

**PLEC DE PRESCRIPCIONS TÈCNIQUES PER A LA CONTRACTACIÓ DEL SERVEI
D'ASSISTÈNCIA TÈCNICA PER A L'ELABORACIÓ DEL MAPA DELS SERVEIS
PÚBLICS DE TRANSPORT DE VIATGERS PER CARRETERA A CATALUNYA PEL
2028**

Índex

1.	Motivació del contracte.....	2
2.	Objecte del contracte	2
3.	Necessitats administratives que cal satisfer i idoneïtat del contracte	3
4.	Característiques i descripció de la prestació	4
5.	Planificació dels treballs	10
6.	Seguiment i control del contracte	10
7.	Capacitat tècnica del personal que ha d'executar el contracte	11
8.	Mitjans materials a disposició del contracte.....	11
9.	Presentació, lliurament i propietat de la documentació resultant	11
10.	Condicions tècniques	12
11.	Pressupost del contracte.....	12
12.	Forma de pagament.....	13
13.	Termini d'execució	15

1. Motivació del contracte

Les concessions de serveis regulars de transport interurbà per carretera varen ser adjudicades en la seva major part a les dècades 60-70 del segle XX amb una durada màxima de 99 anys per part de l'Administració General de l'Estat i sota el principi de risc i ventura operacional.

Aquestes concessions van passar a ser de competència de la Generalitat en virtut del traspàs operat pel Reial Decret 2115/1978, de 26 de juliol, sobre transferències de competències de l'Administració de l'Estat a la Generalitat de Catalunya en matèria de transports.

Amb l'entrada en vigor de la Llei 12/1987 de 28 de maig de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor les empreses concessionàries d'acord amb el previst a la seva disposició transitòria primera, van optar per substituir les seves concessions de forma que les concessions vigents es convalidaven per un termini de 20 anys des de la data de convalidació sens perjudici de les pròrrogues que fossin procedents fins a un termini que podria arribar com a màxim als 99 anys comptats des de la primera adjudicació de la concessió.

D'acord amb aquest precepte totes les concessions vigents van ser objecte de convalidació el 8 de gener de 1988 de forma que finalitzaven la seva prestació al 2008 i se sotmetien als preceptes de la Llei.

Per altra banda, al 2003 mitjançant el Decret 128/2003 de 13 de maig, sobre mesures d'innovació i foment de la qualitat a la xarxa de serveis regulars de transport de viatgers a Catalunya, es va facilitar a les concessionàries la possibilitat de presentar un pla d'innovació i millora a canvi de la possibilitat de perllongament de les concessions per un termini màxim de 25 anys, és a dir, fins el 2028, que és el termini final actual de les concessions.

Atesa la proximitat de la data de caducitat dels actuals contractes, cal dissenyar el nou model de prestació d'aquest servei essencial per a la mobilitat del conjunt dels ciutadans del territori de Catalunya, que sigui eficient i sostenible mediambientalment, i que ofereixi la millor cobertura a les diverses necessitats de mobilitat del conjunt del territori, amb coordinació amb la resta de serveis de transport públic i, en especial, dels serveis ferroviaris.

2. Objecte del contracte

L'objecte d'aquest contracte consisteix en l'elaboració d'una proposta de racionalització i modernització de l'actual sistema de transport públic regular de viatgers per carretera competència de la Generalitat de Catalunya mitjançant l'elaboració, disseny i explicació detallada d'un mapa de serveis basat en criteris d'eficiència i jerarquització de xarxa que persegueixi els objectius estratègics de cobertura, qualitat i servei.

Així mateix la proposta haurà de contenir diversos escenaris per a la seva implementació, la seva quantificació econòmica i incloure el conjunt de prescripcions establertes en el present plec.

La renovació dels contractes de transport interurbà ofereix una oportunitat als municipis i a la ciutadania perquè puguin plantejar propostes i demandes sobre l'articulació dels nous serveis de transport públic interurbà, pel que aquest contracte es realitzarà de manera complementària al propi procés de participació que ha de dur a terme el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

Les conclusions i valoracions que es derivin d'aquest procés participatiu s'hauran de tenir en compte a l'hora d'elaborar la proposta dels nous serveis.

