

EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID, S.A.

ANUNCIO WEB

www.emtmadrid.es (Perfil de Contratante)

PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIÓN REFª 16/104/2 “EFIBÚS: Sistema de ayuda a la conducción eficiente.”

CONTESTACIONES A ACLARACIONES SOLICITADAS POR LICITADORES AL PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES

El texto de las preguntas está copiado literalmente del presentado por el licitador.

	Consulta	Respuesta
Anexo I: CCE, Apto A	El objeto del contrato se enmarca en el marco jurídico de la CPI. ¿Podrían indicarnos donde se recoge la especificación de dicho marco jurídico para nuestra referencia?	El establecido en la Guía sobre compra pública innovadora, que puede ser descargada de http://www.idi.mineco.gob.es/stfls/MICINN/Innovacion/FICHEROS/Políticas_Fomento_innv./Guia.CPI.pdf
Anexo I: Apto G.3	Se dice que la valoración de las propuestas se realizará prestando especial atención a la factibilidad de las propuestas. ¿Cuáles son los criterios de factibilidad a emplear? A continuación, se menciona que se debe aportar plan de proyecto detallado y la composición del equipo de trabajo. Pero se especifica que no son valorables. ¿Entendemos que el plan de trabajo y el equipo no son criterios entonces para la factibilidad de la propuesta?	La factibilidad de las propuestas se medirá en relación con los criterios de adjudicación (CRITERIOS NO VALORABLES EN CIFRAS O PORCENTAJES) y a las condiciones exigidas en el Pliego de Condiciones Técnicas. El plan de trabajo y el equipo de trabajo no se puntúan, pero deben figurar porque así lo exige el pliego.
Anexo I: Apto J	Respecto al criterio de adjudicación 1º. Precio, punto 1).c, se valora el coste de ciclo de vida del proyecto como un criterio. ¿Se incluye en esta valoración los costes de las licencias de uso de los productos suministrados y/o desarrollados?	Sí, como se indica en el apartado J, los costes del ciclo de vida del proyecto incluyen todos los costes asociados al producto desde su desarrollo hasta su retirada , teniendo en cuenta que los productos tendrán una vida útil de 7 años desde su instalación.
Anexo I: Apto J	Respecto al criterio de adjudicación 2º). Para la obtención de los 5 puntos por colaboración de un centro de investigación, ¿Se adjudican por la subcontratación de cualquier servicio a uno de dichos centros en el marco del proyecto? ¿Hay que cumplir unos requisitos particulares en dicha colaboración? Respecto al criterio de adjudicación 3º). Para la obtención de los 10 puntos por cooperación entre distintas empresas, ¿Se adjudican por la propuesta de participación en UTE de dos empresas licitadoras? ¿Hay que cumplir unos requisitos particulares en dicha cooperación?	Se adjuntará documentación que acredite que en la ejecución del proyecto se contará con la colaboración de centros de investigación o Universidades. Se acreditará que determinados desarrollos se realizarán en cooperación con otras empresas.
Anexo I: Apto J	El pliego refiere que no se considerará oferta anormal o desproporcionada la que se presente habiendo recibido financiación para cubrir actividades de I+D+i. ¿Las actividades de I+D+i financiadas deben serlo en el ámbito del objeto del contrato, es decir, tecnologías y soluciones para la conducción eficiente en flotas de transporte urbano colectivo?	Sí.

