

**PLEC DE PRESCRIPSIONS TÈCNIQUES PER A L'AVALUACIÓ DE L'IMPACTE SOBRE LA
MOBILITAT DE LA RETIRADA DELS PEATGES EN ALGUNES DE LES VIES D'ALTA
CAPACITAT DE CATALUNYA L'ANY 2019 I 2021.**

Expedient núm. PTOP-2025-133

- 1. ANTECEDENTS I FINALITAT**
- 2. OBJECTE DEL CONTRACTE**
- 3. NECESSITATS ADMINISTRATIVES QUE CAL SATISFER I IDONEITAT DEL
CONTRACTE**
- 4. EQUIP DE TREBALL**
- 5. CARACTERÍSTIQUES DELS TREBALLS**
- 6. LLIURAMENT DEL TREBALL**
- 7. SEGUIMENT DELS TREBALLS**
- 8. PRESSUPOST I PAGAMENT**
- 9. TERMINI D'EXECUCIÓ**

1. ANTECEDENTS I FINALITAT

El 31 de desembre de 2019 va acabar el termini de concessió del tram Tarragona-València-Alacant de l'AP-7 gestionada per l'empresa concessionària AUMAR del grup Abertis. El tram que corresponia a Catalunya eren, en aquest cas, uns pocs quilòmetres (Vilaseca – Terres de l'Ebre).

El 31 d'agost de 2021 va acabar la concessió de l'empresa Autopistas Concesionaria Española SA (ACESA) que a Catalunya era concessionària del tram de l'AP-7 entre Tarragona i la Jonquera i entre AP-2. Es tracta d'un total de 477 quilòmetres d'autopista de peatge que van passar a ser gratuïts; 260 corresponents a l'AP-7 i 215 de l'AP-2.

El tram de l'AP-7 va des de la Jonquera a Salou; la gratuïtat inclou també el tram entre Montmeló i el Papiol.

El mateix dia 31 d'agost de 2021 es va acabar la concessió de dues vies més, en aquest cas concessió de la Generalitat, i que, en total, sumen 66 quilòmetres; són el tram nord de l'autopista C-32 entre Montgat i Palafolls, que incloïa el peatge de Mataró, el més antic d'Espanya inaugurat el 1969; i l'autopista C-33, la sortida nord de Barcelona cap a l'AP-7, entre la capital catalana i Montmeló. En aquests dos casos la concessionària era INVICAT (Infraestructures Viàries de Catalunya, SA).

Encara queden alguns trams de peatge explícit a les vies d'alta capacitat catalanes: la C-32 de Castelldefels - Sitges - Vendrell, on la concessionària és AUCAT (Autopistes de Catalunya, SA), la C-16 entre Sant Cugat - Terrassa - Manresa, on la concessionària és AUTEMA, la C-16 entre Barcelona i Sant Cugat (túnel de Vallvidrera) i el túnel del Cadí, on la concessionària és Túnel de Barcelona – Cadí.

2. OBJECTE DEL CONTRACTE

L'objecte d'aquest contracte és l'encàrrec de l'avaluació de l'impacte sobre la demanda de transport privat, els accidents, la demanda de transport públic alternatiu i les emissions de l'eliminació dels peatges explícits en algunes vies d'alta capacitat de Catalunya els anys 2019 i 2021 en la totalitat de la xarxa viària catalana. Així com, també, determinar l'impacte dels descomptes en els peatges que encara estan en funcionament sobre la demanda.

L'objecte d'aquest encàrrec també inclou els següents treballs:

1. Analitzar l'impacte que ha tingut la política de finalització dels peatges explícits a les autopistes catalanes de titularitat de l'Estat i de la pròpia Generalitat, en aquelles vies en què ha finalitzat la concessió i en les vies alternatives
2. Analitzar l'impacte de les actuals polítiques de bonificacions i descomptes més rellevants a les vies actualment de peatge explícit.
3. Determinar l'elasticitat preu – demanda a partir de l'anàlisi dels anteriors impactes analitzats.
4. Establir recomanacions respecte les polítiques de tarifació viària i els seus impactes, en el marc de la Directiva (UE) 2022/362.

3. NECESSITATS ADMINISTRATIVES QUE CAL SATISFER I IDONEITAT DEL CONTRACTE

Es volen contractar aquests treballs per tal d'esbrinar quin impacte ha tingut la política de finalització dels peatges explícits de l'Estat i de la pròpia Generalitat, en aquelles vies en que ha finalitzat la concessió o en què s'han implementat bonificacions o descomptes rellevants o significatius. Així com decidir futures polítiques adreçades a modificar o mitigar els impactes no desitjats que es detectin en aquest treball com a conseqüència de la retirada dels peatges o de qualsevol política pública en el marc de la transposició de la Directiva (UE) 2022/362.