Els treballs a elaborar han de perseguir els següents objectius:

1. Definició del mapa de serveis de transport públic regular per carretera de la Generalitat de Catalunya basat en un model de transport sostenible amb el menor cost ambiental i econòmic. Caldrà definir els serveis, els itineraris, les parades i els horaris proposats.
2. Maximització de l'eficiència econòmica i social dels recursos públics, garantint l'equilibri econòmic financer del servei. En aquest sentit caldrà incloure una previsió de diferents escenaris per a la implementació de les millores de serveis que hagin de ser incorporades respecte al servei actual per tal de possibilitar la viabilitat econòmica del sistema.
3. Incorporació d'una proposta dels serveis de transport que han de ser objecte d'una unitat d'explotació contractual de forma que es garanteixi la millor eficiència en la prestació dels nous serveis.

3. Necessitats administratives que cal satisfer i idoneïtat del contracte

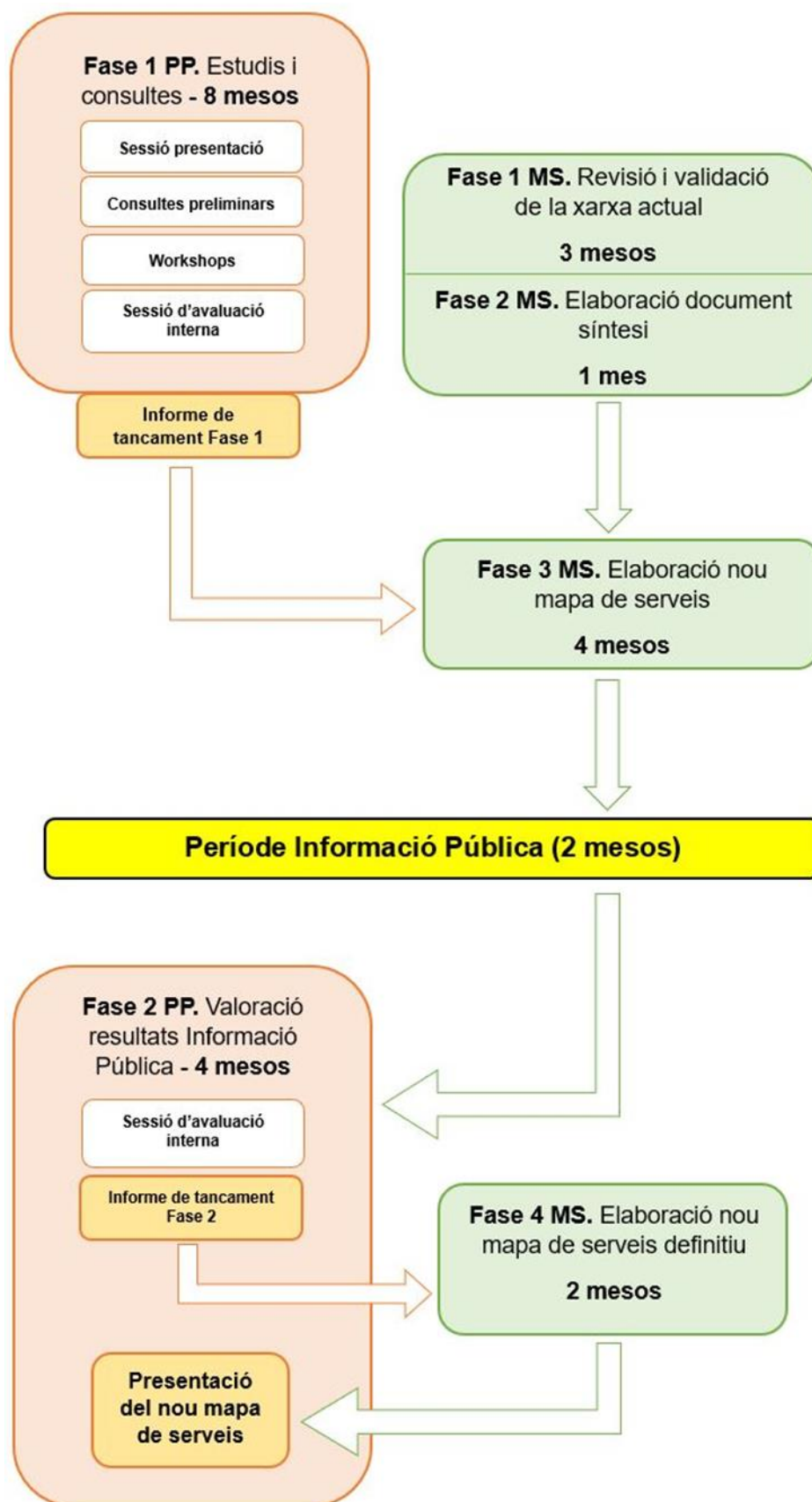
Es considera que els treballs descrits no poden ser duts a terme amb els recursos humans existents a la Subdirecció General de Transport Públic per Carretera i Mobilitat, els quals han d'atendre les tasques ordinàries en altres matèries, no disposant de mitjans suficients per cobrir les necessitats que es tracta de satisfer a través d'aquest contracte.

