

**INFOME JUSTIFICATIU DE LA NO DIVISIÓ EN LOT DELS TREBALLS EC_2025/15
“ASSISTÈNCIA TÈCNICA PER AL DESPLEGAMENT DEL PLA DIRECTOR DE MOBILITAT
(PDM): ANÀLISI I PROPOSTES DE MILLORA AMB RELACIÓ ALS MODES MOTORITZATS
(TRANSPORT PÚBLIC I VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT)”.**

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:

b) Adequar progressivament el sistema de càrregues i tarifes directes sobre la mobilitat a un esquema que integri les externalitats, que equipari transport públic i privat pel que fa als costos de producció i *utilització dels sistemes*, i que *reguli l'accessibilitat ordenada al nucli urbà i al centre de les ciutats* i dissuadeixi de fer un ús poc racional del vehicle privat, especialment a les localitats amb una població de dret superior a vint mil habitants.

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.

d) Establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin *transports públics o transport escolar o d'empresa*.

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.

f) Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe multiusuari o el cotxe compartit.

g) *Estudiar fórmules d'integració tarifària del transport públic en el conjunt de Catalunya.*

j) *Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats.*

k) Millorar la velocitat comercial del transport públic de viatgers.

l) Disciplinar el trànsit i exigir el compliment de les normatives europea, estatal i catalana sobre prevenció de la contaminació atmosfèrica i acústica, especialment als municipis amb una població de dret superior a vint mil habitants.

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.

v) Promoure i incentivar l'ús de combustibles alternatius al petroli, especialment en el transport col·lectiu i en l'àmbit urbà.

x) Relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic.

Els treballs que s'han de dur a terme mitjançant el contingut d'aquests plecs, conformen una part integrant fonamental del pdM. Si bé, els desplaçaments a peu i en bicicleta tenen menor impacte que la mobilitat en transport públic, aquest darrer mitjà és l'únic que pot competir amb el vehicle privat a partir de certes distàncies de recorregut, i per tant, contribuir a racionalitzar-ne l'ús del vehicle privat en els desplaçaments de més llarga distància. Pel que fa al vehicle privat, és un mitjà de transport indispensable per a una proporció molt important de la població, i imprescindible en molts casos.

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