

Área MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES

Contrato de servicios que tiene por objeto la revisión y actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao (PMUS)

ELABORADO POR :

Itxaso Ganzedo (Técnica de Planificación)



2024.10.2
4 13:08:15
+02'00'

Con el visto bueno de :
IGNACIO ALDAY (Director del Área de Movilidad)



IGNACIO
ALDAY RUIZ
- 16251016K

Contenido

1. OBJETO DEL CONTRATO	2
1.1. ANTECEDENTES	2
1.2. OBJETO DEL CONTRATO	2
2. ALCANCE DE LOS TRABAJOS A CONTRATAR	3
2.1. PROCESOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA:	3
2.2. DIAGNÓSTICO ACTUALIZADO	4
2.3. ACTUALIZACIÓN, REVISIÓN Y REDACCIÓN DEL PLAN	8
2.4. ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO	8
2.5. PLAN DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	9
3. ENTREGABLES	9
4. MEDIOS NECESARIOS	10
4.1. DISPONIBILIDAD DE PERSONAL	10
4.2. DISPONIBILIDAD DE MEDIOS MATERIALES	12
5. GESTIÓN DEL SERVICIO	12
5.1. OBLIGACIONES GENERALES DE LA CONTRATISTA	12
5.2. IDIOMA	13
5.3. IGUALDAD	13
5.4. CUMPLIMIENTO DE LOS PLAZOS	13
5.5. SEGUIMIENTO DEL CONTRATO	14
5.6. PROPIEDAD INTELECTUAL	14

1. OBJETO DEL CONTRATO

1.1. ANTECEDENTES

El actual **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao 2018-2030 (PMUS)** es el plan que marca el rumbo y coordina las actuaciones en materia de movilidad sostenible de la Villa de Bilbao, impulsando un modelo de ciudad más saludable, más eficiente y sostenible, redundando en una mejora de calidad de vida.

Es una herramienta construida de forma colaborativa y participativa, desde el consenso político, técnico y social, y con un cambio de paradigma en el horizonte: seguir avanzando hacia la sostenibilidad, la competitividad y la innovación.

En junio de 2018, el actual PMUS fue aprobado en Junta de Gobierno. Para lograr el máximo consenso en torno al modelo de ciudad que se persigue con las medidas recogidas en el mismo, ese mismo año se promovió un **Pacto por la Movilidad Sostenible de Bilbao**. Este pacto, pretendía ser la expresión de la voluntad política, de los grupos municipales, y de las entidades, grupos de interés y ciudadanía, de comprometerse con los objetivos del PMUS.

Paralelamente a la firma del Pacto por la Movilidad Sostenible de Bilbao, para hacer seguimiento del PMUS y hacer una labor socializadora y pedagógica se creó también el Foro de la Movilidad.

Tras la publicación del PMUS, se han aprobado:

- Ley 4/2019 de 21 de febrero, de sostenibilidad energética de la Comunidad Autónoma Vasca
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Ley vasca 11/2023 de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi
- Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones
- Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte

Dicha legislación, incluye referencias y obligaciones relativas a los planes de movilidad urbana que es preciso incorporar y que exigen una actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao vigente en estos momentos.

1.2. OBJETO DEL CONTRATO

El presente contrato tiene por objeto la revisión y actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao, incluyendo todos los requerimientos establecidos en la legislación vigente; así como la adaptación de los objetivos, indicadores y medidas actuales, adecuándolos a la evidencia de los resultados alcanzados en los seguimientos semestrales hasta ahora realizados.

En la redacción del plan será preceptivo el cumplimiento de toda la normativa vigente y se deberá cumplir con el contenido mínimo establecido en la misma.

2. ALCANCE DE LOS TRABAJOS A CONTRATAR

La asistencia técnica desarrollará los siguientes trabajos:

- Procesos de participación ciudadana
- Diagnóstico actualizado
- Revisión, Actualización, y Redacción del PMUS
- Estudio de evaluación de impacto de género
- Plan de Seguimiento y Evaluación
- Informe de conformidad con el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi en caso de estar publicado, ya que actualmente está en proceso de elaboración.