Així, es deixa constància de la insuficiència, falta d'adequació o la conveniència de no ampliació dels mitjans personals i materials amb què compta l'Administració per cobrir les necessitats que es tracta de satisfer mitjançant aquest contracte.

Per tant, queda justificat que el contracte que es pretén formalitzar, és necessari per al compliment i realització dels objectius institucionals que la Generalitat de Catalunya té atribuïts.

4. Característiques i descripció de la prestació

Tal com s'ha exposat anteriorment, l'elaboració del mapa de serveis (MS) es complementa amb el procés participatiu (PP) de conformitat amb el següent esquema:



4.1. Criteris per a l'elaboració de la proposta del nou mapa de serveis de transport interurbà regular de viatgers per carretera a Catalunya

L'empresa adjudicatària haurà de realitzar una proposta de nous serveis de transport interurbans de viatgers per carretera que haurà de tenir en compte els criteris següents:

- a) Garantir una cobertura adequada a les necessitats de mobilitat detectades amb una tipologia de servei adequada a aquestes necessitats.
- b) Jerarquització de la xarxa en cadascuna de les unitats d'explotació contractuals i a nivell de tot el territori de Catalunya.
- c) Mantenir i potenciar una xarxa de serveis de bus exprés, Exprés.cat, per a atendre els principals corredors de mobilitat a cada zona del territori.
- d) La xarxa de serveis ha de garantir que tots els municipis tenen accés al sistema de transport interurbà i de la resta de serveis públics amb la previsió, a les zones de baixa demanda, de l'establiment i potenciació de serveis a la demanda digitalitzats Clic.cat.
- e) Que les ciutats de més de 5.000 habitants i les capitals de comarca disposin, en dia feiner, de la possibilitat de connectar-se a la capital de la seva demarcació, tant d'anada com de tornada, ja sigui amb serveis interurbans directes o mitjançant intermodalitat entre diferents serveis, atenent al principi de jerarquització de la xarxa i d'eficiència dels serveis.
- f) Que els ciutadans dels municipis de menys de 5.000 habitants puguin accedir a un servei públic regular de transport col·lectiu interurbà per desplaçar-se fins a la capital de la seva comarca i tornar al seu domicili, ja sigui de manera directa o mitjançant intermodalitat entre serveis, si més no, un cop per dia feiner, o bé que ho puguin fer mitjançant un servei de transport col·lectiu a la demanda.
- g) Que tots els habitants de les ciutats de més de 5.000 habitants i de les capitals de comarca disposin d'una oportunitat diària per viatjar a Barcelona en transport col·lectiu interurbà i retornar al seu domicili dins la mateixa jornada, ja sigui amb connexió d'un servei de manera directa o amb intermodalitat entre diferents serveis, seguint el principi de jerarquització de la xarxa de serveis.
- h) Tots els municipis han de poder accedir a la seva capital de comarca i als seus centres sanitaris i hospitalaris de referència amb un mínim de 3 anades i tornades (matí, migdia i tarda).
- i) Cal analitzar la xarxa de transport escolar i transport adaptat per a garantir-ne la coherència i coordinació amb la xarxa de serveis proposada.
- j) Garantir la connexió amb un màxim d'un transbordament amb els centres d'ensenyament no obligatori de referència en cada municipi tenint en compte la existència de transport escolar i estudiant la possibilitat d'aprofitar els serveis en funció de la seva capacitat.
- k) El mapa de serveis ha d'estar coordinat amb els serveis de transport ferroviari tant en via convencional com a la xarxa d'alta velocitat afavorint la intermodalitat i evitant duplicacions de servei quan no sigui estrictament necessari.
- l) Garantir una bona comunicació amb la xarxa dels centres universitaris.

