



ACLARACIONES EN RELACIÓN AL PROCESO DE LICITACIÓN DEL PROCEDIMIENTOS ABIERTO DEL CONTRATO:

0100DGT29377 correspondiente al Servicio, obras y suministros para la conservación y explotación de las instalaciones ITS en las carreteras gestionadas desde el Centro de Gestión del Tráfico del Norte

Consultas formuladas por:

Ismael Gómez.

Jefe Departamento Sistemas

Dirección Técnica IRMS

FCC Industrial

CONSULTA nº 1:

En el ANEXO I CUADRO DE CARACTERÍSTICAS DEL PLIEGO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES

del Pliego de Condiciones Administrativas, se indica

12.1 CRITERIOS NO EVALUABLES DE FORMA AUTOMÁTICA (SUBJETIVOS): hasta 30 puntos

Todas las mejoras que se indican en esta cláusula serán sin coste para la administración; no obstante, el licitador deberá indicar la valoración económica de cada una de las mejoras que oferte.

1 PROPUESTA DE INFORME DE ACTUACIONES DE CONSERVACION REALIZADAS. Hasta 5 puntos

Se deberá adjuntar una propuesta de informe de actuaciones de conservación, mejora y actualización así como todos los partes a implementar.

En la descripción de esta propuesta se detallarán la periodicidad de los informes, distribución territorial y herramientas puestas a disposición para su generación. No conllevará el suministro ni la instalación de software. La descripción de la oferta no superará los 5 folios escritos por una cara y en letra de tamaño no superior a Arial narrow 12.

Se valorará:

- Descripción técnica del contenido y alcance de los informes y partes de conservación. **Hasta 2,5 puntos.**
- Procedimientos, herramientas y metodología para su implantación. **Hasta 1,5 puntos.**
- Cronograma e hitos para su implantación. **Hasta 1 punto.**

2 PROPUESTA DE INFORME DE CUADRO DE MANDO. Hasta 5 puntos

Se deberá adjuntar una propuesta de informe de cuadro de mando incluyendo indicadores. Se describirá el modelo técnico y operativo (riqueza de datos, análisis y resultados, integración entre su funcionalidad y los procedimientos operativos). No conllevará el suministro ni la instalación de software.

La descripción de la oferta no superará los 5 folios escritos por una cara y en letra de tamaño no superior a Arial narrow 12.

Se valorará:

- Descripción técnica del contenido y alcance del cuadro de mando. **Hasta 2,5 puntos.**



- *Procedimientos, herramientas y metodología para su implantación. Hasta 1,5 puntos.*
- *Cronograma e hitos para su implantación. Hasta 1 punto.*

En los apartados nº 1 y nº 2 se indica que “NO CONLLEVARÁ EL SUMINISTRO NI LA INSTALACIÓN DE SOFTWARE”.

No obstante dentro de la valoración de estos apartados se solicita la presentación de la herramienta y metodología de implantación.

Solicitud de Aclaración:

¿Existe ya algún software en DGT para la implementación de estas funcionalidades ?

Si existiera les solicitamos nos indiquen el fabricante del mismo.

Si no existiera que tipo de utilidades o software admitirían dentro de las propuestas.

En cualquier caso, les rogamos detallen con mayor precisión el significado y alcance esperado para esta propuesta.

Respuesta a la CONSULTA nº1:

Con la referencia incluida en la descripción de la mejora “NO CONLLEVARÁ NI EL SUMINISTRO NI LA INSTALACIÓN DE SOFTWARE”, se precisa que las herramientas que se pongan a disposición para la generación de informes de actuaciones de conservación y generación del cuadro de mando serán propiedad o uso bajo licenciamiento de la empresa adjudicataria sin que suponga un desarrollo informático o entregable para el Centro de Gestión del Tráfico.

En el CGT del Norte, la aplicación ITS existente (SIGA JAVA), del fabricante INDRA SISTEMAS, genera informes básicos de funcionamiento y datos de cada equipo (ETD, estación meteorológica, panel de mensaje variable...) tratado individualmente. No genera informes de mantenimiento.

Sí se dispone de una aplicación de mantenimiento propia de la DGT en la que es posible visualizar, en tiempo presente y mediante consulta de históricos, las incidencias o averías de los equipos que se detectan en Sala de Control o bien la información que reportan las parejas de campo con sus PDA's de trabajo. A modo de ejemplo, se remiten 2 ejemplos: uno de mantenimiento preventivo y otro de mantenimiento correctivo.

