

Título SERVICIOS DE CONSULTORÍA GESTIÓN ESTRATÉGICA E INGENIERÍA DE LA PROPIEDAD

Expediente: P10034269

Contrato inferior: No

Asunto PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES
SERVICIOS DE CONSULTORÍA GESTIÓN ESTRATÉGICA E INGENIERÍA DE LA PROPIEDAD

INDICE

1. OBJETO	2
2. ANTECEDENTES	2
3. REQUISITOS DE SOLVENCIA TÉCNICA	4
4. ALCANCE	4
5. PLANIFICACION DE LOS TRABAJOS	5
5.1. ANALISIS Y DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	5
5.2.DISEÑO DEL NUEVO MODELO DE ORGANIZACIÓN Y OPERACIÓN	6
5.3.IMPLANTACION DEL MODELO PROPUESTO	7
5.3.1. Puesta en marcha	7
5.3.2. Project Management Office (PMO) e Ingeniería de la Propiedad	7
6. PRESUPUESTO	8
7. PLAZO DE EJECUCIÓN.	8
8. GARANTÍAS	8
9. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN	8
10. ESTRUCTURA DE LAS OFERTAS	8
11. MODELO DE PROPOSICIÓN DE CRITERIOS EVALUABLES MEDIANTE FÓRMULAS	10

1. OBJETO

El objeto general es la ejecución de servicios de consultoría estratégica e ingeniería destinados a acompañar a la organización en la transición hacia un modelo organizativo y operativo más eficiente, alineado con sus objetivos de negocio y que permita afrontar los retos que se presentan a corto y medio plazo.

Los objetivos específicos son:

- Analizar los retos y capacidades actuales.
- Diseñar un nuevo modelo organizacional.
- Acompañar en la implementación del nuevo modelo, en los siguientes aspectos:
 1. Organización y procesos.
 2. Servicios y medios
 3. Infraestructuras

2. ANTECEDENTES

Europa: hacia un transporte ferroviario más sostenible, eficiente y cohesionado

En el marco de la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro de la Comisión Europea, los operadores de transporte de los Estados Miembro se están adaptando ante el reto de lograr una movilidad más eficiente, sostenible, inteligente y resiliente. Esta estrategia establece hitos específicos relacionados con el transporte ferroviario, como duplicar el tráfico de trenes de alta velocidad en Europa para 2030 y triplicarlos para 2050, o duplicar el tráfico de trenes de mercancías para 2050; e hitos relacionados con la sostenibilidad y la eficiencia, como la neutralidad de carbono para desplazamientos colectivos programados inferiores a 500 km dentro de la UE, o el despliegue a gran escala de la movilidad automatizada.

A nivel europeo, la puesta en marcha de esta estrategia se complementa con otras iniciativas que también marcan un cambio sin precedentes en el sector ferroviario y que responden al reto de armonizar, expandir e integrar al sector dentro de la UE, aumentando la eficiencia, la flexibilidad y fiabilidad del servicio. En concreto, se han puesto en marcha paquetes legislativos que tienen como objeto abrir el mercado ferroviario a la competencia, aumentar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios estatales y definir un marco para un espacio ferroviario europeo único.

En este sentido, el Espacio Ferroviario Europeo Único se concibe como un sistema de redes ferroviarias basado en la competencia, la armonización técnica y el desarrollo conjunto de conexiones transfronterizas. Todo ello mediante la apertura y reestructuración del mercado ferroviario, el aumento de la competitividad, el desarrollo de infraestructuras para garantizar la interoperabilidad y la garantía de precios justos para las y los usuarios.

En el contexto más amplio de la política de transportes de la UE, que incluye el transporte ferroviario, la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) pretende crear una red de nueve corredores principales que conecten las líneas ferroviarias con las carreteras, las vías navegables interiores, las rutas marítimas, los puertos y los aeropuertos de toda la UE, para facilitar el transporte transfronterizo de personas y suministros, y contribuir así a la cohesión territorial.

la política ferroviaria de la UE cuenta con el apoyo de varios programas de financiación, entre ellos el mecanismo. Conectar Europa" - Conectan Europea Facility, iniciativa flagship que desarrolla proyectos de inversión estratégicos por toda la Unión Europea en el ámbito del transporte, la digitalización y la energía.