<p>Anexo I: Apto J</p>	<p>Respecto a los criterios no valorables en cifras, se especifica que la valoración se hará atendiendo al grado de innovación rigiéndose según la categorización de contenido innovador de nivel bajo, medio, alto.</p> <p>¿La innovación se va a medir respecto a un estado del arte concreto? ¿Cuál es ese estado del arte? ¿se medirán el grado de innovación respecto de lo ya existente en el mercado?</p> <p>Y más en particular, si se presentan dos empresas: A y B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A está muy próxima al estado de la técnica actual en estos sistemas. • B está más alejada del estado actual, pero demuestra capacidad tecnológica suficiente. <p>A y B definen objetivos de proyecto muy similares en cuanto a ambición y superación del estado de la técnica actual. A debería poder llegar a esos objetivos con menos esfuerzo que B y por tanto las horas de desarrollo tecnológico presupuestadas serán significativamente menores que en B. ¿Cómo se puntúan las propuestas de A y B en cada caso según los criterios del pliego?</p>	<p>El grado de innovación se valorará según lo establecido en el apartado J, atendiendo a la categorización del contenido innovador de nivel bajo, medio y alto expuesta claramente en este.</p> <p>La valoración de propuestas iguales o equivalentes de distintas empresas será la misma, independientemente del estado evolutivo en el que se encuentren sus productos.</p>
<p>Anexo I: Apto J</p>	<p>Se menciona que la valoración de los criterios no valorables en cifras o porcentajes la realizarán unos asesores expertos designados por EMT. Se refiere al comité regulado en el artículo 150.2 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público</p>	<p>El comité de expertos está siendo constituido actualmente. No se refiere al comité regulado en dicho artículo.</p>
<p>Anexo I: Apto J</p>	<p>Al respecto de los 4 criterios no valorables en cifras o porcentajes, el criterio 1) La innovación que pueda introducir en el mercado la propuesta respecto al embarcado, ¿Será evaluada tomando como referencia los sistemas comerciales embarcados para conducción eficiente ya existentes en el mercado? La descripción de los algoritmos a desarrollar, entendemos no puede ser un criterio en la propuesta pues todavía no se han desarrollado. ¿pueden aclararnos este aspecto?</p> <p>El criterio 3) de la mejora esperada de la innovación propuesta, se centra en valorar el porcentaje de ahorro de combustible previsto una vez implantado el sistema. ¿Cómo se vincula este criterio con el grado de innovación del proyecto?</p>	<p>Estos 4 criterios se valorarán atendiendo a la categorización del contenido innovador de nivel bajo, medio y alto expuesta claramente en este apartado.</p> <p>Se pide una descripción de los algoritmos, y no el desarrollo en sí, que será realizado durante la ejecución de la fase 1 del contrato.</p> <p>La valoración del criterio 3 será realizada atendiendo a la justificación que se realice de los resultados esperados en la flota de EMT, que deberá ser realista y proporcionada.</p>
<p>Anexo I: Apto R</p>	<p>El derecho de propiedad industrial se desprende del pliego que serán titularidad siempre del adjudicatario, tanto de lo aportado como resultados previos y ya registrados de su titularidad, como los nuevos resultados (bienes y tecnologías de nueva creación). ¿La EMT pretende establecer con el adjudicatario un contrato de mantenimiento para la explotación del servicio durante los años siguientes a la finalización del contrato, estando en dicho contrato recogidos los pagos por licencias de dichas tecnologías? ¿Qué previsiones hay para la realización de ese contrato?</p>	<p>La pregunta formulada es de imposible contestación en el momento actual, por dos razones fundamentalmente, en primer lugar porque el mantenimiento posterior del sistema una vez extinguido este contrato no es objeto del presente procedimiento, por lo que necesitara de un nuevo estudio-propuesta y aprobaciones posteriores por nuestros órganos y por órganos del Ayuntamiento de Madrid que hacen imposible determinar su contenido. Y, en segundo lugar, y en el supuesto de la convocatoria de otro procedimiento que tenga por objeto el mantenimiento del sistema, como Vds. pueden imaginar, la determinación del adjudicatario dependerá también de múltiples factores que pueden concurrir, puede que los derechos de propiedad industrial correspondan únicamente al adjudicatario anterior y por tanto se trate de derechos de exclusiva y el procedimiento sea con licitador único pero puede que concurren otros factores de difícil previsión a priori, como, por ejemplo, la cesión de derechos de explotación a terceros que les permita licitar también. En conclusión, es muy difícil determinar en el momento actual, por razones obvias, quien será el adjudicatario de un ulterior contrato de mantenimiento del sistema que es objeto de este contrato el cual está aún en fase de convocatoria.</p>

Anexo I: Apto R	Respecto al compromiso de cesión de derechos a otras empresas o entidades designadas por EMT para cubrir suministro en circunstancias especiales. ¿Cuál sería el ámbito, que circunstancias, bajo qué régimen, por cuánto tiempo?	La cesión de derechos a otras empresas o entidades designadas por EMT para cubrir suministro en circunstancias especiales se circunscribe al ámbito del Ayuntamiento de Madrid, sus organismos autónomos, entidades públicas empresariales, sociedades mercantiles y cuales quiera otras entidades que de él dependan. En relación con las circunstancias, régimen y tiempo, dependerá de los acuerdos de cesión en cada caso y del sistema desarrollado en cualquier caso.
