



SERVEI / UNITAT: Solucions de Negoci – Sistemes Operació Bus

DATA: 01/07/2024

ASSUMPTE: NEGOCIAT SENSE PUBL.- INFORME PROVEÏDOR ÚNIC O LIMITAT TIPUS: SERVEIS

Número de sol·licitud: 16059023

Títol de l'expedient (coincident amb els plecs):

Serveis de Bus a Demanda 2024

Breu descripció del material que es demana subministrament, o del servei o obra que es demana executar:

Prestació dels serveis necessaris per disposar del sistema de Bus a Demanda que permeti continuar la prestació i operació del servei de Bus A Demanda a diferents àrees de Barcelona, durant el temps mínim indispensable fins a la formalització del contracte de la propera licitació del sistema de Bus a Demanda per TMB i la posterior configuració i posada en servei de les àrees on s'ofereix el sistema de Bus a Demanda.

NOM PROVEÏDOR (indicar-ne 3 per casos de prov limitats):

Shotl Transportation, SL

Durada del servei o subministrament (o indicar si és puntual)

Nou (9) mesos

Marca amb una creu quina de les 10 causes de sota justifiquen procedir per la via del negociat sense publicitat (art 168 LCSP) i complimenta la informació sol·licitada pel seu cas:

	No presentació d'ofertes o ofertes inadequades en un procediment de contractació previ
X	No competència per raons tècniques o protecció de drets exclusius
	Secrets o reservats
	Imperiosa urgència per fets imprevisibles
	Negociat previ amb ofertes irregulars o inacceptables
	Subministrament per estudis o desenvolupaments
	Entregues addicionals o ampliacions d'entregues
	Condicions especialment avantatjoses
	Serveis de projectes concursats



Obres o serveis previstos en procediments previs
--

Així mateix, en funció de la causa seleccionada del procediment negociat sense publicitat, caldrà justificar degudament l'esmentada selecció d'acord amb els següents paràmetres:

X	<p><b>No competència per raons tècniques o protecció de drets exclusius</b> (art.168.a.2: <i>Quan les obres, els subministraments o els serveis només puguin ser encomanats a un empresari determinat, per alguna de les raons següents: que el contracte tingui per objecte la creació o adquisició d' una obra d' art o representació artística única no integrant del Patrimoni Històric Espanyol; que no existeixi competència per raons tècniques; o que procedeixi la protecció de drets exclusius, inclosos els drets de propietat intel·lectual i industrial).</i></p> <p><i>La no existència de competència per raons tècniques i la protecció de drets exclusius, inclosos els drets de propietat intel·lectual i industrial només s'aplicaran quan no existeixi una alternativa o substitut raonable i quan l'absència de competència no sigui conseqüència d'una configuració restrictiva dels requisits i criteris per adjudicar el contracte).</i></p> <p>TMB entre els serveis de transport públic que hi presta, trobem el Bus a Demanda, on les àrees de Bus a Demanda de TMB estan funcionant i operant-se amb el sistema de transport a demanda de Shotl Transportation, SL, a conseqüència dels següents contractes formalitzats:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Expedient 14776533: va resultar adjudicatari Shotl Transportation, SL per mitjà de procediment obert de la Prova Pilot de Bus a Demanda a Torre Baró l'any 2018. Aquest contracte va finalitzar el 27 de juny de 2022, sense possibilitat de més pròrrogues.</li><li>- Expedient 14898941: es va tramitar un nou procediment obert, l'any 2021, per tal de substituir l'anterior contracte i així donar continuïtat al sistema de Bus a Demanda i afegint un major abast de zones i busos a demanda i nous requisits del sistema. L'adjudicatari d'aquesta nova licitació no va poder executar -per motius no imputables- el contracte en els seus termes, havent de resoldre el contracte a finals d'abril de 2022.</li><li>- Expedient 1495181: per tal de donar continuïtat al servei de bus a demanda es va celebrar un contracte negociat sense publicitat amb Shotl Transportation, SL pel que restava de l'exercici 2022 excepcionalment mentre es preparava una nova licitació. Malauradament, aquest contracte va haver de resoldre's novament per raons no imputables a cap de les parts signatàries, atès que en aquest nou escenari plantejat, Shotl Transportation, SL no podia garantir la continuïtat del servei.</li><li>- Expedient 14991473: per poder garantir la prestació del servei de Bus a Demanda, es va tramitar aquest contracte negociat sense publicitat amb Shotl Transportation SL que va finalitzar el 31 de desembre de 2023, mentre que en paral·lel es realitzava una licitació oberta.</li><li>- Expedient 14963049: procediment obert, que va quedar desert a finals del 2023.</li><li>- Expedient 14991473: davant aquesta situació i per tal de continuar oferint el servei de Bus a Demanda es va tramitar aquest expedient negociat sense publicitat, finalitzant el 30 de setembre de 2024 per donar cobertura mentre es realitza una nova licitació oberta.</li><li>- Expedient 16032256: actualment, s'està tramitant un procediment obert, el qual es troba en fase d'adjudicació. Després de l'adjudicació serà necessari un temps per a la configuració i posada en servei de les zones a les quals actualment s'ofereix el sistema de Bus a Demanda.</li></ul>
---	--