Euskadi: nuevos proyectos clave para el desarrollo futuro del transporte ferroviario

En este contexto y desde la perspectiva de Euskadi, se apuesta por inversiones dirigidas a la mejora de la infraestructura ferroviaria, la oferta ferroviaria del transporte urbano o la incorporación a la Red Europea mediante la nueva Red Ferroviaria Vasca.

En esta línea y como medidas clave, destacan las siguientes:

- Mejora de la infraestructura ferroviaria: continuación de las obras iniciadas de la pasante del Topo en las líneas de cercanías de Donostia, acceso ferroviario a Pasaia, depósito de trenes de Zumaia, implantación del nuevo sistema de señalización ERTMS, etc.
- Mejora de la oferta ferroviaria en el transporte urbano: proyectos constructivos de ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Zabalgana y nuevas cocheras, ampliación del tranvía de Bilbao a Etxebarri y estudio informativo para la ampliación a Zorrotzaurre.
- Programa del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao: intercambiador de Arriaga, proyectos relacionados con las líneas 4 y 5.
- Incorporación a la Red Europea mediante la nueva Red Ferroviaria Vasca.
- Racionalización del sistema de transporte de la CAPV a través de Eusko Trenbideak, incrementando la participación del sector público ferroviario vasco en nuevas oportunidades y nuevos mercados.
- El traspaso de competencias en materia de transporte ferroviario de cercanías por parte del Estado.

Retos del Transporte por carretera

Enmarco de la ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi, establece principios y objetivos al que debe responder el transporte de personas y mercancías para desarrollar una movilidad sostenible, saludable y segura desde las perspectivas social, económica y ambiental

Muchas administraciones están aprovechando la renovación de sus flotas oficiales para adquirir vehículos eléctricos o de bajas emisiones. En el ámbito de la Unión Europea, se ha publicado la Directiva 2019/116168 sobre la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes. Esta Directiva, basada en el papel ejemplarizante de la administración, establece los objetivos mínimos de vehículos limpios a alcanzar a nivel nacional en el conjunto de determinados contratos públicos en los que se empleen una serie de vehículos. Los objetivos se fijan para dos períodos de referencia diferentes, comprendidos entre 2021y 2025, y desde 2026 a 2030.

En definitiva, la UE está más comprometida que nunca con una transición global hacia una economía baja en carbono, y señala a las autoridades locales y regionales como actores clave en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero mediante la mejora de los sistemas de transporte colectivo, haciéndolos más limpios, más eficientes y sostenibles.

3. REQUISITOS DE SOLVENCIA TÉCNICA

Los requisitos de solvencia técnica están recogidos en la Carátula del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares / Condiciones Generales.

4. ALCANCE

Los servicios solicitados deberán contemplar todos los ámbitos y servicios de la actividad de Euskotren.

Organización y procesos de gestión

Actualmente Euskotren cuenta con una plantilla de aproximadamente 1.200 personas (de las cuales 900 se encuentran trabajando en el ámbito de las operaciones y 300 personas se dedican a labores de gestión y BackOffice). Bajo la Dirección General de la compañía, Euskotren se distribuye en cuatro direcciones y una subdirección:

- Dirección Corporativa adjunta a Dirección General
- Dirección de Operaciones, Mercancías y Planificación Estratégica adjunta a Dirección General
- Dirección de Recursos Humanos
- Dirección de Planificación, Mano de Obra y Sistemas Corporativos
- Subdirección Técnica

Servicios y medios de operación

El alcance del proyecto incluirá todos los servicios y modos de transporte de Euskotren: ferrocarril (pasajeros y mercancías), tranvía, funicular y transporte por carretera.

Se deberán tener en cuenta todos los medios humanos que soportan la operación de los servicios de transporte (aproximadamente 900 personas).

Y en el alcance se consideran incluidos todos los medios materiales de transporte de Euskotren: más de 60 unidades de ferrocarril, 26 unidades de tranvía, más de 70 autobuses, equipamiento de funicular y del museo del ferrocarril, así como diversos vehículos auxiliares.

Infraestructuras corporativas

El alcance del proyecto incluye todas las infraestructuras, instalaciones y edificios propiedad de Euskotren, tanto con uso de oficina, como instalaciones de carácter operativo: talleres y cocheras, o cualquier otra infraestructura asociada a la operación (por ejemplo, CPD).

Para cumplir el objeto marcado, el servicio se estructurará en tres fases: (1) Análisis y diagnóstico de la situación actual, (2) Diseño del nuevo modelo de organización y operación y (3) Implantación del modelo propuesto.

