

DIRECCIO DE SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC
ÀREA DE MOBILITAT, TRANSPORT I SOSTENIBILITAT
Exp: 902124/2025

MEMÒRIA JUSTIFICATIVA I INFORME DE NECESSITATS DEL CONTRACTE

Aquesta Memòria justificativa i informe de necessitats s'emet de conformitat amb el que estableixen els articles 28, 63.3.a) i 116.4 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic (LCSP).

OBJECTE DEL CONTRACTE

Objecte: SERVEI PÚBLIC DE TRANSPORT COL·LECTIU URBÀ DE VIATGERS AL MUNICIPI DE Cerdanyola del Vallès

Tipus: Serveis

Subtipus: Serveis de transport per via terrestre

CPV: 60100000-9 Serveis de transport per carretera

Òrgan de contractació: Consell Metropolità

JUSTIFICACIÓ DE LA CONTRACTACIÓ

El contracte de transport urbà de viatgers al municipi de Cerdanyola del Vallès s'executarà en compliment de les competències establertes a l'article 14.B.a de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (LAMB), en virtut de les competències de transport públic urbà col·lectiu de viatgers en superfície.

El servei objecte de licitació es configura com un servei públic de transport col·lectiu de viatgers per carretera que busca atendre principalment les necessitats de mobilitat del municipi de Cerdanyola del Vallès.

El precepte estableix que l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona és una àrea de gestió unitària del transport, de manera que el transport és urbà si hi transcorre íntegrament. L'àmbit territorial de l'AMB queda definit a l'article 2 de la LAMB. El municipi de Cerdanyola del Vallès pel qual discorre principalment el servei objecte de licitació forma part d'aquest àmbit territorial.

Així mateix, cal recordar que atès el caràcter irrenunciable de les competències administratives, consagrat a l'article 6 de la Llei 26/2010, del 3 d'agost, de règim jurídic i procediment de les administracions públiques de Catalunya, l'AMB no pot renunciar a l'exercici d'aquestes



competències sota el risc d'incórrer en nul·litat de ple dret dels actes corresponents, d'acord amb l'article 47,1,b) de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, de procediment administratiu comú de les Administracions Públiques.

A aquest respecte, i per tal de fer efectiva la competència de l'AMB sobre els serveis de transport que recorren íntegrament per l'àmbit metropolità, l'AMB és la responsable de garantir la prestació del servei públic de transport col·lectiu urbà de viatgers al municipi de Cerdanyola del Vallès.

En data 6 de novembre de 2021, la Directora general de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya va donar resposta a la comunicació de l'AMB de 16 de setembre de 2021 sobre el projecte de millora del servei d'autobús urbà al terme municipal de Cerdanyola del Vallès, sobre el qual es demanava iniciar el procediment previst a l'article 109 del Reglament de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor aprovat pel Decret 319/1990, de 21 de desembre, de cara a la futura licitació d'aquest servei urbà per part de l'AMB. En aquesta resposta, la Directora general de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, va determinar que un cop examinada la documentació, "el nou servei de transport urbà de Cerdanyola del Vallès, en els termes que ha estat plantejat no produirà cap incidència en els tràfics atesos pels serveis interurbans regulars de transport de viatgers per carretera de competència de la Generalitat de Catalunya, de forma que no hi ha cap inconvenient que per part de l'AMB es segueixi amb el procediment de licitació del nou servei urbà sense que es consideri necessari l'elaboració de cap pla de coordinació, en els termes previstos en el referit article 109 del Reglament de la Llei 12/1987".

En data 2 de febrer de 2025 la directora general de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya va donar resposta a la comunicació de l'AMB de 23 de gener de 2025 sobre la incorporació en el projecte de millora dels serveis d'autobús al municipi de Cerdanyola del Vallès de la línia d'autobús que connecta l'estació de Bellaterra de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya amb el Parc de l'Alba, l'anomenada línia PA que actualment es opera en el marc del servei regular interurbà de transport de viatgers per carretera que opera l'empresa Marfina Bus, SA en el marc del servei regular de transport de viatgers per carretera Barcelona i Matadepera, amb filloles (V6446). En aquesta resposta la Directora general de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, va determinar que "la incorporació de les comunicacions entre l'estació de Bellaterra de FGC i el Parc de l'Alba al projecte de millora dels serveis d'autobús de Cerdanyola del Vallès que esteu impulsant des de l'AMB no produirà cap nova incidència en els tràfics atesos pels serveis interurbans de competència de la Generalitat de Catalunya, de forma que no hi ha cap inconvenient que per part de l'AMB es segueixi amb el procediment iniciat per a la millora del servei urbà sense que es consideri necessària l'elaboració de cap pla de coordinació en els termes previstos a l'article 109 del Reglament de la Llei 12/1987".

Atesa la insuficiència de mitjans de l'AMB, procedeix iniciar els tràmits per a la licitació d'un nou contracte, en la modalitat de contracte de serveis.



JUSTIFICACIÓ DE LA INSUFICIÈNCIA DE MITJANS

És necessari externalitzar el contracte en no disposar dels mitjans propis per a la correcta prestació del servei de transport objecte de la contractació. L'externalització és la forma més eficaç i eficient de prestació ja que requereix disposar de mitjans personals especialitzats i de suficients mitjans tècnics com vehicles provisionals i vehicles de reserva, així com cotxeres o altres instal·lacions i mitjans auxiliars. L'AMB no disposa dels mitjans propis necessaris ni del personal intern suficient per atendre la necessitat de servei de transport objecte de la contractació.