2.1. PROCESOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA:

La contratista deberá diseñar y desarrollar un proceso de Participación Pública para dar voz y a la vez corresponsabilizar a la ciudadanía de Bilbao sobre el modelo de movilidad que demandan y para favorecer la fase deliberativa y el contraste de perspectivas diferentes.

Los procesos se realizarán en dos fases:

- Proceso Participativo para la elaboración el diagnóstico actualizado
- Proceso Participativo para la actualización del PMUS

Se promoverá y garantizará la participación de las personas interesadas y del público en general, estableciendo acciones como encuestas, elementos comunicativos, concursos, mesas de trabajo, etc. dirigidas a la participación y dinamización de las comunidades. En el caso de utilizar formularios online para la participación ciudadana, será requisito indispensable asegurar que la ubicación de los servidores de datos de las plataformas se encuentra en la Unión Europea, en cumplimiento de la normativa sobre protección de datos.

El Proceso de Participación incluirá:

- Preparación y análisis previos: se identificarán los diversos grupos de interés y se definirán los roles y las competencias de las personas participantes, así como los criterios a seguir para garantizar una participación equilibrada de los distintos colectivos.
- Desarrollo de los procesos: la opinión de los colectivos se incorporará a lo largo del desarrollo del proyecto según lo establecido en la planificación previa.
- Análisis de propuestas, selección y comunicación: los resultados obtenidos deberán ser comunicados a las personas participantes

2.2. DIAGNÓSTICO ACTUALIZADO

Será preciso realizar un diagnóstico actualizado, tanto a partir de la revisión de toda la documentación y normativa existente, como de la participación pública, como de los estudios de campo que se propongan por parte del contratista.

Deberán analizarse todos aquellos aspectos que influyan en la configuración de la movilidad de la Villa de Bilbao. Habrá que tener en cuenta tanto los desplazamientos externos como los desplazamientos internos, los motivos de los viajes, los perfiles de usuario (perspectiva de género, perfil socioeconómico y cultural, edad, etc.). En concreto, el diagnóstico incluirá:

Análisis de la Demanda de Movilidad:

- Factores que afectan a los desplazamientos. En este punto se analizarán aspectos de organización social que afectan a los flujos de desplazamientos.
 - i. Factores sociodemográficos
 - ii. Productivos
 - iii. Equipamientos y servicios públicos.
- Análisis de los desplazamientos. La adjudicataria deberá recoger en este apartado:
 - i. Volumen de desplazamientos entre distintas zonas
 - ii. Motivos por los cuales se han realizado esos desplazamientos
 - iii. Medios y modos de transporte. Reparto de desplazamientos que se hacen en cada medio de transporte: vehículo privado (diferencia entre mercancías y resto de desplazamientos), peatonales, bicis, VMP y los diversos medios de transporte público.
 - iv. Distribución temporal de los viajes
- Análisis de la demanda de aparcamientos. Se trata de analizar donde, durante cuánto tiempo y por qué motivo se da la presencia de vehículos estacionados. Para ello habrá que estructurar y diferenciar diversos tipos de aparcamientos en base a su funcionalidad, así como a su temporalidad (nocturnos, diurnos, rotatorios, etc.). Para el caso de Bilbao se tendrán en cuenta tanto las plazas de aparcamiento públicas como privadas, en superficie o soterradas, así como aquellos otros recintos susceptibles de albergar aparcamiento debido a su funcionalidad. Este análisis se realizará desde el punto de vista de la movilidad, no desde la demanda de compra de aparcamiento, con especial interés en los aparcamientos de rotación
- Análisis de la demanda de distribución urbana de mercancías (DUM). En este análisis se deberá tener en cuenta el tráfico de mercancías que pasa por la ciudad, el que tiene su origen/destino en Bilbao y la distribución interna de mercancías de “última milla”.
- Análisis del defecto de la implantación de la ZBE de Bilbao: se prevé un cambio en los hábitos de movilidad tanto de la ciudadanía como del tráfico atraído que deberá tenerse en cuenta en los análisis realizados.