5. PLANIFICACION DE LOS TRABAJOS

5.1. ANALISIS Y DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Esta primera fase tiene como fin estudiar de las capacidades, necesidades y la configuración actual del negocio de la organización, e identificación y análisis de impacto de retos a corto, medio y largo plazo.

En concreto cubre como mínimo las siguientes actividades:

- Estudio del contexto a nivel de Euskadi, Estado y Europa: retos y oportunidades de futuro.
- Análisis del modelo de negocio actual y propuesta de valor: incluyendo perspectiva diente, perspectiva financiera, gestión de la innovación, cadena de valor y actividades clave.
- Análisis de organigrama y funciones (áreas de gestión y áreas técnicas), procedimientos, flujos operativos y modelo de gestión de proyectos; detección de gaps e ineficiencias.
- Análisis de la cartera de proyectos en curso y en cartera.
- Evaluación de la oferta actual: modos de transporte, líneas, servicios y frecuencias.

- Análisis de capacidades de flota de material móvil.
- Evaluación de capacidad en materia de medios humanos de operación y Análisis del plan de habilitaciones.
- Mapeo de infraestructuras y localizaciones relevantes para el desarrollo del negocio.
- Análisis de infraestructura tecnológica (data centers).
- Identificación retos de negocio y operación de la organización en función del contexto y capacidades - necesidades identificadas.
- Benchmarking de mejores prácticas organizativas a nivel estatal e internacional.

5.2. DISEÑO DEL NUEVO MODELO DE ORGANIZACIÓN Y OPERACIÓN

La segunda fase se focaliza en el diseño de un nuevo modelo organizacional y operativo, incluyendo su hoja de ruta y plan de implantación: proyectos, plazos, inversión, etc. En concreto, cubre como mínimo las siguientes actividades:

- Revisión y redefinición del Modelo de Negocio y Operación: incluyendo mapa de procesos, áreas, organigrama y estructura organizativa, perfiles y funciones.
- Propuesta de reestructuración e incorporación de nuevos servicios (perspectiva usuaria).
- Definición del Plan de Explotación y Estrategia de Flota: ferrocarril, tranvía, carretera, funicular, mercancías.
- Definición del Plan de Mantenimiento y/o externalización.
- Definición del Plan de mano de obra: personal de ingeniería, operaciones y gestión.
- Propuesta de revisión del plan de habilitaciones.
- Plan de infraestructuras: usos adecuaciones, actuaciones de mejora, ampliación, nuevas infraestructuras.
- Definición de un modelo unificado de gestión de proyectos: plan la gestión de proyectos mediante BIM (Building Information Management).
- Definición de un Modelo y Sistema de Gestión de la Innovación.
- Definición de una hoja de ruta para la implantación del nuevo Modelo de Negocio y Operación.
- Metodología para la comunicación y gestión del cambio.

5.3. IMPLANTACION DEL MODELO PROPUESTO

La tercera fase incide en el acompañamiento a la organización desde el punto de vista de consultoría estratégica y desde un enfoque técnico e ingeniería, en la puesta en marcha del nuevo modelo organizacional operativo, así como en el desarrollo de proyectos estratégicos e iniciativas clave relacionadas con servicios, medios e infraestructuras.

Esta fase se subdivide en dos subfases:

- Puesta en marcha
- Project Management Office (PMO) e Ingeniería de la propiedad

5.3.1. Puesta en marcha

Esta fase comprenderá:

- Implementación de Plan de Gestión del Cambio.
- Implementación de Estrategia de Comunicación interna para la adopción del nuevo modelo organizacional y operativo.

5.3.2. Project Management Office (PMO) e Ingeniería de la Propiedad

Esta fase comprenderá:

- Asistencia técnica de consultoría estratégica y gestión de la innovación en proyectos tractores internos.
- Asistencia técnica de ingeniería en iniciativas relacionadas con servicios y medios:
- estudios de viabilidad técnica, gestión y control de proyectos.
- Asistencia técnica de ingeniería en iniciativas relacionadas con infraestructuras físicas y digitales: estudios de viabilidad técnica, gestión y control de proyectos y obras.
- Estudio para la implantación de BIM (Building Information Management) en la gestión de proyectos.
- Capacitación y adopción de metodologías ágiles en la gestión.
- Observatorio de tendencias internacionales, mejores prácticas y oportunidades de mercado.