- m) Analitzar la mobilitat i l'accés de la xarxa de transport regular als polígons industrials i centres de generació d'activitat econòmica.
- n) Determinar els punts del territori on cal garantir una explotació harmonitzada de les comunicacions urbanes i interurbanes especialment en els municipis de més de 50.000 habitants o capital de comarca i en aquells que tenen establerts sistemes de transport urbà ja sigui com a servei independent o en el marc de convenis amb d'altres administracions.
- o) Definir el mapa de serveis evitant duplicitats ineficients i evitant en la mesura possible la implementació de prohibicions de tràfic entre els diferents recorreguts.
- p) Intermodalitat. Possibilitar l'existència, al territori, de punts d'intercanvi entre les diferents tipologies de serveis segons la jerarquització de la xarxa realitzada.
- q) Analitzar, quan correspongui, la necessitat de mobilitat obligada a les zones frontereres del territori de Catalunya per tal de vetllar per la prestació coordinada de serveis en aquest àmbit.
- r) En funció de cada tipologia de servei plantejat caldrà efectuar una proposta de material mòbil per a la seva explotació especialment pel que fa a la seva capacitat i combustible. Aquesta proposta haurà de ser tinguda en compte en el moment de fer la valoració econòmica dels serveis.
- s) La coordinació amb altres serveis de transport públic de l'Estat i d'altres comunitats autònomes en àmbits limítrofs.

4.2. Valoració econòmica de les propostes i prioritització

Les propostes de servei plantejades en el nou mapa de serveis hauran de ser quantificades econòmicament a partir del model de costos de la Direcció General de Transports i Mobilitat.

Pel que fa als ingressos es treballarà amb dues hipòtesis: la primera a partir de les tarifes vigents en el moment de la realització dels treballs i una segona sota la consideració de l'efecte de l'extensió del projecte d'integració tarifària de Catalunya.

Així mateix, es realitzarà una prioritització de les propostes de millora plantejades a fi i efecte de poder efectuar escenaris de mapa de serveis que siguin executables a partir en tot cas del manteniment dels serveis existents.

4.3. Proposta d'unitats d'explotació contractual

La proposta de mapa de serveis s'haurà de completar amb una proposta de com cal dur a terme l'agrupació dels serveis a nivell contractual amb la determinació d'una proposta de lots d'explotació que respongui a les necessitats de mobilitat a cada zona del territori i que garanteixi una explotació eficient pels ciutadans, amb la definició d'unes àrees funcionals de transport.

A l'hora de definir aquestes àrees funcionals de transport caldrà tenir en compte els següents elements:

- L'existència de territoris amb personalitat pròpia que sol superar els límits municipals/comarcals en les seves relacions de mobilitat. Exemples d'aquests territoris són el Baix Montseny, el Baix Vallès, el Baix Maresme, la Conca d'Òdena, el Pla de Bages, les Terres de l'Ebre, les diferents Valls Pirinenques, etc.

Podrà ser precís la realització de treball de camp (comptatges, enquestes a usuaris) per contrastar la informació de la que es disposa, així com entrevistes amb els operadors actuals, la Subdirecció General de Transport Públic per Carretera i Mobilitat, les ATM territorials i els Serveis Territorials de Transport de la Generalitat, amb l'objecte d'una correcta definició i diagnòsi de la xarxa actual.

