El análisis de movilidad mediante Big Data consistirá en la obtención detallada de la movilidad para el año 2022 y correlacionada con la meteorología, los grandes eventos y la calidad del aire. Así, se entregarán de manera clara, objetiva y visual y representadas mediante tablas y gráficas con herramientas interactivas como PowerBI o similar, las relaciones origen/destino de los desplazamientos e indicadores desglosados de la siguiente manera, para todos los días del año 2022:

- Sexo: hombre/mujer.
- Rango de edades (<18, 19-35, 35-50, 50-65, >65).
- Intervalos horarios de los desplazamientos (por horas, 24 horas al día).
- Nacionalidad de la persona viajera.
- Si es viaje recurrente/habitual o no habitual.
- Modo de transporte:
 - Transporte público:
 - Autobús urbano.
 - Autobús interurbano.
 - Tren urbano.
 - Tren interurbano.
 - Vehículo privado.
 - En el ámbito urbano se añadirá el transporte peatonal y en bicicleta.
- Meteorología.
- Tipología de los grandes eventos asociados.
- Medidas de la red de estaciones de calidad del aire.

2. Construcción de un modelo macroscópico de transporte para diferentes escenarios

Para los escenarios seleccionados se entregará el modelo macroscópico del transporte de cuatro etapas (generación/atracción, distribución, reparto modal y

asignación), construido mediante un software específico (EMME, VISUM, CUBE...). Como resultado de este modelo, se entregarán otros indicadores avanzados para estos escenarios escogidos:

- Asignaciones o trayectorias de los desplazamientos.
- Desglose del modo de transporte de vehículo privado en ligeros y pesados.
- Impedancia media de los desplazamientos.
- Análisis de emisiones y medioambientales derivados de los desplazamientos.
- Otros parámetros como análisis económicos, consumos energéticos ... etc.

Dichos resultados también se ofrecerán en tablas, gráficas y herramientas interactivas y en este caso, también mediante información gráfica, preferentemente, haciendo uso de las herramientas GIS estándar en Gobierno Vasco (IDE de Euskadi).

CLÁUSULA SEXTA – DIRECCIÓN Y DESARROLLO DE LOS TRABAJOS

La dirección de los trabajos corresponderá a la persona del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes nombrada a tal efecto.

Para ejercer de interlocutora con la dirección del estudio, la contratista debe designar, al menos, un trabajador/a como coordinadora técnica o responsable, a quien corresponderá la dirección de los trabajos. Igualmente, impartirá directamente las órdenes e instrucciones laborales al resto de trabajadores/as adscritos/as a la ejecución del contrato.

La dirección de los trabajos definirá, de conformidad con las propuestas de la empresa adjudicataria y con las condiciones de la contratación, todos los aspectos sujetos a decisión que se citan en este pliego.

CLÁUSULA SÉPTIMA – ENTREGA Y PROPIEDAD DE LOS TRABAJOS, SEGURIDAD Y CONFIDENCIALIDAD

La entrega de los trabajos parciales y de final del estudio se realizará en función del programa de trabajo propuesto y aprobado. En cada fase o subfase del programa de trabajo se presentará un informe con el contenido y conclusiones correspondientes, al menos, en archivo informático. Los resultados finales del trabajo serán realizados en ambas lenguas oficiales de la CAE:

Por otra parte, se entregarán en soporte electrónico las bases de información (archivos .csv, .xlsx etc, con las relaciones origen/destino entre municipios desglosados por sexo, edad, etc), que se hayan utilizado, incluyendo todos los ficheros del propio software utilizados para generar el modelo, en los formatos más adecuados para su explotación y actualización, que deberán ser aprobados, en cualquier caso, por la Dirección del Estudio y que se almacenarán en los servidores del Gobierno Vasco.

El contratista acepta expresamente que, tanto la documentación final, como los distintos productos que conforman todos los entregables producidos en el marco del contrato, son propiedad de la Dirección de Planificación de Transporte de la Viceconsejería de

Transportes e Infraestructuras y no podrán ser difundidos, ni cedidos para uso de terceros sin la previa y preceptiva autorización de la Dirección de Planificación de Transporte. También son propiedad de la Dirección de Planificación del Transporte todos los archivos generados en el procesado de datos, como son los archivos .csv, .xlsx etc, con las relaciones origen/destino entre municipios desglosados por sexo, edad, etc. Dichos archivos se almacenarán en los servidores del Gobierno Vasco.

La Dirección de Planificación de Transporte, además, se reserva el derecho de utilizar los productos resultantes del estudio de movilidad, objeto del contrato, con total libertad y para aquellos otros usos que estime convenientes.