Análisis de la Oferta de Movilidad:

Análisis del modelo actual de movilidad en la Villa de Bilbao. Estudio de los modos de transporte y su configuración dentro del espacio urbano. Operatividad, funcionamiento, complementariedad, reparto y necesidades de demanda que satisfacen. En particular se tendrá en cuenta la red de infraestructuras para:

- Peatones. Constituyen uno de los modos de desplazamiento más importantes dentro de Bilbao.
- Ciclistas. Estudio de la infraestructura actual y proyectada.
- Transporte público por carretera. Estudio de la red de autobuses que conforman desplazamientos internos a Bilbao, tanto de Bilbobus como de Bizkaibus.
- Integración tarifaria. Análisis de las posibilidades y afecciones de la integración tarifaria en el transporte público.
- Estudio de la infraestructura del resto de medios de transporte público: metro, tranvía, trenes, funicular, ascensores y taxis.
- Vehículo privado. Análisis de la trama urbana que constituye la infraestructura principal para el vehículo privado.
- Intermodalidad. Análisis de los puntos de intercambio entre dos o más modos o medios de transporte.
- Regulación y ofertas de plazas de aparcamiento. Análisis de la oferta de aparcamiento tanto público como privado y tipos de vehículos al que están destinados.
- Servicios discrecionales y nuevas demandas: Turismo
- Tráfico de mercancías.

Análisis de Variables Externas:

La adjudicataria deberá observar y analizar diversas variables que acotan el campo de actuación del propio plan y que a su vez pueden verse afectadas por la implantación de determinadas medidas. De este modo se deberá analizar:

- Políticas europeas y estatales que afectan a la movilidad. Análisis de la documentación europea y estatal que afecta a los objetivos y criterios de un PMUS (políticas de transportes, movilidad, medioambiental, energética...)
- Planes y Programas Supramunicipales. La movilidad municipal está influenciada por los flujos de tráfico y la gestión de los mismos que hacen las autoridades supramunicipales. En el caso de Bilbao, especialmente de los movimientos que tienen que ver con el Área Metropolitana, aunque siendo una ciudad con centralidad en todo el Norte del Estado está también afectada por las políticas de orden superior.
- Política de urbanismo y otras áreas sectoriales que afectan a la movilidad. Las políticas de urbanismo definidas desde las instancias públicas marcan la orientación de los planes de movilidad tanto en cuanto a restricciones urbanas como en la elección de los sistemas de movilidad. Por ello desde la Unión Europea hasta el Ayuntamiento de Bilbao es necesario revisar cuales son estas tendencias. Asimismo, la coordinación con otros enfoques sectoriales ayuda a la integración de diversas necesidades en beneficio de un mejor resultado global.
- Normativa que puede influir sobre la planificación de los medios de transporte, no únicamente de transportes sino urbanística, medio ambiental, administrativa, etc.
- Restricciones medioambientales. La mayor concienciación de la población y la investigación sobre las repercusiones de los impactos medioambientales constituyen un elemento configurador esencial en el diseño de la movilidad sobre todo si este debe de ser sostenible. Entre los aspectos más importantes que se deben analizar están: contaminación atmosférica, emisiones CO2, ruido y efectos barrera.