RESERVA SOCIAL I INNOVACIÓ

En el contracte hi ha reserva social? No

El contracte és d'innovació? No

DIVISIÓ EN LOTS

Es fa constar que s'ha estudiat la conveniència de dividir el contracte en lots, i que s'ha estimat que no seria convenient, ja que la seva divisió dificultaria la correcta execució del mateix des del punt de vista tècnic i econòmic, amb una repercussió directa sobre la utilització eficient dels fons públics destinats a aquest objecte.

Primerament, cal deixar palès que el disseny d'aquesta licitació s'ajusta als principis de llibertat d'accés a les licitacions, publicitat i transparència dels procediments, i no discriminació i igualtat de tracte entre els licitadors, tal com s'estableix a l'article 1 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic. També dona compliment a la determinació continguda en el mateix article 1 de la Llei, referent a assegurar, en connexió amb l'objectiu d'estabilitat pressupostària i control de la despesa, i el principi d'integritat, una eficient utilització dels fons destinats a la realització d'obres, l'adquisició de béns i la contractació de serveis a través de l'exigència de la definició prèvia de les necessitats a satisfer, la salvaguarda de la lliure competència i la selecció de l'oferta econòmicament més avantatjosa.

Per altra banda, tal com es recull a l'article 99 de la LCSP, recordar que l'òrgan de contractació té poder discrecional per decidir si divideix o no en lots l'objecte del contracte, sempre que quedi degudament motivat i justificat en l'expedient.

Per tot això, s'ha fet un estudi concret, singular i individualitzat respecte de la possibilitat de dividir el contracte objecte de licitació, els resultats del qual es presenten a continuació.

La licitació proposada respon a la planificació estratègica concreta de l'AMB per a aquest servei, que abasta una xarxa de transport unitària que serveix un àmbit territorial homogeni, com és el el nucli urbà de Cerdanyola del Vallès, amb els seus diferents nuclis i principals equipaments, i



les seves relacions amb la xarxa de transport interurbana mitjançant principalment la xarxa ferroviària (Ferrocarils de la Generalitat de Catalunya i Rodalies de Catalunya) i la xarxa de bus interurbana de la Generalitat.

La naturalesa unitària de la xarxa plantejada queda confirmada per l'anàlisi de la seva configuració mitjançant eines d'informació geogràfica. L'anàlisi referent a la naturalesa unitària de la xarxa s'ha fet ad hoc per a la licitació en base a la definició del servei recollida als apartats A.1.2.2 i A1.3.2 del Plec de Prescripcions Tècniques (d'ara endavant PPT). Prenent com a referència el servei objecte de licitació en el primer període de servei, s'observa que aquest configura una xarxa de 5 línies amb una elevada connectivitat entre elles: un 81,8% de les parades origen o final de les línies permeten la connexió amb altres línies de la xarxa que es planteja i el 100% de les línies tenen com a mínim tres parades en comú amb la resta de les línies de la xarxa, de tal forma que totes les línies estan connectades entre sí.

Adicionalment, cal remarcar que el 52% de les parades són compartides per més d'una línia i que existeixen nombrosos recorreguts compartits, situant-se al voltant del 32% els trams de xarxa on es produeix el solapament de més d'una línia del servei. Ambdós aspectes reforcen la naturalesa unitària de la xarxa.

Per tant, la licitació del servei en un únic lot és consistent amb la planificació del servei i la naturalesa de la xarxa de transport objecte de licitació. Així mateix la licitació del servei en un únic lot permet gaudir de nombrosos avantatges com a conseqüència d'economies d'escala, de la facilitat de coordinar el servei i de la capacitat del servei per reaccionar davant d'incidències que es perdrien en cas de dividir l'objecte del contracte en lots. Aquests avantatges comporten beneficis i estalvis que redunden en l'objectiu de poder portar a terme una despesa pública eficient en l'aprovisionament públic. De manera concreta, la divisió en lots del servei objecte de contractació suposaria renunciar als següents avantatges:

1. *Optimització dels mitjans tècnics i personals necessaris per a la prestació del servei.*

La prestació del servei objecte de licitació requereix de diferents mitjans tècnics i personals per a la seva correcta prestació, tal i com queda especificat al PPT. Una part dels referits mitjans participen indirectament en la prestació del servei i per tant són susceptibles d'economies d'escala. La divisió de la prestació en diferents lots requeriria incrementar el nombre de mitjans indirectes, generant costos addicionals.

En particular la divisió en lots del present contracte exigiria incrementar proporcionalment els següents mitjans tècnics: centre de control del sistema d'ajuda a l'explotació i a la informació requerit a l'apartat 7.1.1 del PPT; centre de control del sistema de videovigilància requerit a l'apartat 7.3 del PPT; tallers de reparació i manteniment, estació de rentatge, sistema de subministrament de combustible, sistema de subministrament d'energia i oficines requerits a l'apartat 8.1 del PPT; centre de control a cotxera requerit a l'apartat A4.1 del PPT; centre



d'atenció a les persones usuàries i de recuperació d'objectes perduts i punt d'atenció a les persones usuàries i de recuperació d'objectes perduts requerits a l'apartat 12.5.2 del PPT.

Igualment, la divisió en lots del present contracte suposaria un augment del personal indirecte necessari per a la prestació del servei en l'àrea de Direcció (Interlocutor/a del Servei, Interlocutor/a en relació amb el Trànsit, Operacions i Estudis, Interlocutor/a en relació amb el Material Mòbil, Interlocutor/a en relació amb el Personal Adscrit al servei, Interlocutor/a en relació amb els Sistemes Tecnològics, Interlocutor/a en relació amb la Gestió de la Qualitat) ja que, segons requeriment de l'apartat 14.3 del PPT, són persones que han de tenir disponibilitat exclusiva per al servei i que, per tant, en cas de dividir el contracte en lots, serien perfils que caldria garantir per a cada lot.