4.4. Fases del contracte

Les activitats a dur a terme per l'adjudicatària inclouran les fases següents:

Fase 1. Revisió i validació de la xarxa actual (3 mesos):

S'estudiaran i analitzaran els següents elements:

- L'actual mapa concessional per tal de procedir a la seva optimització.
- El sistema de bus exprés (exprés.cat) i la planificació d'ampliació prevista.
- El sistema de transport a la demanda (clic.cat i altres sistemes) i la planificació d'ampliació prevista.
- La xarxa de transport escolar i transport adaptat.
- La xarxa de transport ferroviari per poder determinar la coordinació entre serveis per carretera i ferroviaris.
- Els punts d'interès per a la mobilitat, com poden ser els centres universitaris, hospitals, centres sanitaris, aeroports, etc.

L'empresa adjudicatària elaborarà un **informe de revisió i validació de la xarxa actual** en el que es recolliran tots aquests estudis i les seves valoracions.

Fase 2. Elaboració del document de síntesi (1 mes):

L'empresa adjudicatària, a més de la presentació dels diferents documents de l'estudi, elaborarà un document de síntesi en el que es recullin els aspectes més rellevants dels treballs, basats principalment en mapes, taules i gràfics que facilitin la seva visualització i comprensió.

Així mateix, el document recollirà les recomanacions i propostes generals per a l'elaboració del nou mapa de serveis en base als criteris establerts en el punt 4.1.

Fase 3. Elaboració del mapa dels nous serveis de transport públic regular de viatgers per carretera de la Generalitat de Catalunya (4 mesos):

Les modificacions proposades recolliran la seva justificació en base a raons tècniques, econòmiques o organitzatives i es concretaran les millors solucions per a zones amb dispersió poblacional.

Així mateix, es tindran en compte les propostes de modificació o nous serveis recollides durant el procés participatiu, que s'haurà anat realitzant de manera simultània durant la Fase 1 i 2 d'aquest contracte.

El mapa de serveis haurà de contenir:

- A. Memòria justificativa:
 - Necessitat del servei
 - Demanda de Mobilitat
- B. Descripció detallada de les línies per a cada àrea funcional de mobilitat:
 - Plànol d'itineraris previstos, distingint entre serveis preexistents i nous serveis.
 - Àmbit territorial.
 - Número d'expedicions a realitzar.
 - Calendari de les expedicions.
 - Quilòmetres i hores útils de servei anuals.
 - Cartografia del sistema: la informació relativa les línies i parades hauran de proporcionar-se de manera georeferenciada.
- C. Relació de mitjans necessaris per a la prestació:
 - Dimensionament de personal (conducció i estructura).
 - Número de vehicles i característiques, inclosos els de reserva.
 - Pla de renovació de flota.
 - Pla de combustibles (descarbonització). Possibilitat d'electrificació de les línies.
 - Número total de places a oferir (assegudes i dempeus).
 - Instal·lacions fixes (si és el cas).
 - Sistemes embarcats en els vehicles (SVV i SAEi).
- D. Previsions de demanda.
- E. Evolució prevista de l'oferta del servei.
- F. Dades d'operació per a tot el període de servei (pla de flota, pla de serveis)
- G. Estudi econòmic de les condicions d'explotació basat en el model de costos de la Direcció General de Transports i Mobilitat. Ha d'incloure la demanda i ingressos previstos, resultat econòmic i cost quilomètric, i termini d'amortització de les inversions, si s'escau.
Actualització de preus i tarifes durant el període de prestació.
- H. Elements de qualitat percebuda del servei i quantificació.
- I. Proposta d'agrupació de les diferents àrees funcionals en lots. Aquesta agrupació haurà de tenir en compte l'equilibri territorial i els principis de la lliure concurrència per promoure la participació en el concurs de les PIMES.
- J. Proposta de jerarquització de la xarxa de serveis dins de cada agrupació funcional i en el conjunt de serveis de Catalunya.
- K. Règim d'explotació, tipus d'adjudicació.
- L. Proposta sobre el model de governança (control, gestió i inspecció) dels nous contractes per part de l'Administració i sobre el règim de titularitat i condicions de prestació del material mòbil.