- Análisis de las expectativas y percepciones de los usuarios y ciudadanos de Bilbao con relación a los medios de transporte y Bilbobus en particular.
- Análisis de riesgos para la salud y la seguridad. Tener en cuenta las disfunciones de un modelo de movilidad en cuanto a afecciones directas a la población como pueden ser los apartados que tengan que ver directamente con la salud y el riesgo de atropellos.
- Análisis de riesgos de segregación social. Integración de todos los barrios de Bilbao, atender a sus necesidades y facilitarles la accesibilidad en toda la villa. Asimismo, atender las necesidades de grupos con problemas o riesgo de exclusión por tener mayores dificultades de adaptación (discapacitados, personas mayores, etc.)
- Análisis tecnológico de los medios y modos de gestión de la movilidad y de transporte, en especial del transporte de superficie por autobús.
- Análisis relacional entre las variables económicas y la movilidad poblacional en términos de distribución de desplazamientos en medios de transporte.

Incidencia del modelo territorial y urbanístico sobre la movilidad y, en general, en el transporte

Tal y como contempla el artículo 24 de la Ley 4/2019 de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la CAV, el diagnóstico abarcará la incidencia del modelo territorial.

Cuanto mayor sea el grado de convergencia entre los distintos instrumentos de planificación de la movilidad, mayor será la eficacia del PMUS.

Deberá analizarse dicha convergencia y se aportarán herramientas para la coordinación necesaria entre instrumentos, identificando los aspectos vinculantes y definiendo criterios o medidas recomendadas para lograrla.

Incidencia de los modos de transporte en el uso de la energía

El peso que el transporte tiene en el consumo de energía, junto con el hecho de que la casi totalidad de él corresponda a derivados del petróleo, justifica una serie de previsiones encaminadas a intentar reducir este porcentaje y diversificarlo hacia otro tipo de energías.

Deberá realizarse un Estudio de movilidad, a los efectos del consumo energético, incluyendo alternativas al uso del transporte privado y políticas de impulso de la movilidad no motorizada y la no movilidad.

Este diagnóstico deberá indicar, entre otras cuestiones: vías de transporte, aforos, rutas estratégicas para la movilidad no motorizada, lugares de estacionamiento para los distintos tipos de vehículos, sistemas públicos de recarga de combustibles y centros de actividad económica, laboral o de servicios con afluencia pública relevante.

Apartado específico con información en formato tabla y de manera numérica

En este apartado se recogerá la siguiente información:

- Identificación de los núcleos poblacionales del municipio. Es decir, identificación de los distintos núcleos (barrios, edificaciones dispersas) en los que las personas ciudadanas viven.
- Datos demográficos (tipología de personas) de cada uno de estos núcleos poblacionales: nº de personas por sexo, rangos de edad (niños, jóvenes, estudiantes, adultos, mayores), nº de familias, % de vehículos privados segmentando por verano/resto del año y fin de semana/días laborables.
- Hábitos o demandas de movilidad: cuáles son sus municipios destino para cada una de las combinaciones de tipología de personas y núcleo poblacional para las siguientes actividades: (si se considera que se necesitan tipologías adicionales de actividades se podrán añadir a cualquier nivel de la lista)
 - a) Asistencial:
 - Centro de Salud
 - Especialista/Centro de Especialidades/Consultas externas
 - Hospital de referencia
 - Urgencias
 - Residencias
 - b) Administrativa
 - Ayuntamiento
 - Policía
 - Servicios de la Diputación y Gobierno Vasco (Hacienda, catastro, servicios sociales, etc)
 - c) Estudios
 - Instituto
 - Universidad
 - Centro de FP
 - d) Trabajo y deberes sociales
 - Centro de trabajo
 - Compras (de alimentación, ropa...)
 - Visitas de cuidados
 - e) Ocio y Cultura
 - Socialización
 - Cuidado personal
 - f) Otros...
- Para cada una de estas demandas de movilidad, una estimación del número de veces que se realizan de media por persona segmentando por tipo de día (laborable/fin de semana o festivo) y hora del día (horas punta / horas valle, entendidas las horas punta como de 07:00 a 09:30, de 13:00 a 15:00 y de 18:00 a 19:30).