Molt probablement aquest increment de la necessitat de personal indirecte afectaria també al personal de taller, al personal d'administració, al personal dedicat a l'atenció de les persones usuàries i al personal dedicat al manteniment i senyalització de parades.

2. Major eficiència per a atendre incidències del servei

El fet que la flota adscrita al contracte sigui única permet que la totalitat dels vehicles de reserva pugui estar disponible per atendre incidències que es produeixin en qualsevol de les línies del servei. Aquesta flexibilitat es perdria en cas que els vehicles quedessin adscrits a lots diferenciats, ja que un vehicle de reserva adscrit a un lot determinat no podria estar disponible per atendre incidències que es produïssin en un altre lot.

En concret, el fet de disposar de més vehicles de reserva per a un únic contracte facilita la disponibilitat de vehicles davant incidències que requereixin un volum elevat de vehicles addicionals, ja que en nombre absolut hi ha més vehicles disponibles per al mateix contracte.

3. Gestió integral de la demanda i de la recaptació d'ingressos corresponent

Com a conseqüència del caràcter unitari de la xarxa i dels solapaments que es produeixen, diverses línies del servei permeten desplaçaments amb els mateixos orígens i destinacions. En aquest marc, la divisió del contracte en lots podria constituir un incentiu per a pràctiques deslleials entre empreses per a la captació de la demanda que, en un extrem, poden comportar la competència entre empreses per veure quin autobús passa primer per recollir les persones usuàries a les parades, amb el consegüent impacte en la seguretat i en la concepció unitària del servei a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat.

A més, la divisió en lots, per aquests desplaçaments compartits, suposaria un marc d'incertesa per a les condicions del contracte lligades a l'incentiu/penalització associat als viatgers de pagament reals del servei establert a la clàusula 32 del PCAP. Aquests inconvenients queden superats en el moment en el qual les línies queden incloses dins d'un mateix marc econòmic,



amb una única empresa recaptant els ingressos per desplaçament, independentment de la línia on es donin aquests desplaçaments compartits.

4. Facilitat de coordinació i de control del servei objecte de licitació.

La prestació de serveis de transport en el marc d'una xarxa de transport unitària facilita la coordinació i control del servei, d'acord amb els requeriments de la clàusula 14 del PPT, ja que la responsabilitat de la seva provisió recau sobre una única empresa adjudicatària. La divisió en lots de la prestació implicaria la necessitat de delimitar àmbits de responsabilitat i control específics per a cada empresa adjudicatària, així com un increment de les necessitats de coordinació, particularment en els itineraris que se solapen.

Per tot això, resulta acreditat l'exercici d'anàlisi tècnica ad hoc per a aquesta licitació.

Així mateix, es fa constar que el servei objecte de licitació requereix de 10 (deu) vehicles (inclosos els vehicles de reserva) durant tot el contracte. Es tracta, doncs, d'un servei de dimensions reduïdes que permet, en tot cas, la concurrència de petites i mitjanes empreses.

DURADA DEL CONTRACTE

El termini de durada del contracte serà de **vuit (8)** anys a comptar des de la data d'inici del servei. El contracte pot ser prorrogat per una única vegada per una durada màxima de **dos (2)** anys, sempre que el termini no hagi finalitzat. La durada total del Contracte, incloent-hi la pròrroga, no pot excedir en cap cas del termini màxim de **deu (10)** anys establert a l'article 4.3 del Reglament (CE) n° 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell de 23 d'octubre de 2007.

El Reglament estableix com a regla general una durada limitada de 10 anys per aquesta tipologia de contractes i, considerant que més enllà suposa una restricció de la competència i, motiu pel qual, limita l'ampliació d'aquest termini a que estigui justificat com a conseqüència de les inversions a realitzar per l'operador. En aquest sentit ho recull el considerant número quinze del Reglament en relació amb l'article 4:

*“Los contratos de larga duración pueden conducir al cierre del mercado durante un período más largo de lo necesario, reduciendo de esa forma los efectos beneficiosos de la presión de la competencia. **Con el fin de distorsionar lo menos posible el juego de la competencia y mantener al mismo tiempo la calidad de los servicios, los contratos de servicio público deben ser de duración limitada.** La ampliación de dichos contratos podría estar sujeta a su confirmación positiva por parte de los usuarios. **Es necesario, en este contexto, establecer la posibilidad de ampliar contratos de servicios públicos a un máximo de la mitad de su duración inicial cuando el operador de servicio público deba invertir en activos con un período de***

***amortización excepcional** y, debido a sus características y restricciones especiales, en el caso de regiones ultraperiféricas, tal y como se detalla en el artículo 299 del Tratado. Además, podría plantearse la posibilidad de una mayor ampliación del contrato en caso de que el operador de servicios públicos haya hecho inversiones en infraestructura o en material rodante y vehículos que se consideren excepcionales en el sentido de que, para ambos conceptos, se hayan empleado elevadas sumas para su financiación, y siempre que el contrato se haya adjudicado tras un procedimiento de licitación equitativo."*

Article 4.3. La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar. 4. En caso necesario y, habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato de servicio público podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del período original si el operador de servicio público aporta elementos del activo que sean a la vez significativos en relación con la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato de servicio público y que estén relacionados predominantemente con estos."

Cal tenir en compte que el Tribunal de Justícia de la Unió Europea com la Junta Consultiva de Contractació de Catalunya han declarat que el Reglament 1370/2007 pels contractes de servei de transport com el present, resulta tot ell d'aplicació i, amb l'única excepció pel que fa a les normes d'adjudicació, on s'haurà d'estar a la Directiva 2014/24/UE i, per tant, la durada és un aspecte que ve determinat per l'esmentat article 4 del Reglament.