- M. Memòria econòmica global sobre els costos i ingressos de la nova explotació per tal d'estudiar la viabilitat econòmica-financera del projecte. Aquesta memòria haurà de considerar la metodologia del Sistema d'Avaluació d'Inversions en Transports (SAIT).
- N. Totes aquelles circumstàncies que sent precises per determinar la necessitat del servei, la seva configuració o el seu règim d'explotació, en el seu cas, determini la Subdirecció General de Transport Públic per Carretera i Mobilitat.

En resum, el projecte contindrà com a mínim, els continguts específics per un projecte de servei de transport públic de transport recollit en l'article 32 del Decret 319/1990 pel que s'aprova el Reglament de la Llei de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

Fase 4. Projecte de mapa dels nous serveis de transport públic regular de viatgers per carretera de la Generalitat de Catalunya (2 mesos):

Atès que el projecte de mapa de serveis serà sotmès a informació pública, un cop finalitzat aquest període d'informació pública (previsió de 2 mesos) i analitzades les al·legacions i propostes alternatives que es rebin, es podrà requerir a l'empresa adjudicatària el seu assessorament i anàlisi de l'impacte econòmic o funcional de les mateixes.

En base a les al·legacions presentades i la seva possible inclusió, l'empresa adjudicatària haurà d'elaborar **el mapa definitiu dels nous serveis de transport públic regular de viatgers per carretera de la Generalitat de Catalunya**.

5. Planificació dels treballs

Constitueix una obligació de l'adjudicatari l'elaboració d'un pla de treball que sistematitzi les tasques a realitzar, els responsables de la seva execució i els resultats a obtenir en cada cas. S'aportarà també la seqüència i el cronograma de mòduls o agrupació de funcionalitats que es proposi seguir.

La Subdirecció General de Transport Públic per Carretera i Mobilitat designarà la direcció dels treballs, que s'encarregarà de la supervisió dels treballs del present contracte.

Un cop formalitzat el contracte, i en el termini màxim de cinc (5) dies naturals, es revisarà el pla proposat i s'elaborarà, en col·laboració amb la direcció dels treballs, el pla de treball definitiu.

L'empresa adjudicatària haurà de nomenar una persona responsable de l'execució del contracte, que serà l'interlocutor/ora amb la direcció dels treballs.

6. Seguiment i control del contracte

Es formarà una Comissió de Seguiment del Contracte, que estarà formada per la direcció dels treballs i un/una representant de l'empresa adjudicatària que realitzarà el

seguiment continu de l'evolució del contracte, informant setmanalment a la direcció dels treballs. A més, aquests mantindran reunions quinzenals per a la revisió del grau de compliment dels objectius definits en el present Plec.

La direcció dels treballs de la Subdirecció General de Transport Públic per Carretera i Mobilitat podrà donar a l'empresa adjudicatària, durant el temps de realització dels treballs, qualsevol instrucció addicional que consideri necessària per a la correcta execució de l'objecte del contracte.

7. Capacitat tècnica del personal que ha d'executar el contracte

L'empresa adjudicatària haurà d'aportar, sota la seva responsabilitat, un equip de treball suficient i adequat, amb experiència en projectes similars i amb coneixement de la situació de la mobilitat i del transport públic per carretera a Catalunya.

El/la licitador/a haurà d'acreditar que tot el personal que presti el servei tingui una experiència mínima de tres anys en el cas del/la coordinador/ora i dels dos tècnics/ques de gestió de mobilitat i els dos tècnics/ques de dades, vinculada a l'objecte del contracte, en entitats públiques o privades, incorporant els corresponents certificats, signats i segellats, que acreditin que estan relacionats amb l'objecte del contracte, expedits per l'òrgan competent o subjecte privat, segons es tracti d'entitats del sector públic o privat.

Per al desenvolupament de l'objecte del contracte s'obliga a l'empresa a mantenir el personal designat a l'inici de la prestació de serveis. Qualsevol modificació per part de l'adjudicatari de la composició de l'equip humà de l'oferta haurà de ser acceptada per la Subdirecció General de Transport Públic per Carretera i Mobilitat.

8. Mitjans materials a disposició del contracte

L'empresa adjudicatària s'encarregarà de proveir tots els mitjans materials i auxiliars necessaris per al desenvolupament satisfactori de totes les actuacions i serveis detallats.