Igualmente, el diagnóstico se hará pivotar sobre las políticas transversales de participación ciudadana y política de género, como obligaciones esenciales recogidas por la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de Movilidad Sostenible de Euskadi.

2.3. ACTUALIZACIÓN, REVISIÓN Y REDACCIÓN DEL PLAN

Se redactará y actualizará el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Bilbao, PMUS, cuya vigencia será de 5 años, teniendo en cuenta los resultados y conclusiones derivados de los procesos participativos e incorporando todos los requerimientos determinados por la legislación en vigor.

La actualización incluirá la adaptación, en caso necesario, de las medidas definidas en el actual PMUS, así como las nuevas medidas a implantar, junto con su correspondiente ficha que incluirá al menos:

- Resultados esperados
- Objetivo a alcanzar
- Valoración económica
- Plazo de implementación
- Indicadores de seguimiento

2.4. ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO

El plan llevará asociado un estudio de evaluación de impacto de género que se integrará dentro del diagnóstico general donde se analizará de manera específica la movilidad en Bilbao desde esta perspectiva, teniendo en cuenta la influencia de otras variables como la edad, nivel adquisitivo, etc. Los objetivos de este informe son:

- Integrar esta perspectiva dentro de un Plan Municipal con amplio impacto en el conjunto de la ciudad
- Determinar si las mecánicas de movilidad conllevan “brecha de género”
- Identificar el modo de medición del impacto de la aplicación de las medidas

En este informe se tendrá en cuenta:

- Si existe diferencias entre sexos y edades con respecto a la movilidad y si estas diferencias suponen algún tipo de discriminación
- Identificación de objetivos específicos en función de esta variable.
- La evolución del impacto de los paquetes de medidas propuestos en función del género y edad
- Acciones dirigidas a neutralizar su posible impacto negativo.

El plan y los estudios precisos para su realización se redactarán teniendo en cuenta los diferentes usos de la ciudad y del espacio que hombres y mujeres realizan, e incluirán propuestas para disminuir las posibles brechas de género, con la finalidad de avanzar hacia el diseño de una ciudad integradora y corresponsable.

El plan deberá dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 46 de la Ley 4/2005.

2.5. PLAN DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

EL Plan Estratégico llevará asociado su propio Plan de Seguimiento y Evaluación con el fin de hacer un seguimiento del impacto del mismo y de su nivel de ejecución.

Dicho Plan deberá incluir:

- Identificación de los objetivos del seguimiento
- Indicadores conectados con los objetivos del Plan y que evalúen el impacto y la consecución de las medidas
- Cronograma de medición de indicadores y protocolos para la adquisición de los datos y tratamiento posterior.
- Definición de responsables

Los indicadores definidos deberán indicarse en términos homologables a estándares de la Unión Europea y en concreto, tal y como establece la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi:

- Referentes a los efectos ambientales de la movilidad
- Referentes al sistema de movilidad
- Indicadores socioeconómicos

Los datos objeto del contrato deberán estar integrados en infraestructura municipal.

3. ENTREGABLES

El/la contratista deberá entregar, como mínimo:

- Diagnóstico actualizado
- Plan de participación pública
- Informe de los procesos participativos

De cada proceso participativo que se realice se elaborará un informe que resuma el propósito, la metodología utilizada y, sobre todo, los resultados obtenidos. Este informe deberá recoger, al menos: el objetivo del proceso participativo, justificación y explicación de la metodología utilizada, datos de participación, resultados y/o conclusiones obtenidas.

Se desarrollará asimismo un informe final del proceso de participación pública desarrollado que incluirá un informe ejecutivo.

- PMUS actualizado: Se entregará junto con una presentación y un informe ejecutivo del mismo
- Plan de seguimiento y evaluación
- Estudio de impacto de género
- Informe de conformidad con el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi en caso de estar publicado ya que actualmente se encuentra en proceso de elaboración.