Pel que fa als aspectes tècnics que justifiquen la seva durada, els serveis públics de transport col·lectiu urbà de viatgers són serveis essencials de prestació directa a la ciutadania; són serveis de gestió complexa i amb un gran impacte sobre la ciutadania. Per optimitzar la gestió del servei i garantir una correcta prestació dels mateixos, les empreses operadores requereixen del temps suficient per conèixer el territori, els mitjans a disposició i les necessitats de les persones usuàries.

En concret, la transició entre aquest tipus de contractes és molt complexa. Són contractes que contemplen la subrogació tant del personal com dels vehicles, els dos elements fonamentals en la prestació del servei. El moment de traspàs del personal i els vehicles entre empreses operadores diferents és un moment crític. Tot i que l'Administració diligentment estableix procediments per tal de garantir la correcta transició entre contractes, l'experiència ens demostra que és un moment en què es poden generar tensions en la prestació del servei i, en conseqüència, en la qualitat de la prestació a la ciutadania.

Per tot això, és imprescindible que el disseny del contracte, i en particular la determinació de la seva durada, faciliti les condicions òptimes per garantir l'estabilitat del servei i, en conseqüència, la qualitat de la prestació a la ciutadania. I és per aquest motiu que des de l'AMB s'opta per configurar contractes de serveis públics de transport col·lectiu urbà de viatgers amb durades



suficientment llargues per garantir aquesta estabilitat i òptima prestació del servei, sempre respectant la limitació de **deu (10)** anys establerta a l'article 4.3 del Reglament (CE) nº 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell de 23 d'octubre de 2007.

Amb tot l'exposat anteriorment, es considera necessari dotar d'un període de prestació del servei suficientment ampli que permeti estabilitzar les prescripcions del nou contracte. Al mateix temps, aquest termini ha de ser suficient com per permetre a l'empresa operadora conèixer les particularitats del servei i del territori, així com les necessitats de les persones usuàries.

D'altra banda es considera adequat establir una pròrroga de fins dos (2) anys, per tal de guanyar flexibilitat i adaptar la durada a les possibles incerteses i imprevistos que puguin esdevenir tant de la pròpia gestió del servei com de conjuntura i que puguin repercutir en la qualitat del servei prestat.

Amb tot, s'ha dissenyat el contracte pel màxim establert a l'article 4.3 del Reglament (CE) nº 1370/2007 del Parlament Europeu i del Consell de 23 d'octubre de 2007, amb un mínim de **vuit (8)** anys amb una eventual pròrroga per una durada màxima de **dos (2)** anys.

REVISIÓ DE PREUS

L'article 103.2 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic estableix que:

"Prevía justificación en el expediente y de conformidad con lo previsto en el Real Decreto al que se refieren los artículos 4 y 5 de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, la revisión periódica y predeterminada de precios sólo se podrá llevar a cabo en los contratos de obra, en los contratos de suministros de fabricación de armamento y equipamiento de las Administraciones Públicas, en los contratos de suministro de energía y en aquellos otros contratos en los que el período de recuperación de la inversión sea igual o superior a cinco años. Dicho período se calculará conforme a lo dispuesto en el Real Decreto anteriormente citado.

(...)

No obstante, previa justificación en el expediente, podrá admitirse la revisión de precios en los contratos que no sean de obras, de suministros de fabricación de armamento y equipamiento de las Administraciones Públicas o de suministro de energía, aunque su período de recuperación de la inversión sea inferior a cinco años siempre que la suma de la participación en el presupuesto base de licitación del contrato de las materias primas, bienes intermedios y energía que se hayan de emplear supere el 20 por ciento de dicho presupuesto."

En relació al període de recuperació de les inversions, cal tenir present que les adquisicions de béns que ha de fer l'empresa adjudicatària en el marc del contracte seran compensades a cost real per part de l'AMB i que, en el moment de finalització del contracte (per qualsevol causa), revertiran al servei, subrogant-se l'AMB o la nova empresa adjudicatària en la posició contractual que la vincula amb l'entitat financeria. Per tant, en el moment de finalitzar el contracte, l'empresa adjudicatària subrogarà les obligacions derivades del finançament de les esmentades adquisicions de béns a l'AMB o a la nova empresa adjudicatària, quedant alliberada del pagament de les mateixes. En conseqüència, no es tracta d'actius aportats per l'empresa adjudicatària, ni li correspon a aquesta suportar econòmicament les inversions definides a l'apartat 32.2.3 del PCAP i, per tant, no aplicaria en cap cas valorar el període de recuperació d'aquestes, es tracta d'inversions pagades per l'AMB on no assumeix, en cap cas, el cost l'adjudicatari.

Hem de tenir en compte que a efectes de valorar si és procedent la revisió de preus, l'article 103 ho vehicula amb la necessitat d'existència d'inversió i en conseqüència, d'un període de recuperació de la mateixa. A efectes de determinar quan hi ha "inversió", s'ha d'estar al RD 55/2017 i en concret, al seu article 10, de la seva definició es desprèn que es requereix necessari que hi hagi hagut una inversió prèvia a efectes de configurar la seva revisió. Així, l'article 10 considera inversió:

Artículo 10. Período de recuperación de la inversión de los contratos.

1. Se entiende por período de recuperación de la inversión del contrato aquél en el que previsiblemente puedan recuperarse las inversiones realizadas para la correcta ejecución de las obligaciones previstas en el contrato, incluidas las exigencias de calidad y precio para los usuarios, en su caso, y se permita al contratista la obtención de un beneficio sobre el capital invertido en condiciones normales de explotación.