	Identificación ruta/conductores: a. ¿Cómo se identifica el conductor en un vehículo? b. ¿Están estos datos accesibles en los sistemas centrales de EMT? c. La información proporcionada de webservice de la Unidad Central de Procesos "posición en línea", ¿informa del número de parada y del número de línea en la que se encuentra el vehículo? d. ¿Qué protocolo de cambios de conductor/vehículo existen? Descansos, turnos, cambios en ruta, cambios de autobús en misma ruta	En el apartado 5 del Pliego de Condiciones Técnicas se describen brevemente la información que se puede recuperar de los WebServices. Adicionalmente se indica que "Una vez sea adjudicado el contrato se entregará la información relativa al direccionamiento de red y al protocolo de intercambio de información para la integración del sistema." "Asimismo, podrá ser necesaria la conexión con bases de datos, externas a los vehículos, para acceder a otra información que pudiera ser necesaria. EMT facilitará el acceso al adjudicatario a la información que sea precisa." Pueden acceder a http://opendata.emtmadrid.es/ para tener más información sobre los datos que maneja EMT. En la oferta no es necesario que se definan con detalle todas las funcionalidades, ya que eso se realizará en la ejecución de la fase 1 del contrato. Se deberán plantear, de manera general, las funcionalidades y/o posibilidades del sistema.
	¿Es posible saber el número de pasajeros que hay en cada vehículo en un determinado momento?, ¿y los pasajeros que entran en cada parada?	Se pueden conocer las validaciones que se realizan a la entrada del vehículo, pero no se registran las salidas de usuarios.
	¿Qué trayectos se realizan además de las rutas? ¿se registran en el sistema central?	Movimiento en las cocheras (mantenimiento, limpieza, etc.), incorporaciones y salidas de línea. Sí, se registran en el sistema central.
	¿Existe algún procedimiento para utilización de calefacción/aire acondicionado?	Se usa a criterio de los conductores y no está regulado.
	¿Existe algún procedimiento para parar motor en paradas prolongadas?	Sí, en las cabeceras los conductores deben detener el motor cuando la parada supere los 3 minutos.
	Volúmenes: a. Número líneas por tipo de ruta (autopista/autovía, urbana, de montaña, fuera de vía) b. Número de Conductores c. ¿Cuántos kilómetros realiza la flota al día (en su conjunto o segmentado)? d. ¿Cuál es la media de litros de combustible gasta la flota al día (en su conjunto o segmentado)?	Pueden disponer de la información de nuestras líneas y recorridos en la página web de EMT. También del número de conductores. El consumo medio acumulado en 2016 de la flota diésel, que son los vehículos en los que se instalará el sistema, fue de 57,2 litros/100 Km.
	CanBus: a. ¿Tendremos acceso a los fabricantes de autobuses para conocer sus protocolos de CanBus?	No, salvo el que el adjudicatario disponga, en caso de necesitarlo.
	b. ¿Dispondremos de soporte?	No, salvo el que el adjudicatario disponga, en caso de necesitarlo.
	Sistema central: a. Las máquinas en las que se alojen los datos y se ejecuten algoritmos, analíticas e informes, ¿serán proporcionados por EMT? b. ¿Las licencias de BD serán proporcionadas por EMT? c. Las licencias de las aplicaciones para elaboración y visualización de informes, ¿serán proporcionadas por EMT? ¿Cuáles son?	EMT proporcionará las infraestructuras hardware y software de base (S.O). Para la realización de los informes podrá utilizarse Reporting Services, licencia de la que dispone EMT u otra de un tercero que sería suministrada por el adjudicatario.