9. Presentació, lliurament i propietat de la documentació resultant

La documentació relativa a tots els informes i documents detallats en el contracte es lliuraran a la Subdirecció General de Transport Públic per Carretera i Mobilitat, de manera que pugui realitzar-ne un seguiment adequat. Tota la documentació es lliurarà en format editable i estàndard, ja siguin documents de text, fulls de càlcul, bases de dades, etc. Els documents de text tindran interlineat simple i lletra Arial 11.

La documentació relativa a les línies de l'apartat B de la fase 3 s'haurà de presentar, com a mínim, en format de dades estàndard GTFS.

Es farà la revisió i validació de l'informe amb el licitador per tal de modificar el document segons el feedback rebut per millorar la seva qualitat i pertinència.

L'abast definitiu dels continguts es determinarà conjuntament amb la Direcció dels Treballs a l'inici dels mateixos.

Tota la informació i documentació elaborada dins del present servei passarà a ser propietat de la Generalitat de Catalunya, podent fer-ne un ús lliure, incloent la seva publicació pels mitjans que s'estimi oportú.

10. Condicions tècniques

Per a la realització dels treballs, l'empresa adjudicatària tindrà en compte tota la normativa sectorial d'obligat compliment.

11. Pressupost del contracte

El pressupost de licitació del contracte serà:

CONCEPTE	Cost
Costos directes: despeses de personal	136.214,16 €
Costos indirectes	29.479,32 €
Despeses d'estructura	1.771,66 €
Benefici industrial	21.854,55 €
IVA (21%)	50.484,00 €
TOTAL	290.884,00 €

Segons el rol de cada membre de l'equip s'han establert les necessitats de la seva aportació segons les tasques a desenvolupar. La taula adjunta identifica el nombre d'hores de referència necessàries per dur a terme el projecte, la dedicació total requerida per cada perfil, tenint en compte la durada dels treballs a realitzar per cadascun dels membres de l'equip.

S'ha estimat el nombre d'hores de dedicació a cada un dels treballs inclosos al contracte, tal i com es pot veure al quadre següent:

Fases	Treballs	Hores
Fase 1	Revisió i validació de la xarxa actual	3.137
Fase 2	Elaboració del document de síntesi	752
Fase 3	Mapa de serveis provisional	3.007
Fase 4	Mapa de serveis definitiu	1.504
	TOTAL HORES	8.400

Tot seguit, es detalla la partida de despeses de personal. Aquests costos unitaris tenen com a referència el Conveni col·lectiu de treball del sector d'oficines i despatxos de Catalunya per als anys 2022-2024 amb uns increments de càrrec i s'ha fet un estudi del cost d'una empresa que es dedicaria a la realització de treballs com els que es liciten, un coordinador/a, quatre tècnics/ques, equipament i suport administratiu.

Funcions	Preu/hora	Hores /setmana	Setmanes	Hores totals	Preu base	IVA	Total
Coordinador/a	30,40 €	35	48	1.680	51.080,31 €	10.726,86 €	61.807,17 €
2 tècnics/ques gestió de mobilitat	20,27 €	35	48	1.680	34.053,54 €	7.151,24 €	41.204,78 €
	20,27 €	35	48	1.680	34.053,54 €	7.151,24 €	41.204,78 €
2 tècnics/ques gestió de dades	20,27 €	35	48	1.680	34.053,54 €	7.151,24 €	41.204,78 €
	20,27 €	35	48	1.680	34.053,54 €	7.151,24 €	41.204,78 €
Suport administratiu			48		29.479,32 €	6.190,66 €	35.669,98 €
Despeses d'estructura					1.771,66 €	372,05 €	2.143,71 €
Benefici Industrial					21.854,55 €	4.589,45 €	26.444,00 €
TOTAL					240.400,00 €	50.484,00 €	290.884,00 €

COSTOS DIRECTES

Costos salarials

Per a calcular els costos salarials s'han pres com a referència els valors de la taula salarial del conveni per l'any 2024 actualitzada segons s'especifica en les dades generals de l'apartat anterior, incrementats amb les cotitzacions que ha d'aportar l'empresa per a cada treballador (31%) i amb l'IPC estatal de desembre de 2024 (2,8%) aplicant la següent fórmula.