La determinación del período de recuperación de la inversión del contrato deberá basarse en parámetros objetivos, en función de la naturaleza concreta del objeto del contrato. Las estimaciones deberán realizarse sobre la base de predicciones razonables y, siempre que resulte posible, basadas en fuentes estadísticas oficiales.

Per tant, de la conjunció dels dos preceptes es desprèn que si no existeixen inversions, no podrà haver període de recuperació d'aquestes i, per tant, tampoc podrà establir-se una clàusula de revisió de preus.

D'altra banda, d'acord amb els càlculs establerts a la memòria econòmica, la participació de les matèries primeres, els béns intermitjos i l'energia no supera el 20 per cent del Pressupost Base de Licitació.

Amb tot, el valor econòmic del contracte no serà objecte de revisió de preus al llarg de la durada del mateix.

CONSIDERACIONS ECONÒMIQUES

Valor estimat del contracte

El valor estimat del contracte és de VINT-I-NOU MILIONS SET-CENTS CINQUANTA-NOU MIL QUATRE-CENTS EUROS (29.759.400,00 €).

El mètode de càlcul del valor estimat s'ha determinat de conformitat amb el que estableix l'article 101 de la LCSP, en funció dels costos derivats de les normatives laborals vigents i la resta d'estructura de costos, sense incloure l'IVA.

Donat que el contracte pot ser prorrogat per una única vegada per una durada màxima de **dos (2) anys**, el Valor Estimat del contracte inclou el cost estimat de la possible prorroga, segons es recull a la taula següent:

	Import
Pressupost Base de Licitació:	20.694.852,00 €
Valor estimat de la prorroga:	5.582.316,00 €
Valor estimat de les modificacions previstes	3.482.23200 €
Valor estimat del contracte	29.759.400,00€

Modificació del contracte

Aquest contracte preveu dur a terme una modificació prevista consistent en establir la connexió entre Bellaterra, el Parc de l'Alba i l'Estació de Rodalies de Cerdanyola, preferentment mitjançant la línia CV5.



Aquesta modificació podrà ser implementada sempre i quan es constati la concurrència d'una de les següents circumstàncies objectives:

- que l'àmbit del Parc de l'Alba es desenvolupi urbanísticament de manera consolidada
- que es presentin dificultats operatives a la línia CV5 com a conseqüència de l'elevada demanda
- que hi hagi un increment de demanda a tot el servei acumulat del 10% respecte de la demanda de l'any 2026

L'execució d'aquesta modificació s'estima en 89.124 km/anuals així com també s'estima la necessitat d'aportar fins a 2 vehicles addicionals a la flota.

Càlcul del valor estimat del contracte

Per calcular el valor estimat del contracte es pren en consideració tota la seva possible durada (vuit (8) + dos (2) anys) i s'inclou l'import dels costos directes (incloses les despeses de personal), costos indirectes, despeses generals d'estructura i benefici industrial, així com les eventuais modificacions i pròrrogues, segons es recull a la taula següent:

	Import
Pressupost Base de Licitació	20.694.852,00 €
Possibles pròrrogues:	5.582.316,00 €
Possibles modificacions:	3.482.23200 €
Valor estimat:	29.759.400,00€

Pressupost base de licitació:

El pressupost base de licitació (PBL) per a la durada inicial de vuit (8) anys ascendeix **VINT MILIONS SIS CENTS NORANTA – QUATRE MIL VUIT – CENTS CINQUANTA DOS 20.694.852,00 €**, que es reparteix segons els exercicis següents:

Exercici	Import
2026	2.150.148,00 €
2027	2.564.760,00 €

2028	2.606.244,00 €
2029	2.648.400,00 €
2030	2.691.300,00 €
2031	2.684.592,00 €
2032	2.659.848,00 €
2033	2.689.560,00 €
Pressupost Base de Licitació	20.694.852,00 €

El PBL inclou els següents conceptes: cost de personal, mitjans materials i serveis necessaris, costos indirectes, despeses generals d'estructura, benefici industrial i IVA. El detall del càlcul del Pressupost Base de Licitació i del Valor Estimat del contracte, així com en particular el detall de l'estructura de costos, figura a la memòria econòmica que consta a l'expedient.

Finançament del contracte. Proposta d'autorització de despesa

Despesa pressupostària

La despesa que correspon al pressupost màxim del contracte (sense les possibles modificacions ni pròrrogues), se satisfarà de la forma següent:

	T6010 44110 47958	T6010 44111 47958
2026	1.421.556,00 €	728.592,00 €
2027	1.697.508,00 €	867.252,00 €
2028	1.724.628,00 €	881.616,00 €
2029	1.752.180,00 €	896.220,00 €
2030	1.780.212,00 €	911.088,00 €
2031	1.775.160,00 €	909.432,00 €
2032	1.758.072,00 €	901.776,00 €

2033	1.777.284,00 €	912.276,00 €
Total	13.686.600,00 €	7.008.252,00 €

Condició de no subjecció a l'IVA en les aportacions al dèficit d'explotació que financen el transport públic

En l'àmbit dels serveis de transport gestionats de manera indirecta per mitjà d'operadors privats l'AMB atorga aportacions per cobrir el dèficit d'explotació del servei públic de transport que presten aquests operadors privats.

Aquestes aportacions es consideren operacions no subjectes a l'Impost del Valor Afegit, d'acord amb la Reforma de la Llei de l'IVA operada per la Disposició final desena de la Llei 9/2017, de Contractes del Sector Públic, que modificà els articles 7, 8, 78 i 93 la Llei 37/1992, de 28 de desembre, sobre l'Impost del Valor Afegit.