	¿Se puede acceder a los datos del Sistema de Billetes Inteligente (e-Bus) segmentados por unidad de tiempo horas o minutos?	Sí
	¿Es posible utilizar la Unidad Central de Procesos abordo para ejecutar procesos? ¿qué características HW /SW tiene?	No es posible utilizar la UCP actualmente existente en los autobuses para el presente proyecto.
	La consola de conductor: a. ¿qué características HW /SW tiene? b. ¿dispone de pantalla? c. ¿Se valora más la utilización de la consola de conductor que ya existe para añadir información en tiempo real relativa a conducción eficiente o reducción de consumo, o se valora más la instalación de un dispositivo específico para ello? d. ¿Qué tipo de comunicación permite con los inspectores del sistema de ayuda? ¿Audio? ¿Datos? e. ¿Qué tipo de incidencias se registran en la consola? ¿Se envían al sistema central?	No se contempla utilizar la consola de conductor actualmente instalada para el presente proyecto.
	Piloto: a. Piloto de 3 meses: ¿deberá estar incluido en los 6 meses de la fase 1 o se inicia después de los 6 meses?	Está incluido.
	b. Hay 40 modelos diferentes de vehículos, ¿en base a que se realizará la elección de modelos autobuses, líneas y conductores para el piloto? ¿elige EMT o nosotros?	Se elegirá conjuntamente, aunque la decisión final será de EMT
	Instalación: respecto a la instalación en los 1004 vehículos durante 12 meses, a. ¿Quién elabora el plan de instalación?, b. ¿en qué fase se entrega el plan?, c. ¿en base a qué se decidirá en qué vehículos se instalará en cada momento? d. ¿podrán agruparse los vehículos que se instalen el mismo día (5 aprox.)? en los mismos centros de operaciones (máximo 2 en cada centro según el pliego)	El plan de instalación del sistema será elaborado por el adjudicatario y consensado con EMT, teniendo en cuenta que los vehículos deben quedar instalados en el plazo establecido. Los vehículos habrá que instalarlos en sus centros de operaciones, no se podrán realizar cambios entre centros para realizar estas instalaciones.
	Informes a. ¿Cada cuánto tiempo deberán generarse informes? o solo a demanda de formadores? ¿quién genera los informes? b. ¿Qué tipo de documentación se prevé que se va a solicitar su entrega además de los informes de conducción?	Es parte de la ejecución del contrato la definición de estos informes, que serán elaborados por el adjudicatario. En la oferta deberá incluirse suficiente información como para poder valorar su utilidad una vez que se ejecute en el contrato.
	La valoración del pliego en cuanto a colaboración de universidades y centros de investigación, así como la posibilidad de generar patentes, ¿obedece a una preferencia de desarrollo de una solución propia para EMT frente a la utilización de una solución comercial pre-existente?	Se podrá ofertar hardware de mercado, aunque no será considerado innovador en la valoración, por lo que obtendrá menos puntos que una oferta realmente innovadora. Los licitadores pueden aprovechar cualquier experiencia previa en este tipo de sistemas para diseñar un sistema innovador.
	El coste de mantenimiento no aparece en el desglose pero interviene luego en la asignación de puntos pues en los criterios valorables en cifras o porcentajes apartado 1-c página 30 se especifica que 5 puntos se otorgan al ciclo de vida más corto donde interviene el coste de desarrollo+adquisición+mantenimiento+retirada o reciclaje calculado a 7 años.	Como indica en el pliego, se otorgarán 5 puntos a la oferta cuyos costes del ciclo de vida del proyecto sean menores .