Com s'ha establert s'han formalitzat diferents contractes a conseqüència d'esdeveniments imprevisibles i per urgència, degut a la necessitat de continuar prestant un servei públic de transport com ho és el Bus a la Demanda que presta TMB i que és objecte dels diferents expedients tramitats i del present contracte negociat sense publicitat. No obstant això, la durada global dels diferents expedients NSP tramitats juntament amb la durada del present contracte, no superen el límit de cinc anys establert pels contractes de serveis a l'article 29.4 LCSP.

Respecte de la durada del present expedient NSP, serà de 9 mesos per tal de poder continuar donant cobertura al servei de Bus a Demanda mentre es realitza la licitació 16032256.

Altrament, cal tenir en compte els motius que justifiquen la prestació d'aquest servei de transport públic:

1. TMB en delegació de l'Ajuntament de Barcelona, presta aquest servei de transport a la demanda dins del marc del servei públic de transport que cal preservar. El servei de Bus a Demanda està inclòs en el pla estratègic de TMB 2025 i va evolucionant i creixent des de l'inici i durant els propers anys, aquest projecte està permetent resoldre problemes de mobilitat en certes línies de bus de barri preexistents o en nous serveis que reclamaven Districtes i l'Ajuntament, que si no fos per la modalitat de transport a demanda que s'està oferint des de TMB actualment no seria viable tècnica i/o econòmicament poder oferir-los. És per aquest motiu que cal preservar la continuïtat de la prestació del servei de Bus a demanda de TMB.
2. La pèrdua del servei de Bus a Demanda suposaria haver de tornar a implantar línies regulars en els barris afectats, la qual cosa implicaria una reducció notable en l'eficiència i qualitat del servei. En concret suposaria una greu pèrdua en la qualitat del servei pels usuaris de les zones/línies afectades que passarien de tenir un temps d'espera mig de 10-15 minuts a un interval de pas de 45 minuts, i un temps de viatge major, això s'agreuja amb el fet que aquestes zones són orogràficament complexes (turons, pendents, etc.) i no tenen altres alternatives de transport públic per aquests viatges, empitjorant la comunicació entre els respectius barris i les xarxes de Metro i de Bus d'altres capacitats (Nova Xarxa Bus). Per TMB suposaria una notable pèrdua d'eficiència i de coeficient de cobertura, balanç de despeses i ingressos, impactant en la sostenibilitat ecologia i econòmica d'aquestes línies, ja que el servei de bus a demanda respecte a les línies regulars permet estalviar-se kilòmetres i circulació de l'autobús en buit o de manera ineficient passant per parades on no puja ni baixa cap usuari i que es podrien evitar amb un recorregut més òptim. Donar el nivell de servei actual del bus a demanda en aquestes zones/línies amb transport de línia regular, suposaria haver de multiplicar per 2 o 3 vegades els recursos actuals de vehicles i hores de conductor, amb un cost estimat superior als 600.000€ anuals, la qual cosa suposa un cost molt més elevat al present contracte i que tampoc seria viable per no haver-hi suficients vehicles disponibles a la flota de TMB amb les característiques necessàries per circular per aquests barris.
3. Deixar de prestar aquest servei fins que no es pugui contractar un nou sistema de Bus a Demanda suposaria una aturada en el projecte de Bus a Demanda i en la confiança en aquest tipus de serveis que van suposar un gran esforç d'adaptació per part dels usuaris, associacions de veïns i Districte.



Econòmicament, el fet de prescindir del servei de Bus a Demanda per tornar a instaurar línies regulars suposaria un increment de costos atesos els kilòmetres executats pels autobusos de forma ineficient (sense passatge), a més també s'haurien d'afegir les despeses de modificar la informació a les parades, marquesines, informació a l'usuari, etc. motivat pel canvi de model de mobilitat en les diferents àrees de servei. I posteriorment tornar a fer les campanyes d'informació i formació per tornar a implantar el Bus a Demanda que tenen un cost d'entre 15.000€ i 20.000€ per àrea (cartells, fulletons, informadors, pancartes, tallers amb usuaris, etc.).