El nou redactat, disposà la no subjecció a IVA de les aportacions que les administracions públiques facin per finançar la gestió de serveis públics o de foment a la cultura, sempre que les mateixes no generin situacions de distorsió de la competència. Així, no s'integraran en la base imposable de l'Impost les aportacions que financin activitats d'interès general quan els seus destinataris no siguin identificables i no abonin cap preu pel servei.

L'article 78 de la Llei 37/1992 considera vinculades directament al preu de les operacions subjectes a l'impost, les subvencions establertes en funció del nombre d'unitats lliurades o del volum dels serveis prestats quan es determinin amb anterioritat a la realització de l'operació. No obstant això, no es consideren subvencions vinculades al preu ni integren en cap cas l'import de la contraprestació a què es refereix l'apartat de l'article 78, les aportacions dineràries, sigui quina sigui la seva denominació, que les administracions públiques efectuïn per finançar: a) La gestió de serveis públics o de foment de la cultura en els quals no hi hagi una distorsió significativa de la competència, sigui quina sigui la seva forma de gestió. b) Activitats d'interès general quan els seus destinataris no siguin identificables i no satisfacin cap contraprestació.

Finançament afectat

Sí que existeix finançament afectat.

Forma de pagament

L'AMB, lliurarà a l'empresa adjudicatària del servei pagaments mensuals a compte per un import igual a la dotzena part del 95% de l'aportació total que es prevegi per a l'exercici (des de

l'1 de gener fins al 31 de desembre, o la part corresponent en funció de la data d'inici i final del servei).

Finalitzat cada exercici es procedirà a una liquidació definitiva per determinar l'import de l'aportació total final, liquidació que podria donar lloc a un pagament de l'empresa adjudicatària a l'AMB si les quantitats avançades fossin superiors a l'import final, o de l'AMB a l'empresa adjudicatària en cas contrari.

QUALIFICACIÓ DEL CONTRACTE

Es tracta d'un contracte administratiu de serveis, de conformitat amb el que estableix l'article 17 de la LCSP.

JUSTIFICACIÓ DEL PROCEDIMENT

El contracte està subjecte a regulació harmonitzada.

L'article 131 de la LCSP estableix que, amb caràcter ordinari, l'adjudicació dels contractes es farà utilitzant una pluralitat de criteris d'adjudicació, sota el principi de millor relació qualitat/preu, i utilitzant el procediment obert o el procediment restringit. El restringit i d'acord amb l'article 160.4 de la LCSP està configurat per ser utilitzat en procediments d'alta complexitat intel·lectual. En el present cas no ens trobem dins de tal supòsit, ni d'altres més específics, i és per això que d'acord amb l'import del contracte es procedeix a la contractació per procediment obert, on qualsevol empresari interessat pot presentar una proposició en resposta a la convocatòria de la licitació, amb una pluralitat de criteris d'adjudicació.

SOLVÈNCIA DELS LICITADORS / CLASSIFICACIÓ

Per al servei objecte de licitació s'exigirà requisits de solvència del licitador, així com condicions de capacitat i solvència, d'acord amb els articles 77 i següents de la LCSP on es regula la classificació empresarial.

La solvència requerida s'estima que és adequada a la complexitat de gestió d'un servei públic metropolità de l'envergadura del que s'està licitant. i en tot cas, la solvència requerida és suficient per garantir la correcta execució del contracte i, d'aquesta manera, s'afavoreix la competència.



En concret, el servei requereix operar un servei de transport col·lectiu de viatgers en autobús, amb una producció anual estimada de **411.972 km útils i deu (10) vehicles** adscrits amb dedicació exclusiva.

El servei objecte de licitació presenta les característiques pròpies dels serveis de transport urbà, com són les relatives, entre d'altres, a les condicions de l'explotació (velocitats comercials baixes i distància entre parades reduïda), al volum i distribució de la demanda de transport a satisfer, a la naturalesa dels actius destinats a la mateixa (vehicles de tipus urbà), a l'atenció i informació a les persones usuàries o a la gestió del servei.

En aquest sentit, la mida d'una explotació es considera un bon indicador del grau de complexitat gestionat per un determinat operador. Per tot això, es considera que són solvents des del punt de vista econòmic, tècnic i professional aquelles empreses que hagin operat almenys un servei públic de transport urbà de viatgers en autobús que compti amb una dimensió d'almenys el 70% de l'oferta del servei al qual es presenten.

Aquest volum mínim de servei operat es mesura amb els paràmetres següents: el volum anual de negocis pel que fa a la solvència econòmica i els quilòmetres útils anuals pel que fa a la solvència tècnica o professional. Així, les solvències han estat establertes a partir de les magnituds definides per al primer exercici del contracte.

Aquesta proporcionalitat es veu a més a més reforçada pel fet de que el Plec de Clàusules Administratives Particulars no contempla cap condició addicional relativa al nombre de contractes necessaris per assolir-la, permetent per tant la seva acumulació.

Igualment cal destacar que, en el cas de la solvència tècnica o professional, l'exigència de la seva justificació per als tres (3) darrers anys resulta proporcionada en quant la finalitat de la solvència tècnica o professional no és altra que la de comptar amb licitadors que ofereixin prou garanties de la seva capacitat de gestió al llarg del temps d'un contracte com el que és objecte de licitació, la durada del qual podria arribar a deu (10) anys en cas de concessió de la pròrroga.

Acreditació de solvència econòmica i financera

D'acord amb el previst a l'article 87 de la LCSP, la solvència econòmica o financera s'acreditarà mitjançant declaració del volum anual de negocis, referit al millor exercici dins dels tres últims disponibles en funció de les dates de constitució o d'inici d'activitats de l'empresari i de presentació de les ofertes.