	En la hoja económica página 37 anexo 2 modelo de proposición económica no se considera tampoco ese precio al igual que el de la retirada. ¿Dónde va ese cálculo de ciclo de vida?	Deberá adjuntarse una justificación del coste del ciclo de vida en el SOBRE NUMERO 3 (DOCUMENTACIÓN ECONÓMICA O CRITERIOS SUJETOS A CIFRAS O PORCENTAJES)

	¿Se ha olvidado calcular el precio de mantenimiento o un modelo para valorarlo?	No es que se haya olvidado, sino que no es posible determinarlo con anterioridad, ya que cada solución tendrá su estructura de costes asociados.
Anexo I Apartado G1 Solvenca técnica: Haber participado en al menos 3 proyectos europeos de I+D (...) incluyendo los nombres y dedicaciones de los integrantes del grupo de trabajo. Y de forma equivalente en cuanto a los proyectos españoles	¿En el cómputo de los proyectos de I+D realizados pueden incluirse los realizados por empresas subcontratadas, cuya subcontratación se declare en la oferta presentada?	Según lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, la solvenca técnica y económica se puede acreditar basándose en las capacidades de otras entidades, siempre que se demuestre de manera efectiva que se contará con los medios necesarios para la ejecución del contrato.
	¿Cuál sería la forma de justificación de la participación de los integrantes del grupo de trabajo en el proyecto? ¿Se podría justificar mediante una declaración firmada por el ofertante?	Aportando documentación que ponga de manifiesto haber formado parte del grupo de trabajo de los proyectos.
Anexo I Apartado J Criterio 2º: Propuestas en colaboración con centros de investigación	¿Qué se entiende por colaboración? Entendemos que esta colaboración puede realizarse a través de la subcontratación de uno varios paquetes de trabajo en el proyecto, ¿es correcto?	Aportando una carta de compromiso del centro de investigación de participación en el proyecto.
	¿La puntuación a otorgar será únicamente 0 o 5 puntos? ¿O existe la posibilidad de dar puntuaciones intermedias entre ambos valores? ¿Con qué criterio?	No se otorgarán puntuaciones intermedias. Se otorgarán 5 puntos a aquellas propuestas en las que colaboren centros de investigación o universidades.
	¿En qué sobre se debe incluir la justificación de esta colaboración? ¿En el sobre 3? El modelo incluido en el pliego para esta dicho sobre no incluye información relativa a estas colaboraciones	En el sobre número 3 (OFERTA ECONÓMICA O DE CRITERIOS SUJETOS A CIFRAS O PORCENTAJES). No hay ningún modelo, habrá que incluir un documento que justifique la colaboración.
Anexo I Apartado J Criterio 3º: Propuestas presentadas para desarrollos en cooperación entre distintas empresas.	¿Qué se entiende por cooperación? Entendemos que esta cooperación puede realizarse a través de la subcontratación de uno varios paquetes de trabajo en el proyecto, ¿es correcto?	La cooperación se acreditará mediante la aportación de un acuerdo firmado entre las empresas cooperantes en el que se detallen los términos de la cooperación para el desarrollo del producto.
	¿Sería admisible también una UTE entre dos empresas del mismo grupo?	Sí.
	¿La puntuación a otorgar será únicamente de 0 o 10 puntos? ¿O existe la posibilidad de dar puntuaciones intermedias entre ambos valores? ¿Con qué criterio?	No se otorgarán puntuaciones intermedias. Se otorgarán 10 puntos a aquellas propuestas que vayan a suponer desarrollos en cooperación entre distintas empresas.
	¿En qué sobre se debe incluir la justificación de esta colaboración? ¿En el sobre 3? El modelo incluido en el pliego para esta dicho sobre no incluye información relativa a estas colaboraciones	En el sobre número 3 (OFERTA ECONÓMICA O DE CRITERIOS SUJETOS A CIFRAS O PORCENTAJES). No hay ningún modelo, habrá que incluir un documento que justifique la colaboración.