Cost salarial = Total anual * actualització * Increment cotització empresarial

D'aquesta manera els costos salarials anuals corresponents a cada perfil professional són:

- Tècnics (4).

S'assimila al Nivell 1 de la taula del conveni i el seu cost serà:

$$29.862,78 * 1,028 * 1,31 = 40.215,61 \text{ €}$$

I el cost hora home del tècnic (hH) serà: Cost salarial anual / 248 dies / 8 hores/dia

$$\text{Cost hH tècnic} = 40.215,61 / 248 / 8 = 20,27 \text{ €/hH}$$

Per tant els costos salarials dels tècnics (4) aplicats a l'execució del contracte seran:

$$\text{Costos tècnics contracte} = 4 * (\text{Cost hH tècnic} * 7 \text{ h/dia} * 240 \text{ dia}) = 4 * (20,27 * 7 * 240) = 136.214,16 \text{ €}$$

- Coordinador/a (1).

S'assimila al Nivell 1 de la taula del conveni amb un increment de càrrec d'un 50% i el cost serà:

$$29.862,78 * 1,028 * 1,50 * 1,31 = 60.323,41 \text{ €}$$

I el cost hora home de coordinador/a (hH) serà: Cost salarial anual / 248 dies / 8 hores/dia

Cost hH coordinador/a = $60.323,41 / 248 / 8 = 30,40 \text{ €/hH}$

Si el coordinador/a dedica 160 dies a l'execució del contracte el cost aplicat serà:

Cost coor. contracte = Cost hH coor. * 7 h/dia * 240 dies) = $30,40 * 7 * 240 = 51.080,31 \text{ €}$

Per tant els costos salarials associats al contracte seran els dels tècnics i el del coordinador/a:

$136.214,16 \text{ €} + 51.080,31 \text{ €}$

Costos salarials contracte = $187.294,47 \text{ €}$.

COSTOS INDIRECTES

Serien els costos d'administració destinats a l'execució del contracte tant pel que fa a tasques administratives. Es pren com a referència la remuneració de personal assimilat al Nivell 4 de la taula salarial del conveni per l'any 2024 actualitzada segons s'especifica en l'apartat Dades Generals anterior, incrementada amb les cotitzacions que ha d'aportar l'empresa per al treballador. Aquests es valoren en:

$21.890,37 * 1,028 * 1 * 1,31 = 29.479,32 \text{ €/any}$

I el valor aplicable al contracte serà de 160 dies laborables respecte dels 248 anuals

$29.479,32 * 248 / 248$

COSTOS INDIRECTES = $29.479,32 \text{ €}$

Amb aquests càlculs, el desglossament de costos d'aquest contracte serà el següent:

Costos directes 77,910%	Costos indirectes 12,263%	Despeses generals d'estructura 0,737%	Benefici industrial 9,091%	TOTAL
187.294,47 €	29.479,32 €	1.771,66 €	21.854,55 €	240.400,00 €

12. Forma de pagament

Les feines de facturació del contracte fan referència als blocs de treball els quals permetran als adjudicataris reconèixer la feina executada i emetre les factures corresponents.

Els blocs de treball de facturació del contracte són els que s'enumeren a continuació, quedant vinculats als treballs clau indicats:

Treball de facturació	Treballs clau assolits	Pes del treball ₁	Període previst ₂
Fase 1	Revisió i validació de la xarxa actual	37%	M3

Fase 2	Elaboració del document de síntesi	9%	M4
Fase 3	Mapa de serveis provisional	36%	M8
Fase 4	Mapa de serveis definitiu	18%	M12

¹ Pes del treball respecte al pressupost total

² Mes d'execució d'acord amb el calendari de referència

Qualsevol modificació haurà de ser coneguda i autoritzada per la Subdirecció General de Transport Públic per Carretera i Mobilitat.

12. Termini d'execució

Dotze (12) mesos, des de l'1 de gener de 2026 o des de la data de formalització del contracte, si és posterior, i com a màxim fins al 31 de desembre de 2026.

Benjamín Cubillo Vidal
Subdirector general de Transport Públic per Carretera i Mobilitat

Signat electrònicament