Es considera que el licitador té suficient solvència econòmica i financera quan el seu volum anual de negocis, referit al millor exercici dels tres últims disponibles, hagi estat igual o superior a 1.505.101,32€

A efectes del compliment de la solvència econòmica es considerarà com a volum anual de negocis d'un exercici determinat la suma de l'import net de la xifra de negocis i de les subvencions d'explotació incorporades al resultat de l'exercici considerat.

Acreditació de la solvència tècnica o professional

D'acord amb el previst a l'article 90 de la LCSP, la solvència tècnica o professional s'acreditarà mitjançant relació dels principals serveis o treballs realitzats en els últims tres anys en l'àmbit dels serveis públics de transport urbà de viatgers en autobús.

La solvència tècnica o professional exigida es configura en l'àmbit de la prestació de serveis públics de transport urbà de viatgers en autobús, atès que:

- El servei objecte de licitació discorre íntegrament a l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i té naturalesa de servei urbà, d'acord amb l'establert a l'article 14.B de la Llei 31/2010 de l'Àrea Metropolitana de Barcelona aprovada pel Parlament de Catalunya el 27 de juliol del 2010.
- El servei objecte de licitació es presta en un entorn urbà dens i continu i presenta unes particularitats pròpies que incrementen la complexitat del servei i el diferencien clarament del transport interurbà, com són:
 - Les característiques de l'explotació: distància entre parades reduïda, velocitats comercials baixes (derivada de la reduïda distància entre parades i de la coexistència amb el trànsit privat), alta freqüència de pas, alt nivell d'intermodalitat amb les altres línies del servei o altres modes de transport alternatius (que comporta la necessitat de gestionar la coordinació de la xarxa de transport) i una forta pressió de demanda (que comporta la necessitat de gestionar un nivell d'ocupació elevat de manera recurrent).
 - La naturalesa dels actius del servei: vehicles de tipus urbà (amb la possibilitat de portar viatgers dempeus) o la tipologia i nombre de parades, entre d'altres.
 - La rellevància dels serveis complementaris del servei de transport: les exigències d'atenció i informació a l'usuari o de seguiment de la gestió del servei (intensitat d'inspecció i control del frau), entre d'altres.

- La prestació del servei en un entorn de particular sensibilitat com és l'entorn urbà, amb un elevat nivell de contaminació ambiental, major sinistralitat i una gran visibilitat i repercussió del servei.

Finalment, apuntar que la diferenciació entre serveis urbans i interurbans és àmpliament coneguda i rellevant, tal i com demostra que altres ciutats amb serveis de mida considerable, per exemple Bilbao (2019) o Zaragoza (2013), hagin expressat els requisits de solvència tècnica excloent en tot cas l'experiència en transport interurbà.

Entenem, doncs, per tot l'exposat prèviament, que el servei objecte de licitació és un servei urbà, prestat en un entorn urbà continu i dens, que presenta unes exigències d'explotació particulars pròpies dels serveis urbans. I, per aquesta raó, s'expressen els requisits de solvència tècnica en relació amb una experiència prèvia en l'explotació de serveis de transport urbà, perquè sigui similar a l'explotació del servei que és objecte de licitació.

Per tant, es considera que el licitador té suficient solvència tècnica o professional quan el nombre de km útils anuals produïts en dos dels últims tres anys en l'àmbit dels serveis públics de transport urbà de viatgers en autobús sigui, com a mínim, de 288.380 km útils anuals.

El nombre de km útils anuals mínim exigint en dos dels últims quatre anys per acreditar la solvència tècnica pot ser assolit sumant els km útils produïts en un o més contractes en l'àmbit dels serveis públics de transport urbà de viatgers en autobús.

Adscripció de mitjans personals i/o materials

Es requereix l'adscripció d'una o varies cotxeres, o instal·lacions proposades per a la prestació del servei d'acord amb el que es fixa a l'apartat 8 del PPTE, ja sigui propietat de l'empresa adjudicatària com arrendada a tercers.

La configuració es fa de conformitat amb la doctrina del Tribunal Català de Contractes del Sector Públic qui en reiterades ocasions, serveis d'exemple la resolució 185/2021 de 16 de juny ha resultat:

“Quant a la configuració de les cotxeres com a complement de la solvència tècnica ex article 76 de la LCSP oposada per la recurrent, cal partir de la discrecionalitat tècnica que disposen els òrgans de contractació per configurar i dissenyar les seves licitacions per tal de donar resposta a necessitats (Resolució núm. 349/2020 per totes). Així, aquesta autoritat ha triat que la/es cotxera/es, element fonamental per a dur a terme el contracte de servei referenciat, estigui/n contemplada/es com a concreció de la solvència ex article 76.2 de la LCSP i, per això, l'exigeix mitjançant el compromís a adscriure en execució del contracte. [...]”



En efecte, aquest precepte preveu que aquest compromís s'estableixi, bé com a obligació essencial de conformitat a l'article 211 de la LCSP o bé establint penalitats d'acord amb l'article 192.2 de la LCSP, i precisament l'AMB el que fa és preveure aquesta segona possibilitat de manera que, tal i com s'ha exposat, la clàusula 27 del PCAP estableix penalitats relatives a la inexistència, no disponibilitat o no adequació. D'acord amb això, en principi, aquest Tribunal ha d'estar a la configuració i la regulació donada per l'AMB, la qual s'adequa a les possibilitats que permeten la LCSP, i que queda justificada en l'informe de necessitats (document núm. 6) de l'expedient).