Anexo I Apartado J Criterio 1º: Precio.	Se otorgan 6 puntos a la oferta que mayor porcentaje sobre el total destine al desarrollo del producto. Para el cómputo de las horas destinadas al desarrollo del proyecto, ¿se consideran únicamente las de la partida de "Ingeniería y desarrollos" o todas las partidas del bloque de "Costes fijos"?	La partida de Ingeniería y Desarrollos
Anexo I Apartado J Criterios no valorables en cifras o porcentajes	Se incluyen las siguientes puntuaciones para valorar el contenido innovador de la propuesta: - Funcionalidades y características del sistema embarcado: Hasta 20 puntos.	En el apartado de "Descripción de los algoritmos para la evaluación de la eficiencia en la conducción y del ahorro de combustible", hay cabida para considerar los aspectos de sistemas no embarcados.

	<ul style="list-style-type: none"> - Algoritmos para la evaluación de la eficiencia de la conducción y del ahorro de combustible: Hasta 20 puntos. - Plan de patentes y publicaciones: Hasta 5 puntos. - Justificación de la mejora esperada de la innovación propuesta: Hasta 15 puntos. - Probabilidad de desarrollos futuros o proyección a otros ámbitos: Hasta 5 puntos. <p>Vemos que no se asigna puntuación específica a los sistemas NO embarcados. ¿Solo se va a puntuar el sistema embarcado y los algoritmos propuestos? ¿No se establece una puntuación destinada a valorar los sistemas no embarcados (al margen de los algoritmos)?</p>	
Anexo I Apartado R: Derecho de propiedad intelectual	Habla de propiedad intelectual “relativa al programa de ordenador”... ¿qué cubre el concepto “programa de ordenador”? ¿el SW de backoffice? ¿Todo el SW desarrollado en el proyecto?	Cubre todo el software desarrollado en el proyecto.
Anexo XI, Capítulo 5: Equipamiento embarcado. Integraciones	¿Se dispone de ocupación instantánea abordo entre los Web Services que proporciona? Si no se dispone ¿lo tendría accesible el centro de control (y cómo)? ¿Se tendría al menos acceso a pasajeros subidos computados por el ticketing?	No se dispone de información sobre ocupación del vehículo, pero sí de los accesos. Es decir, se puede conocer la gente que ha entrado pero no la que ha salido.
	¿la unidad central de proceso exporta el adelanto / retraso instantáneo?	Este dato es accesible a través de los web services presentes en el vehículo.
	¿la unidad central de proceso exporta el ID del conductor que lleva el vehículo en cada momento? Si no es así ¿está accesible en el centro de control vía Web Service? Si hay cambio de conductor ¿cómo se exporta el cambio?	Este dato es accesible a través de los web services presentes en el vehículo.
	¿la unidad central de proceso exporta el ID de Línea-Trayecto por el que va el vehículo en cada momento? Si no es así ¿está accesible en el centro de control vía WS? Si hay cambio de línea-trayecto ¿cómo se exporta el cambio?	Este dato es accesible a través de los web services presentes en el vehículo.
	Con respecto al equipo embarcado, ¿qué solución interface de usuario es valorada más positivamente?	No se puede determinar actualmente, se valorará el conjunto de las soluciones para poder valorar cada una de ellas en comparación con el resto.
Anexo XI, Capítulo 5 Integración con Bases de datos y otras fuentes de información del SAE	¿se dispone de acceso al listado de vehículos incluyendo modelo, número de plazas, antigüedad? ¿cómo se gestiona si hay una actualización (bajas, altas...)? ¿se usa alguna agrupación de vehículos por tipologías específicas de la EMT?	Se dispone de todos los datos de los vehículos, incluso de sus agrupaciones. Serán entregados al adjudicatario. Ver el punto 9 del Pliego de Condiciones Técnicas.
	¿se dispone de acceso al listado de conductores incluyendo código interno? ¿cómo se gestiona si hay una actualización (bajas, altas...)? ¿se usa alguna agrupación de vehículos por tipologías específicas de la EMT? La planificación de conductores a servicio ¿es de tal forma que un conductor siempre (o muy habitualmente) va por la misma línea?	Se dispone de servicios datos de los conductores al completo, así como su servicio. El mantenimiento está automatizado y existe una base de datos tanto en los sistemas de backend como en el propio autobús (en formato fichero binario sencillo). Las agrupaciones de vehículos contienen múltiples agrupaciones. Una de las más comunes es MARCA/MODELO/VERSION, otra es por CAPACIDAD y una más por TIPO DE COMBUSTIBLE. La planificación de los conductores depende de sus sistemas de libranza, de la rotación de los turnos y de su característica en cuanto a asignación de líneas. El servicio del conductor se conoce con cinco días de antelación y hay un servicio Web interno que lo proporciona.