El software actual SIGA JAVA del CGT no tiene implementada la funcionalidad de generación de cuadro de mando. El fabricante es INDRA.

Se considera suficientemente descrito el alcance de las mejoras, se pretende recibir propuestas innovadoras en los dos aspectos mencionados.

EJEMPLO DE MANTENIMIENTO CORRECTIVO:

Fecha incidencia: 31-10-2016

Hora incidencia: 14:58:44

Equipo: AST2

Encargado: Fernando Prieto

Operador 1: Marcos Prado del Valle

Operador 2: Juan Ramón Pérez

Grado: Normal

Tipo actuación: Correctivo con pieza

Vía: A-66

Tipo equipo: Fibra Óptica

Tramo: PKI:35+200; PKF:35+200

Hora inicio reparación: 14:55

Hora fin reparación: 14:58

Causas de la avería:

Corte de fibra

Lista de fibras:Fibra Óptica 1,Fibra Óptica 2 Reparación/es realizada/s:

Punto de fusión de fibra óptica en empalme recto o derivación (Código: D07-039)

Unidades: 2

Número total de piezas sustituidas: 1

Observaciones: SE DETECTA CORTE DE FIBRA A PIE DE RADAR. SE RECUPERA FIBRA ÓPTICA EN ARQUETAS PREVIAS AL RADAR. SE REALIZAN LAS FUSIONES EN EL PATCH PANEL.

Estado final actuación: Reparado

Posición: <http://maps.google.com/?z=11&q=43.32219374,-5.87208962>

Versión app: 4.9.5





EJEMPLO DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO:

Fecha incidencia: 03-11-2016

Hora incidencia: 10:10:19

Equipo: BEN3

Encargado: Samuel Merino

Operador 1: Leví Gallego

Operador 2: José Luis Romero

Tipo actuación: Preventivo

Vía: A-6

Tipo equipo: MET

Equipo, vía, sentido: MET_ A-6_0324+420_D_N01

Hora inicio reparación: 09:44

Hora fin reparación: 10:10

Reparación/es realizada/s:

Calibración

Observaciones: SE AJUSTAN Y CALIBRAN LOS SENSORES DE LA SEVAC.

Estado final actuación: Realizado

Posición: <http://maps.google.com/?z=11&q=42.29378154,-5.90924992>

Versión app: 4.9.5

Operaciones adicionales:

Comprobación del funcionamiento de la SEVAC Ajuste de parámetros de los distintos sensores Operaciones de calibrado



CONSULTA nº 2:

En el PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS, que rigen el concurso, en el "TÍTULO II.- PERSONAL Y MAQUINARIA MÍNIMOS. CAPÍTULO II.1 Equipo humano" se detalla el equipo mínimo de personas dedicadas exclusivamente a la prestación del servicio objeto del pliego.

En el "TÍTULO VIII.- CUADRO DE PRECIOS. CAPÍTULO VIII.4 Cuadro de Justificación de Operaciones del Grupo I", se presentan los costes de personal.

Solicitud de Aclaración:

¿ Es obligatoria o no la subrogación del personal que actualmente presta el servicio de mantenimiento y explotación?

Les rogamos nos indiquen a qué convenio colectivo están adscritos estos equipos humanos y si existe alguna normativa relativa a la subrogación en sus respectivos convenios.

Respuesta a la CONSULTA nº2:

Respecto a la obligatoriedad en la subrogación del personal que actualmente presta el servicio conservación y explotación de las instalaciones ITS en las carreteras gestionadas desde el Centro de Gestión del Tráfico, se precisa que deben cumplir lo establecido en el convenio colectivo al que están adscritos los equipos humanos referidos en el pliego.

Estos equipos están adscritos al CONVENIO COLECTIVO SIDEROMETALURGICO PROVINCIAL DE VALLADOLID (personal de la empresa INDRA SISTEMAS) y al CONVENIO COLECTIVO SIDEROMETALURGICO PROVINCIAL DE MADRID (personal de la empresa SISTEM), estando sujetos a la normativa que establezca el mismo.

CONSULTA nº 3:

En el ANEXO I CUADRO DE CARACTERÍSTICAS DEL PLIEGO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES

del Pliego de Condiciones Administrativas del concurso se indica

3 PROPUESTA DE PLAN DE EXPLOTACIÓN. Hasta 20 puntos.

Se deberá adjuntar una propuesta de Plan de Explotación, que incluirá cronogramas con las tareas de mantenimiento preventivo a realizar para cada uno de los elementos incluidos en el presente Pliego.