4. EQUIP DE TREBALL

S'han d'adscriure o dedicar a l'execució del contracte els mitjans personals exigits a continuació, amb el caràcter d'obligació contractual essencial als efectes de l'article 211 de la LCSP:

- Director/a del projecte, que ha de ser doctor en Economia, doctor en Enginyeria Civil o qualsevol altra doctorat que pel seu contingut resulti idoni per a l'execució del contracte i tenir una experiència laboral mínima de 3 anys en avaluació quantitativa aplicant tècniques econòmiques d'inferència causal, en la realització d'avaluacions de disseny en l'àmbit de les polítiques de mobilitat i en enginyeria del trànsit i modelització de la demanda de viatgers. Les seves funcions hauran de ser: definir la metodologia, dirigir l'equip de treball, planificar i assignar les tasques i vetllar per la seva correcta execució.
- Expert/a en avaluació quantitativa amb formació a nivell de doctor en Economia, doctor en Enginyeria Civil o qualsevol altra doctorat que pel seu contingut resulti idoni per a l'execució del contracte amb una experiència mínima de 3 anys en anàlisi de polítiques públiques així com en avaluació quantitativa aplicant tècniques econòmiques d'inferència causal.

Tot mitjà personal ha d'acreditar la titulació acadèmica requerida i coneixements requerits mitjançant els títols corresponents.

Tota l'experiència laboral exigida ha de ser acreditada mitjançant el currículum vitae individualment per a cada persona on especifiqui les dates d'inici i finalització de l'experiència laboral aportada amb detall de les tasques desenvolupades.

5. CARACTERÍSTIQUES DELS TREBALLS

El treball ha de consistir en l'execució dels següents càlculs:

1. L'avaluació quantitativa, aplicant tècniques econòmiques d'inferència causal, de l'impacte de la retirada dels peatges explícits de la xarxa viària catalana entre el 2019 i el 2021 sobre les següents variables :
 - Desplaçaments en vehicle privat (IMD de vehicles lleugers)
 - Redistribució del trànsit de mercaderies a la xarxa viària (IMD de vehicles pesants)
 - Captació del trànsit de mercaderies procedent del ferrocarril
 - Variació en el nivell de servei i temps de desplaçaments (congestió)
 - Nombre de viatgers captats al transport públic
 - Nombre d'accidents amb víctimes (mortals, greus i lleus)
 - Emissions de gasos efecte hivernacle

- Emissions de contaminants

Les tècniques a utilitzar han de ser la regressió en discontinuïtat, les diferències en diferències i el control sintètic. Cal explorar les diferents tècniques en cadascun dels impactes a calcular i utilitzar quina d'elles és la més adient per a cadascun.

Calcular l'impacte de la retirada dels peatges s'entén que implica aïllar aquest impacte de qualsevol altra com ara:

- Increment de població i activitat econòmica
- La situació d'emergència sanitària per la situació de fet de la Covid-19
- Impacte de les noves pautes de mobilitat en l'oci i consum (e-commerce) sobre l'ús del transport públic sobre el repartiment modal i transport públic (cal analitzar si ha forçat una pèrdua de la demanda del transport públic)
- Impacte de la rebaixa preus transport públic a 2022, 2023 i 2024 al 50%, de la gratuïtat de la Renfe per a viatgers freqüents i la integració tarifària del transport públic
- Impacte del teletreball des de les dues vessants: reducció global de la mobilitat (nombre de desplaçaments) per una banda però increment de la longitud dels desplaçaments (persones que decideixen viure més allunyades del lloc de treball atès que només han de fer dos viatges a la setmana.
- Evolució del preu dels hidrocarburs.
- La regulació de les zones de baixes emissions
- Les actuacions de millora en la xarxa viària dels corredors afectats

Per construir el contrafactual cal tenir en compte no només l'impacte immediat (abans – després) detectat en la pròpia infraestructura (amb un peatge alliberat o reduït com a conseqüència dels descomptes) sinó també en les vies alternatives ja sigui dins del propi corredor (AP-7/C-32-C31; C-16/C-55/C-58; AP-7/ A-7; AP-2/A-2; AP-7 Nord/C-35/C-32Nord, etc.) com fins i tot en un àmbit més global en el cas dels desplaçaments de llarg recorregut (per exemple, el cas del trànsit de camions, la distribució AP-7 / AP-8).

Els resultats d'aquests impactes s'han de calcular i presentar a nivell dels diferents àmbits territorials i corredors viaris, per a cadascuna de les anteriors variables de treball descrites.

Concretament cal donar els resultats dels impactes de cadascuna de les variables desagregats per aquests corredors viaris:

- AP-7 Nord
- C-32 Nord
- AP-7 Sud
- AP-2
- C-33
- C-32 Sud
- C-16
- C-25 Eix Transversal

També cal donar resultats dels impactes de les diferents variables anteriorment detallades, sempre que es pugui, a nivell de:

- El conjunt de les vies alternatives a cadascun d'aquests eixos i el global de totes elles (viaris i ferroviaris; aquest darrer on es pugui)
 - El conjunt de les vies derivades de cadascun d'aquests eixos (viàries i ferroviàries; aquest darrer allà on es pugui)
 - El global sobre el conjunt de la xarxa de transport (viària i ferroviària).
2. Anàlisi de les elasticitats del volum de trànsit respecte del preu del peatge. Analitzar també l'elasticitat de la demanda al preu del peatge a partir dels diferents descomptes que s'han anat afegint a les vies de peatge explícit encara existents entre 2015 i 2024. Anàlisi de l'impacte dels descomptes segons franja horària, tipus de recorregut i vehicle, i les seves implicacions socioeconòmiques, sobre l'equitat social i territorial. El resultat d'aquest treball haurà de proposar una elasticitat preu -demanda per cadascun dels diferents corredors analitzats, que permeti, en el futur, determinar quin pot ser l'impacte en el trànsit una política de descomptes, bonificacions o de tarifació viària.
3. Com es pot veure en l'annex, les dades disponibles per a tots els càlculs que es demanen en aquest treball comencen el 2015.

Fases del treball:

- 1a fase:** Recopilació de les dades i el seu tractament a nivell cartogràfic. El resultat seria un primer anàlisi descriptiu dels canvis que s'han produït en les **quatre variables** a partir de la supressió dels peatges.
- 2a fase:** Identificació dels impactes causals sobre les **quatre variables** provocats per la supressió dels peatges i participació en workshops amb les unitats responsables de la política.
- 3a fase:** Càlcul de les elasticitats de la demanda de transport públic i privat respecte del preu dels peatges i quantificació econòmica simplificada de l'impacte sobre el benestar social de la supressió dels peatges.
- 4a fase:** Conclusions i recomanacions que incloguin les possibles aplicacions dels resultats del treball sobre les polítiques tarifàries a fer per part de la Generalitat

6. LLIURAMENT DELS TREBALLS

El treball s'haurà de lliurar complet abans del 15 de desembre de 2025.

L'adjudicatari haurà d'entregar un document amb l'anàlisi descriptiva corresponent a la **1a fase** abans del 31 de juliol de 2025.

L'adjudicatari haurà de lliurar un document de treball amb el resultat de l'avaluació de l'impacte sobre **la demanda** que haurà de servir per comentar amb les unitats implicades del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica. Aquest treball correspon a la **2a fase**.

A l'entrega dels resultats d'aquesta **2a fase** l'adjudicatari haurà de participar en un workshop amb les unitats responsables de la política on l'avaluador presentarà els resultats preliminars i es discutiran les possibles implicacions, recomanacions i polítiques a implementar en base a aquests resultats.

L'adjudicatari haurà d'entregar els treballs previstos a la **3a i 4a fase** 15 dies abans del termini de finalització del contracte per poder-los treballar amb el Gabinet Tècnic i la unitat responsable de la política.

Els documents que s'hauran de lliurar al final del treball hauran de presentar-se en el següent format:

- Informe final
- Resum executiu en anglès i català
- Presentació gràfica del treball (infografia)
- *Policy brief*

7. CONFIDENCIALITAT I PROTECCIÓ DE DADES

L'empresa contractista, en relació amb les dades personals a les quals tingui accés amb ocasió del contracte, s'obliga al compliment de tot allò que estableix la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals, a la normativa de desenvolupament i al que estableix el Reglament (UE) 2016/679, del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació d'aquestes dades i pel qual es deroga la Directiva 95/46/CE.

La documentació i informació que es desprengui o a la qual es tingui accés amb ocasió de la prestació del contracte té caràcter confidencial i no podrà ésser objecte de reproducció total o parcial per cap mitjà o suport, ni tractament o edició informàtica, ni transmissió a tercers fora de l'estricta àmbit de l'execució directa del contracte, fins i tot entre la resta del personal que tingui o pugui tenir l'empresa que presta el servei. El deure de confidencialitat del contractista s'haurà de mantenir durant un termini de quinze anys des del coneixement de la informació.

El resultat del servei d'avaluació contractat és d'ús exclusiu de l'Administració contractant. Tot i així el prestador del contracte en podrà publicar els resultats sempre i quan obtingui el vistiplau explícit previ d'aquesta Administració per a cada publicació.

8. SEGUIMENT DELS TREBALLS

Els treballs seran supervisats i dirigits pel Cap del Gabinet Tècnic i/o el tècnic en qui ho delegui en coordinació amb el tècnic que designi a tal efecte la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat, l'Oficina Tècnica de Col·laboració Publicoprivada de Mobilitat i Logística, la Direcció General de Transports i Mobilitat i la Direcció General de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental.

9. PRESSUPOST I PAGAMENT

9.1. PRESSUPOST

El pressupost màxim previst per a l'execució d'aquest contracte és de 70.785 euros dels quals 58.500 corresponen al preu del contracte i 12.285 corresponen a l'Impost sobre el Valor Afegit (IVA, 21%).

Aquest seria el desglossament del pressupost màxim per a cada fase del treball abans descrita:

1. Recopilació de dades i tractament cartogràfic	15.000 € sense IVA
2. Avaluació de l'impacte sobre la demanda de transport Públic i workshops	25.500 € sense IVA
3. Càlcul elasticitats de la demanda sobre preu peatges	12.000 € sense IVA
4. Conclusions i recomanacions	6.000 € sense IVA
Total	58.500 € sense IVA

9.2. Forma de pagament

El pagament es farà de la següent manera:

Una única factura a l'entrega de la totalitat del treball, degudament conformada per la unitat corresponent un cop finalitzat el termini d'execució.

10. TERMINI D'EXECUCIÓ

8 mesos des de la data **de formalització del contracte** i com a màxim fins el 31 de desembre de 2025.

Barcelona,

El cap del Gabinet Tècnic

Marc Darder i Solé

Signat electrònicament

ANNEX

Informació disponible de la política a avaluar:

- **Dades de volum de trànsit:** comptatges de les estacions d'aforament del SCT, Diputació de Barcelona, Generalitat de Catalunya, de les societats concessionàries del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible des de 2015 fins finals de 2024.
- **Dades del nombre d'accidents per data, tipus, via, punt quilomètric, nombre de víctimes per nivell de gravetat, tipus d'accident, etc. de 2015 a 2024.** Les dades complertes estan publicades al portal de dades obertes en aquest [enllaç](#), sense perjudici de les dades complementàries a incorporar
- **Dades del transport públic amb data, operador, línia/estació i nombre de validacions des de 2015 a 2024.**
- **Dades de contaminació atmosfèrica obtingudes a partir de les estacions de mesurament de la Xarxa de vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica de 2015 a 2022.** Les dades complertes estan publicades al portal de dades obertes en aquest [enllaç](#).
- **Dades meteorològiques horàries corresponents a cadascuna de les estacions de mesurament de la Xarxa de vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica de 2015 a 2022.**
- **Tarifes de peatge explícit per trams des de 2015 fins 2024 i evolució dels corresponents descomptes, a partir del règim i normativa aplicable en cada cas disponibles en aquest enllaç** https://territori.gencat.cat/ca/01_departament/transparencia-i-bon-govern/contractacio/concessions/autopistes/
- **Anuaris estadístics d'accidents de trànsit del Servei Català de Trànsit:**
 - https://transit.gencat.cat/web/.content/documents/seguretat_viaria/anuari-2020-cat.pdf
 - https://transit.gencat.cat/web/.content/documents/seguretat_viaria/anuari_2019_cat.pdf
 - 2018
 - 2017
- **Anuaris de seguretat viària de la xarxa de la Generalitat publicats pel Departament de Territori:**
 - https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/documentacio/territori_i_mobilitat/carreteres/documentacio_tecnica/01_pdf_documents/202006-anuari-seguretat-viaria-xarxa-gencat-2019.pdf
 - https://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/documentacio/territori_i_mobilitat/carreteres/documentacio_tecnica/01_pdf_documents/anuari-seguretat-viaria-2018.pdf

Aquestes bases de dades es poden consultar abans de presentar l'oferta per valorar, segons les seves característiques, el temps necessari pel seu processament.