4. El canvi de plataforma per un curt període de temps, mentre es fa una nova licitació, no és viable des del punt de vista tècnic i econòmic. A nivell tècnic, la complexitat de configurar i ajustar el sistema de manera general i de cada una de les àrees fins a oferir un sistema amb resultats que facin viable la prestació del servei fa que sigui incompatible el canvi de plataforma durant aquest curt període. Això és així perquè els paràmetres d'optimització dels algorismes, personalitzacions del mapa, entre altres, són diferents a cada plataforma i és impossible traslladar-los fàcilment entre elles. També s'ha de tenir en compte el temps necessari per a la configuració i publicació als respectius Markets d'aplicacions (iOS i Android) de les aplicacions de client i el traspàs dels usuaris d'una plataforma a una altra, entre altres tasques. Tots aquests processos no es poden realitzar en termini per donar continuïtat al servei. Per altra banda, a nivell econòmic suposaria un elevat sobrecost, per la inversió tant en temps com en recursos de cara configurar tot el sistema. Un petit llistat no exhaustiu d'aquest sobrecost seria degut a: Recursos humans per part de TMB, configuracions, proves en camp del nou sistema per a la seva validació, marketing, formacions, informadors, etc.
5. El servei de Bus a Demanda té una importància social molt rellevant, ja que és un tipus de servei destinat principalment a permetre l'accés a serveis essencials com són els centres sanitaris, centres educatius, centres cívics o socials i a la mateixa xarxa de transport metropolitana (Bus, Metro, Rodalies, Ferrocarrils, etc.), en barris amb dificultats orogràfiques i, per tant, amb dificultats de mobilitat i sense alternatives de transport públic, i que a més és àmpliament utilitzat pels col·lectius més vulnerables, com pot ser la gent gran, persones amb mobilitat reduïda o persones amb pocs recursos econòmics que molts cops no tenen possibilitat de fer servir alternatives privades de transport. En conseqüència, minvar la qualitat d'aquest servei o deixar de prestar-lo tindria un greu impacte social en aquestes zones i col·lectius.

- Argumentació de la raó tècnica:

La dependència tècnica amb Shotl Transportation, SL és absoluta, ja que el servei ofert està basat en la modalitat de Software as a Service (SaaS), és a dir, tota la solució tecnològica l'ofereix el mateix proveïdor i està allotjada en els servidors del proveïdor, i TMB és un subscriptor d'aquest servei/plataforma. Per tant, Shotl Transportation S.L. és la propietària del codi Font i té els drets de propietat intel·lectual i industrial, així com els drets per la seva explotació.

Aquesta propietat intel·lectual aplica a totes les parts del sistema, tant les dues aplicacions de client (per Android i IOs), com l'aplicació del Conductor, com l'Aplicació del Backoffice pel Centre de Control de Bus i Call Center de TMB, el Backend/core del sistema i el reporting i analítica, és a dir, la totalitat



del sistema està sota la plataforma SaaS de Shotl Transportation SL, que a més té especificats de requisits tècnics com les customitzacions de mapa (girs prohibits/permisos, carrers tallats/permisos), gestió de parades a la dreta per l'encaix de les reserves i el routing a conductor, indicacions de ruta integrades a l'App del conductor i una sèrie de requisits addicionals considerants mínims viables per l'explotació del transport a demanda en les zones que està operant TMB i que altres plataformes del mercat no disposen.

A més el fet que no existeixi un estàndard obert que faci interoperable les diferents plataformes que implementen solucions de transport a demanda i, per tant, no és possible la migració automàtica d'una plataforma a un altre, fa indispensable la participació de l'empresa Shotl Transportation, SL i no una altra, ja que tindria totes les implicacions esmentades anteriorment.

La tipologia de serveis de Software as a Service té els fonaments basats en el fet que els costos del sistema s'han de cobrir amb els ingressos de les subscripcions del servei. A causa de la situació global de crisi en el mercat de valors, les empreses proveïdores han vist reduït el nombre de subscripcions fet que ha provocat un augment de les tarifes. És per això que hi ha un increment de preus respecte a la licitació prèvia.

És per tots els arguments exposats amb anterioritat que entenem que cap operador econòmic que no sigui Shotl Transportation, SL pot abordar els treballs sol·licitats, i conseqüentment considerem plenament justificat el fet que es procedeixi per la via del negociat sense publicitat amb proveïdor únic, a l'empara de l'article 168.a.1 de la LCSP.

**NOM I COGNOMS RESPONSABLE:** Diego Dominguez Amaral

**SIGNATURA I DATA:** 01 de Juny de 2024