Además, describirá el sistema propuesto para el control de los equipos de carretera exigido en el punto a) del CAPÍTULO II.3 Medios Fijos.

La descripción de la oferta no superará los 10 folios escritos por una cara y en letra de tamaño no superior a Arial narrow12.

Se valorará:

- Descripción técnica del contenido y alcance del Plan de explotación. **Hasta 9 puntos.**
- Descripción y alcance el sistema propuesto para el control de los equipos de carretera exigido en el punto a) del CAPÍTULO II.3 Medios Fijos. **Hasta 9 puntos.**
- Cronograma e hitos para su implantación. **Hasta 2 puntos.**



En el apartado referenciado del PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS, e en el TÍTULO II.- PERSONAL Y MAQUINARIA MÍNIMOS. CAPÍTULO II.3 Medios fijos se indica:

CAPÍTULO II.3 Medios Fijos

A) COMUNICACIONES

El contratista adjudicatario dispondrá de un medio de comunicación a través de teléfonos móviles de última generación, que permita la comunicación simultánea con los equipos móviles en carretera, existiendo un terminal en el Centro de Gestión. Asociado a este sistema de comunicación, el contratista queda obligado a establecer un sistema de localización, con un terminal instalado en el Centro de Gestión, de manera que se pueda conocer, en tiempo presente, la situación exacta de cada uno de los equipos de reparación, mostrada sobre una cartografía tipo Google-Earth, OpenstreetMap o similar, que deberá ser aprobado por los técnicos de la Dirección General de Tráfico. El coste de instalación y explotación de un sistema de este tipo correrá por cuenta del contratista adjudicatario.

Igualmente la Contrata dispondrá de un teléfono para la recepción de avisos durante las 24 horas de todos los días del año. Dicho teléfono no podrá ser atendido mediante contestador automático.

El adjudicatario deberá contar con un sistema de información ya desarrollado, y que será propiedad de éste, para el desempeño de las prestaciones relativas al presente pliego entre las que se encuentran: el control de los equipos de carretera que posibilitará la correcta ejecución del contrato que posibilite la gestión e inventario de equipos, la obtención de datos (a través de las estaciones de toma de datos, lectores de placa de matrícula y las estaciones meteorológicas), visualización de cámaras y su grabación, así como el suministro de información a los conductores por medio de los paneles de mensaje variable. El sistema deberá ajustarse a los protocolos de comunicación recogidos en las normas de aplicación aprobadas por el Comité Técnico de Normalización CTN-199. Dicho sistema utilizará para la representación y acceso a los equipos cartografía integrada para su acceso desde los puestos de operador del Centro de Gestión de Tráfico.

Solicitud de Aclaración:

El sistema de control de equipos de carretera :

¿ Se refiere la Sistema de Geolocalización (primera párrafo) ¿

¿ Se refiere al Sistema de Información (segundo párrafo) ¿

Podrían por favor aclarar en mayor detalle, si esperan que el adjudicatario sustituya el actual Sistema de Información, o bien que se mantenga el actualmente implantado.

Respuesta a la CONSULTA nº3:

Respecto a la aclaración solicitada sobre el sistema de control de los equipos en carretera se precisa que la mejora se refiere en este caso al Sistema de Información que hará posible la correcta ejecución del contrato que mediante la gestión e inventario de equipos, la obtención de datos (a través de las estaciones de toma de datos, lectores de placa de matrícula y las estaciones meteorológicas), visualización de cámaras y su grabación, así como el suministro de información a los conductores por medio de los paneles de mensaje variable.

Este sistema de información constituye uno de los medios fijos de los que debe disponer el adjudicatario para el correcto desarrollo del contrato, debiendo reunir las condiciones descritas: estar desarrollado, es decir que permita la explotación de los sistemas actuales sin pérdida del servicio durante su implantación y que sea propiedad del adjudicatario, entendiéndose este extremo en sentido contrario a que no es propiedad de la administración, es decir que el adjudicatario lo utiliza y aporta como herramienta bajo el régimen que considere propiedad, licenciamiento o cualquier otra forma contractual o acuerdo con terceros.

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede sustituir el sistema actual o mantener el actualmente implantado, siendo preciso describir en ambos casos los mecanismos adecuados para el mantenimiento del servicio las 24 horas los 365 días del año.