6. PRESUPUESTO

El presupuesto máximo para la ejecución de estos servicios asciende a la cantidad de 1.152.000,00 euros (sin IVA).

Euskotren se reserva la posibilidad de incrementar el importe del presente contrato en hasta un 20% de su cuantía en caso de necesitar más dedicación de la inicialmente presupuestada. La empresa adjudicataria se compromete a poder facilitar los recursos necesarios para satisfacer esta necesidad de Euskotren.

7. PLAZO DE EJECUCIÓN.

El plazo de ejecución será de 24 meses, distribuidos como sigue:

ETAPA	PLAZO
1. Análisis y Diagnóstico	6 meses
2. Diseño del nuevo modelo	4 meses
3. Implantación-Puesta en marcha	2 meses
3. Implantación-PMO	12 meses

8. GARANTÍAS

El plazo de garantía será el ofertado, que como mínimo se establece en 12 meses.

9. CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN

Los criterios de valoración de las propuestas recibidas están recogidos en la Carátula del Pliego de Condiciones Generales.

10. ESTRUCTURA DE LAS OFERTAS

A continuación, se describe la estructura y el orden de incorporación de los sobres que deberán seguir las ofertas de las empresas licitadoras:

Sobre de capacidad y solvencia:

Documentación administrativa que determina el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares / Condiciones Generales y su Carátula.

Sobre de juicios de valor:

Propuesta técnica y criterios evaluables mediante juicios de valor. Las empresas ofertantes deberán presentar una oferta técnica con al menos los siguientes apartados:

Equipo humano

El equipo mínimo requerido se define en la Carátula de Pliegos de Condiciones Generales.

Se valorará la mejora de los perfiles exigidos en pliegos, en función de los requerimientos de las actividades propuestas, además de la dedicación.

Medios materiales y documentación

Que incluirá:

- Sistemas de aseguramiento de la calidad de los trabajos
- La organización del proyecto

Igualdad de mujeres y hombres

Se valorará la incorporación de mujeres al equipo de trabajo propuesto, en función de la dedicación y grado de responsabilidad.

Sobre de fórmulas:

Oferta económica y criterios valorables mediante la aplicación de fórmulas.

Incluirá los siguientes documentos:

- "Modelo de proposición criterios evaluables mediante fórmulas"
- Documento con el desglose de la estructura de costes de la oferta presentada

Los precios ofertados no deberán tener más de dos decimales. Si se pusieran más de dos decimales, sólo se computarán los dos primeros. Podrán no ser admitidos precios nulos, 0€, o que no cumplan los máximos indicados en la tabla.

Las ofertas que no incluyan el documento completamente rellenado en el sobre de fórmulas podrán no ser aceptadas.

No serán aceptadas las ofertas que incluyan cualquier información relativa a los criterios evaluables mediante fórmulas indicados en la Carátula, en otro sobre que no sea el sobre de fórmulas.

11. MODELO DE PROPOSICIÓN DE CRITERIOS EVALUABLES MEDIANTE FÓRMULAS

D./Dña., con domicilio en, calle
....., C.P. y D.N.I., en
nombre propio o en representación de la empresa.....
con domicilio a efecto de notificaciones en, calle
....., C.P. Teléfono
..... y C.I.F.

DECLARO:

I. Que he quedado enterada/o del anuncio de licitación para la adjudicación del presente contrato.

II. Que igualmente conozco el Pliego de Prescripciones Técnicas, con su contenido, el Pliego de Condiciones Generales y la demás documentación que debe regir el presente contrato, que expresamente asumo y acato en su totalidad, sin salvedad alguna.

III. Que la empresa a la que represento cumple con todos los requisitos y obligaciones exigidos por la normativa vigente para participar en dicho concurso, no estando incurso en prohibición para contratar o incompatibilidad alguna a tal efecto.

IV. Que, en relación con el citado concurso, propongo su realización por un precio de€ (*máximo 1.152.000€*), en cuyo precio deben entenderse incluidos todos los conceptos incluyendo los impuestos, gastos, tasas y arbitrios de cualquier esfera fiscal, y beneficio industrial del contratista con la única excepción del IVA.

V. Plazo mínimo de validez de la oferta: meses (*mínimo 3 meses*), a partir de la recepción de ofertas

En, a de de 202..

Fdo.:

Cargo: