

INFOME JUSTIFICATIU DE LA NO DIVISIÓ EN LOT DELS TREBALLS EC_2025/14 “ASSISTÈNCIA TÈCNICA PER AL DESPLEGAMENT DEL PLA DIRECTOR DE MOBILITAT (PDM): ANÀLISI I PROPOSTES DE MILLORA AMB RELACIÓ ALS MODES ACTIUS I VMPS”.

El Consell d'Administració del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona (d'ara endavant ATM) reunit en sessió extraordinària en data 24 de febrer de 2022, va acordar donar inici als treballs necessaris per a la redacció del Pla Director de Mobilitat del Camp de Tarragona.

L'elaboració del Pla Director de Mobilitat de l'ATM (d'ara endavant, pdM) ve determinada per les Directrius nacionals de mobilitat, les quals constitueixen el marc orientador per a l'aplicació de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

La Llei té per objecte “establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles” (art. 1.1).

La Llei estableix com a objectius de les polítiques de la mobilitat en el seu article 3, entre d'altres. Els següents:

a) Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que *es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.*

c) Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.

e) Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar *a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.*

m) Fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària.

n) *Fomentar la reducció de l'accidentalitat.*

o) *Analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures i serveis de transport amb criteris de sostenibilitat i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposin d'un àmbit adequat a llurs característiques i als principis d'aquesta Llei.*

Els treballs que s'han de dur a terme mitjançant el contingut d'aquests plecs, conformen una part fonamental del Pla Director de Mobilitat. De fet, l'impuls de la mobilitat activa ha de ser una pedra angular de l'estratègia de mobilitat del territori, ja que, per una banda, la promoció dels desplaçaments a peu i en bicicleta han de contribuir a la reducció dels impactes associats a la mobilitat, i d'altra banda, generar un conjunt d'externalitats positives per a la salut de les persones i la seva qualitat de vida.

El fet que la realització independent de les diverses prestacions compreses en l'objecte del contracte en dificulti l'execució correcta des del punt de vista tècnic és clau en un projecte d'aquestes característiques. La integració i coordinació de les diferents tasques és essencial per garantir la coherència i l'eficàcia de l'assistència tècnica. La divisió en lots podria fragmentar el procés, dificultant la comunicació i la col·laboració entre els diferents equips de treball, i comprometre així la qualitat dels resultats finals.

A més, els treballs que són objecte de la contractació no són susceptibles d'aprofitament separat i constitueixen una unitat funcional que no permet la seva separació en prestacions diferenciades. No permet la seva divisió qualitativa en gremis o especialitats del contractista, així com tampoc requereix d'una divisió quantitativa del contractista. La complexitat i la interdependència de les tasques a realitzar fan necessari que una única entitat assumeixi la responsabilitat global del projecte, assegurant així una visió integral i una execució harmonitzada de totes les fases del pla.

En conclusió, la no divisió en lots de l'objecte del contracte es justifica per la necessitat de garantir una execució tècnica i funcionalment coherent, evitant els riscos associats a la fragmentació del projecte i assegurant que els objectius del Pla Director de Mobilitat es compleixin de manera efectiva i eficient.

Tarragona, a la data de signatura electrònica del document.

La gerenta de l'ATM del Camp de Tarragona,

Eugenia Doménech Moral