	¿Se dispone de acceso a la topología de red vigente (líneas, trayectos en la línea, paradas en trayecto, distancias entre paradas nominales)? ¿cómo se gestiona la planificación en avance de la entrada en vigencia de otra versión y el control del versionado?	Pueden acceder a http://opendata.emtmadrid.es/ para tener más información sobre los datos que maneja EMT. EMT facilitará el acceso al adjudicatario a la información que sea precisa respecto a este punto.

	¿se dispone de acceso al cómputo de kms en línea y fuera de línea calculados diariamente por el SAE ?	Sí, se dispone de esta información, pero no la proporciona el SAE sino Gestión de la Explotación y se post-procesa con unos cinco días de retraso por temas de consolidación de datos
	¿se dispone de acceso a los incidentes relativos al vehículo reportados en el SAE? ¿qué campos incluye cada incidente?¿Están organizados por tipos?	Los incidentes proporcionados por el SAE son escasos o nulos. La información de Incidentes la proporciona el eBus tipificada por CAUSA (PERSONAL ó MATERIAL) y CÓDIGO (relación de averías producidas o situaciones personales). Se genera en el sistema en tiempo de transferencia de datos durante el encierro y puede existir a nivel de Viaje, Parte de Averías o Encierro.
Anexo XI, Capítulo 9 Modelos de vehículo.	¿hay algún tamaño de pantalla recomendado en función del espacio libre en salpicadero considerando que ha de servir para los 1000 vehículos?	Se estudiará con el adjudicatario.
	Se define un protocolo de intercambio de datos bajo la noema J1939, ¿está disponible FMS 3.0 en todos los vehículos?	No, FMS no está disponible en ninguna de sus versiones.
Anexo XI, Capítulo 1 Objetivos del contrato	Se refiere a objetivos secundarios confort del viajero y desgaste de material rodante, ¿en qué sentido se valorara? ¿A qué se refiere exactamente?	Las valoraciones se realizarán según los CRITERIOS NO VALORABLES EN CIFRAS O PORCENTAJES especificados en el apartado J del ANEXO I: CUADRO DE CARACTERISTICAS ESPECÍFICAS
	Se refiere a objetivos secundarios de seguridad, en qué sentido se valorara? ¿A qué se refiere exactamente?	Igual que la respuesta anterior.
Anexo XI, Capítulo 1.1 Fases del contrato	El proyecto incluye una partida de 6.000 horas para 'Ingeniería y Desarrollos'. ¿Estas 6.000 horas deberán ser únicamente usadas en la Fase 1 del proyecto (de duración máxima 6 meses) o también se reservarán parte de ellas para la Fase 2?	No tienen por qué ser necesariamente usadas en la Fase 1 del proyecto.
	En la subfase 2 se define un informe de validación para asegurar la implantación posterior, ¿en qué condiciones se define dicho proceso?	EMT redactará un informe de valoración en el que el sistema calificará como APTO o NO APTO, teniendo en cuenta los aspectos especificados en el apartado 1.1 del Pliego de Condiciones Técnicas.
Anexo XI, Capítulo 2 Requerimientos funcionales	Cuando se habla de variables o factores externos en la monitorización de información embarcadas, ¿qué tipo de sensores están disponibles, tales como aire acondicionado o calefacción?	Esta información podrá conocerse cuando se realicen los replanteos de los vehículos.
Anexo XI, Capítulo 3 Formación y documentación	Se habla de Formación según necesidades planteadas, ¿ es posible conocer más en detalle estas necesidades según EMT?	El adjudicatario planteará su propuesta respecto a la formación, ya que, a priori, no se puede conocer porque dependerá de cada una de las soluciones. EMT será el responsable de la formación a los conductores y decidirá cómo se lleve a cabo cuando proceda.