FORMA/CONDICIONES DE LOS ENTREGABLES:

- a) Bilingüe: Los documentos que vayan a presentarse a la ciudadanía se elaborarán en castellano y en euskera
- b) Lenguaje no sexista e inclusivo: se deberá cuidar en todo momento el lenguaje de forma que no atente contra ninguna sensibilidad.
- c) Lectura Fácil: se favorecerá el uso de un lenguaje claro y sencillo y el PMUS actualizado deberá entregarse maquetado además de en formato completo, también en formato Lectura Fácil.
- d) Imagen corporativa: el diseño de los documentos elaborados irá siempre de acuerdo a la imagen corporativa del Ayuntamiento de Bilbao.

4. MEDIOS NECESARIOS

4.1. DISPONIBILIDAD DE PERSONAL

La Contratista debe poner a disposición del contrato los medios humanos necesarios para el correcto desarrollo de los trabajos alcance del mismo, con la cualificación técnica adecuada y evitando en la medida de lo posible introducir variaciones en su composición a lo largo del contrato. El equipo de trabajo debe contemplar como mínimo los siguientes perfiles:

- a. Delegado o delegada del contrato:**
- b. Consultor Senior Técnico**
- c. Consultor Senior Procesos Participativos**

Que deberán reunir los siguientes requisitos:

TABLA DE PERFILES PROFESIONALES		
Responsabilidad en el contrato (funciones)	Titulación/Formación Académica	Experiencia mínima exigida
Delegada o delegado del contrato	Titulación Universitaria Nivel 3 del MECES	5 años de experiencia en el desarrollo de trabajos similares en el ámbito de la movilidad sostenible
Consultor Senior Técnico	Persona titulada al menos nivel MECES 3 en Especialidad Técnica (Ingeniero/Arquitecto o similar)	5 años de experiencia en el desarrollo de trabajos similares en el ámbito de la movilidad sostenible
Consultor Senior Procesos Participativos	Persona titulada al menos nivel MECES 3 en Especialidades Humanas (Economista, Sociólogo o similar)	5 años de experiencia en socialización e implementación de políticas públicas o procesos participativos.

Los licitadores deberán incluir en su oferta (sobre B) la TABLA DE PERFILES PROFESIONALES del equipo humano que adscribirán al contrato. La comprobación y verificación del cumplimiento de estos requisitos se realizará con carácter previo a la valoración de las ofertas.

La persona propuesta como Delegada del Contrato, podrá ejercer las funciones de cualquiera de los otros perfiles definidos en el apartado anterior, siempre y cuando ésta cumpla con los requisitos indicados en cada caso. Dicha persona tendrá el poder suficiente para tomar en nombre de la empresa adjudicataria las decisiones oportunas, sin que las mismas puedan verse afectadas por falta de capacidad decisoria, ya sea legal o formal, siendo la única interlocutora válida para todos los asuntos relativos al contrato

La persona Delegada del Contrato debe estar a disposición para poder mantener reuniones o conferencias con el Ayuntamiento siempre que el mismo lo solicite con una antelación mínima de tres (3) días laborables. La persona Delegada del Contrato debe contar con total capacidad de control y gestión del personal adscrito total o parcialmente al contrato.

La Contratista debe presentar, previamente al inicio del contrato, una relación nominal de las personas destinadas a los mismos, de acuerdo a la relación de puestos de trabajo recogida en su oferta, de manera que el Ayuntamiento pueda identificar, en cualquier momento, a las personas que ejecutan el servicio. En su caso, la Contratista debe comunicar cualquier variación (altas y bajas) respecto de la relación de puestos que presenta en su oferta.

La discrepancia entre el nivel de conocimientos técnicos del personal ofertado según valores especificados en la oferta, y los conocimientos reales demostrados en la ejecución de los trabajos, dará lugar al requerimiento a la adjudicataria de adopción de medidas para su corrección.