Anexo I: Apto J	Al respecto de su respuesta a la pregunta 6 que les remitíamos anteriormente y que citamos: “la valoración de propuestas iguales o equivalentes de distintas empresas será la misma, independientemente del estado evolutivo en el que se encuentren sus productos.” ¿Cómo se concilia esta equiparación de propuestas iguales con la especial atención que según el pliego debe darse a la factibilidad de las propuestas para su valoración? ¿No será por tanto más factible la que parta de productos más evolucionados y consecuentemente debería de tener mejor valoración? ¿Puede considerarse innovación la propuesta que no parte del estado de la técnica actual conforme lo presente y justifique, como existente, otro licitador? (además teniendo en cuenta que las horas de ingeniería y desarrollos se	Los criterios de adjudicación se especifican en el APARTADO J del ANEXO I: CUADRO DE CARACTERISTICAS ESPECÍFICAS

	<p>encuentran preajustadas a una cifra en el anexo II parece difícil asimilar factibilidades parejas a desarrollos que parten de puntos diferentes y que cuentan a priori con la misma dedicación máxima de esfuerzos. Este aspecto, el montante de horas de ingeniería y desarrollos, es objeto de la pregunta 14)</p>	
Anexo I: Apto J	<p>Respecto al comité que se está constituyendo según nos indican en su respuesta a nuestra pregunta número 7 anterior. ¿Cuál es su régimen de funcionamiento? ¿Cuántos y qué asesores serán designados? ¿Cuáles serán sus cualificaciones y experiencia? ¿Cómo realizarán la valoración de los criterios?</p>	<p>Estará compuesto por personas cualificadas para realizar la valoración correspondiente.</p>
Anexo I: Apto L	<p>En el pliego se presenta un desglose del presupuesto por partidas principales: Costes por vehículo y costes fijos. A su vez éstas se desglosan en subpartidas.</p> <p>El apartado J del mismo Anexo I, criterios valorables en cifras o porcentajes, número 1º, Precio, letra a) señala que se otorgarán 9 puntos a la oferta económicamente más baja, disminuyendo linealmente hasta la base de licitación, a la que se adjudica cero puntos.</p> <p>Para ello, se entiende, se considerará el importe que como TOTAL (Costes por vehículo + Costes fijos) proponga cada licitador en su oferta económica según el Anexo II, aunque deba presentarse el desglose en las partidas y subpartidas que el modelo contiene.</p> <p>Planteamos las siguientes dudas: ¿Las cantidades en euros indicadas para las partidas principales son máximos que no se pueden superar en la oferta aunque en su conjunto la oferta no supere el precio base de licitación? Por ejemplo, una oferta que comprometa 800.000 € para costes por vehículo y 500.000 € de costes fijos, ¿sería excluida aunque el total, 1.300.000 € sea inferior al precio base de licitación? A su vez ¿Las cantidades en euros indicadas para las subpartidas son máximos que no se pueden superar en la oferta aunque en su conjunto no se supere el precio de la partida principal? Por ejemplo, una oferta que comprometa 850.000 € de costes por vehículo, de los cuales asigna 450.000 € a los dispositivos a instalar en los 1004 vehículos y los 15 de stock, 150.000 € a indicadores, 40.000 a materiales de instalación y los restantes 210.000 € a instalación ¿sería excluida?</p>	<p>Tal y como se indica en el Apartado L del ANEXO 1: CUADRO DE CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS <i>Los importes de cada concepto son máximos, siendo excluida de la licitación la proposición que supere cualquiera de ellos.</i></p> <p>La propuesta del ejemplo sería excluida.</p>
Anexo II	<p>Las unidades u horas que se indican para las diferentes subpartidas de costes fijos en la tabla de proposición económica, ¿Se refiere concretamente a horas, o puede ser cualquier otro tipo de unidad de medida de dedicación? ¿pueden ser variadas al alza o a la baja?</p>	<p>Las horas de dedicación son fijas de cara a cumplimentar el modelo de proposición económica. Lo que se puede variar es el precio unitario.</p>