Si la valoración de productividad y calidad de los trabajos de una persona del equipo se considera inadecuada, o resulten incidencias respecto a la correcta ejecución del servicio, se pondrá en conocimiento de la adjudicataria para adopción de medidas para su corrección.

Si la empresa adjudicataria propusiera el cambio de una persona del equipo designada en la oferta, lo comunicará por escrito con 15 días de antelación, exponiendo los cambios realizados y adjuntará datos de perfil equivalente que adscribirá para sustitución.

El Ayuntamiento no tiene ninguna relación jurídica, laboral o de cualquier índole con el personal de la Contratista, ni durante la vigencia del contrato ni al término de este, siendo a cuenta de la Contratista todas las obligaciones, indemnizaciones y responsabilidades que nacieran con ocasión de éste.

La Contratista está obligada al pago de todos los gastos de personal, incluidos salarios y cotización a la Seguridad Social.

El cumplimiento de lo previsto en esta cláusula, así como de los compromisos contenidos en su oferta respecto al equipo humano, se considera obligación contractual esencial de forma que su incumplimiento por parte del contratista podrá ser causa de resolución del contrato.

4.2. DISPONIBILIDAD DE MEDIOS MATERIALES

Los elementos materiales imprescindibles y necesarios para la gestión del servicio deben ser propiedad de la Contratista, o al menos tener garantizado el uso de los mismos mediante el correspondiente contrato sin que su indisponibilidad sea justificación del incumplimiento de las obligaciones de la Contratista.

La Contratista se debe responsabilizar del buen uso de elementos informáticos, redes, materiales o cualquier otra infraestructura municipal que pudiera, en su caso, ponerse a disposición del contrato.

5. GESTIÓN DEL SERVICIO

5.1. OBLIGACIONES GENERALES DE LA CONTRATISTA

En general, y salvo lo expresamente dispuesto en este pliego, son a cargo de la Contratista todos los gastos necesarios para la completa realización del servicio contratado: trámites preparatorios y de formalización del contrato, materiales e instalaciones y personal, además de cualesquiera otras nacidas del contrato o de la participación en la licitación.

La Contratista es responsable de las prestaciones y servicios realizados, así como de las consecuencias que se deduzcan para el Ayuntamiento de Bilbao para terceras personas de las omisiones, errores, métodos inadecuados o conclusiones incorrectas en la ejecución del contrato, en la forma establecida en la normativa sobre contratación.

5.2. IDIOMA

Con carácter general, la Contratista debe cumplir las siguientes obligaciones:

- En los actos de comunicación se debe utilizar el castellano y el euskera, correspondiendo a la Contratista los trabajos de traducción que sean necesarios a tal efecto.
- El resultado del objeto del contrato debe entregarse en ambas lenguas oficiales.
- En el desarrollo de las actividades que implican relación directa con la ciudadanía, se debe atender a la lengua oficial de elección del ciudadano o ciudadana, debiendo garantizar el uso de ambas lenguas oficiales en todos los soportes o actividades que sirvan de base a esa relación (encuestas, cuestionarios, grupos de discusión, etc.). Asimismo, en aquellas actividades que requieran inscripción previa, se posibilitará la elección de la lengua de realización de la misma. Para ello, la Contratista debe destinar al desempeño de las funciones que tengan trato directo con la ciudadanía, efectivos bilingües en euskera-castellano.

5.3. IGUALDAD

La Contratista debe tener en consideración la variable género en todos los documentos, comunicados, contenidos e imágenes en relación con la política de igualdad municipal.

Los procesos participativos deberán incluir la perspectiva de género.

Asimismo, debe velar por la no existencia de lenguaje, iconografía y/o material gráfico contrario a la política municipal de igualdad de género en los instrumentos comunicativos e información asociados al desarrollo del presente contrato.

5.4. CUMPLIMIENTO DE LOS PLAZOS

La Contratista está obligada al cumplimiento de los plazos totales y parciales que se establecen en el presente pliego, así como aquellos que se acuerden a lo largo del desarrollo del contrato para la realización de nuevos trabajos.

Confidencialidad, protección de datos personales y seguridad de la información

La Contratista está obligada a guardar las normas vigentes sobre Copyright, propiedad intelectual y documentación clasificada o de difusión restringida que, por necesidades del contrato, se vea obligada a manejar.

Todos los datos manejados por la Contratista a causa de la prestación de los trabajos son propiedad del Ayuntamiento de Bilbao, sin que la Contratista pueda utilizarlos con un fin distinto al que figura en el contrato. La Contratista está obligada al cumplimiento de la legislación vigente en relación a la protección de datos de carácter personal.

De modo especial, la Contratista debe cumplir con las siguientes premisas:

- Guardar la debida confidencialidad y secreto sobre los hechos, informaciones, conocimientos, documentos y otros elementos a los que tenga acceso con motivo de la prestación del servicio, sin que pueda conservar copia o utilizarlos para cualquier finalidad, incurriendo en caso contrario en las responsabilidades previstas en la legislación vigente.
- Informar a su personal de que sólo pueden tratar la información del Ayuntamiento para cumplir los servicios objeto de este pliego y también de la obligación de no hacer públicos, ceder o enajenar cuantos datos conozcan.
- Incluir una cláusula de confidencialidad y secreto en los términos descritos, en los contratos o acuerdos que suscriban con las personas o empresas destinadas a la prestación del servicio objeto del presente pliego.
- En caso de que el personal de la Contratista tuviera acceso a la información del Ayuntamiento de Bilbao en sus locales y sistemas de información, la Contratista, al igual que el personal, se debe someter a los documentos de seguridad vigentes en la Administración para cada uno de los ficheros a los que tenga acceso, e igualmente a las especificaciones e instrucciones de los responsables de seguridad en materia de protección de datos de cada uno de los agentes municipales afectados.

Todos aquellos datos que pudiera conocer la Contratista en relación con los servicios contratados se entienden confidenciales, debiendo guardar la identidad y el secreto de los mismos. La Contratista debe indemnizar al Ayuntamiento de Bilbao y a las personas afectadas por los daños y perjuicios causados por contravenir el deber de sigilo profesional.

5.5. SEGUIMIENTO DEL CONTRATO

Se mantendrán reuniones con la persona coordinadora designada por el Ayuntamiento de forma periódica y cuando las circunstancias del proyecto lo requieran.

La asistencia técnica recogerá acta de cada una de estas reuniones.

Las reuniones dependiendo de las circunstancias o de las necesidades podrán ser presenciales o virtuales.

Las facultades de Inspección y Control del buen desarrollo del servicio pueden ser ejercidas en todo momento por el Ayuntamiento de Bilbao o personal autorizado por éste.

5.6. PROPIEDAD INTELECTUAL

La propiedad intelectual de todos los documentos y resultados de los trabajos realizados es propiedad exclusiva del Ayuntamiento de Bilbao y debe quedar en poder de éste. Asimismo, sin perjuicio de lo dispuesto por la legislación vigente en materia de propiedad intelectual y de protección jurídica de las instalaciones informáticas, la Contratista acepta expresamente que los derechos de explotación de la documentación y contenidos generados correspondan únicamente al Ayuntamiento de Bilbao, con exclusividad y a todos los efectos. Toda vez que la Contratista no puede hacer uso de la documentación

y contenidos generados con ocasión de la ejecución del presente contrato salvo que goce de la previa autorización, expresa y escrita, de dicha administración pública.

Durante la ejecución de los trabajos objeto del contrato, la Contratista se compromete, en todo momento, a facilitar a las personas designadas por la RC la información y documentación que éstas soliciten para disponer de un pleno conocimiento de las circunstancias en que se desarrollan los trabajos, así como de los eventuales problemas que puedan plantearse y de las tecnologías, métodos y herramientas utilizados para resolverlos.