En el present cas, les cotxeres s'han configurat per aquesta Administració d'acord amb l'article 76 de la LCSP com aportació de mitjans materials per l'adjudicatari, tal com es recull en la clàusula 14.5. f) del PCAP, el contingut tècnic i el seu abast es regula en la clàusula 8 del Plec de Condicions Tècniques. Així mateix, es preveuen en el PCAP els mecanismes de control per assegurar el correcte compliment d'aquest compromís en execució del contracte pel cas que, de no aportar-se, donaria lloc a la resolució del contracte (clàusula 27.2.2 del PCAP–incompliment greus del contracte que poden donar lloc a la resolució) En canvi, i per aquells incompliment relatius a la no adequació de la mateixa a les prescripcions tècniques podria donar lloc als incompliments molt greus (clàusula 27.2.1 del PCAP) i greus (clàusula 27.2.2 del PCAP), és a dir, pel cas que s'hagin aportat les cotxeres però no compleixin algun dels requeriments tècnics que recull el PCT.

La configuració així establerta respon al fet de que la cotxera o cotxeres puguin ser de propietat de l'empresa adjudicatària o no, així com a la previsió de que la cotxera o cotxeres aportades en cap cas revertixin a l'AMB en ocasió de la finalització del contracte. Per aquest motiu la cotxera o cotxeres estan prevista/es com a disposició i no poden ser considerades de cap manera com una inversió del contracte. En conseqüència la cotxera o cotxeres aportades queden pressupostades dins del cost d'operació, tal i com recull la memòria econòmica.

CRITERIS D'ADJUDICACIÓ

D'acord amb el que estableix l'article 145.1 de la LCSP, l'adjudicació dels contractes s'ha d'efectuar utilitzant una pluralitat de criteris d'adjudicació sobre la base de la millor relació qualitat-preu en el qual determinades característiques de la prestació són susceptibles de ser precisades i millorades tècnicament.

Els criteris de valoració han d'estar vinculats a l'objecte del contracte, garantir que les ofertes siguin avaluades adequadament i no restringir la competència. Els criteris d'adjudicació proposats han estat formulats de manera objectiva, amb ple respecte als principis d'igualtat, no discriminació, transparència i proporcionalitat.



La licitació plantejada preveu criteris d'adjudicació que es refereixen a aspectes lligats al procediment de prestació del servei, la relació amb les persones usuàries, l'antiguitat i l'ambientalització de la flota de vehicles provisionals i de la flota de vehicles de reserva, i el cost del servei.

En tot cas, tant en l'elecció dels criteris d'adjudicació proposats com en l'elecció de la sistemàtica de valoració dels criteris d'adjudicació s'han recollit cadascuna de les indicacions respecte dels criteris de valoració establertes pel Tribunal Català de Contractes a la resolució 185/2021 de 16 de juny de 2021.

Per tot això, els criteris d'adjudicació proposats són vinculats a l'objecte del contracte, depenen de la gestió diferencial de les empreses licitadores, són limitats i són rellevants per avaluar la qualitat i el preu del servei ofert pels licitadors; així com garanteixen la possibilitat que les ofertes siguin valuades en condicions de competència efectiva i comprovable de manera efectiva.

Criteris dependents d'un judici de valor

Els criteris no valorables mitjançant xifres o percentatges podran arribar a **vuit (8) punts**, d'acord amb el següent detall:

Criteri	Puntuació màxima
1. Criteris dependents d'un judici de valor	
1.1. Gestió de les alteracions sobre la programació del servei	5
1.2. Gestió de les parades terminals del servei	3
Subtotal criteris dependents d'un judici de valor	8

En el cas dels criteris dependents d'un judici de valor, es presenta per a cada cas una sistemàtica de valoració en funció del contingut i la qualitat de la proposta: es concreten els paràmetres que s'observaran per valorar cada criteri, així com la pauta de valoració a seguir i les condicions que han de reunir les ofertes per obtenir la màxima puntuació en cada cas. Tot això amb l'objectiu de garantir màxima transparència i igualtat d'oportunitats entre els licitadors.

En particular, la justificació de cadascun dels criteris d'adjudicació proposats és la següent:



– Gestió de les alteracions sobre la programació del servei

L'objecte del contracte comprèn la programació i prestació de serveis de transport urbà regular i permanent d'ús general de viatgers en autobús d'acord amb la línia de transport urbà en autobús que es descriu en el plec tècnic.

Aquesta programació del servei es pot veure alterada per situacions extraordinàries com ara les interrupcions dels itineraris habituals de la línia del servei, esdeveniments excepcionals o afectacions al sistema de transport que impliquin puntualment una elevada demanda del servei, o incidències del servei que obliguin a immobilitzar temporalment els vehicles. Aquestes afectacions del servei poden suposar alteracions en els horaris, els recorreguts, el confort o la seguretat del trajecte, impactant negativament en la qualitat del viatge de les persones usuàries.

La gestió diferencial per part de l'empresa adjudicatària de les alteracions sobre la programació del servei comportarà un impacte diferent en les persones usuàries i en la qualitat del servei.

Pels motius expressats la configuració d'un criteri d'adjudicació que valori la gestió de les alteracions sobre la programació del servei resulta vinculada a l'objecte del contracte i rellevant per avaluar la qualitat del servei ofert pels licitadors.

– Gestió de les parades terminals del servei

L'objecte del contracte comprèn la programació i prestació de serveis de transport urbà regular i permanent d'ús general de viatgers en autobús d'acord amb la línia de transport urbà en autobús que es descriu al plec tècnic.

Un aspecte crític de la prestació del servei és l'afectació a l'entorn de les parades terminals del servei, les parades en què els vehicles regulen entre expedicions. En aquestes parades, situades també en entorns urbans, els vehicles fan estàncies més llargues que a les parades de pas, de manera que l'afectació sobre l'entorn de les parades terminals és major. Aquesta afectació es concreta en l'impacte derivat de la gestió dels vehicles (ocupació de l'espai, el soroll i la contaminació ambiental) i de la gestió dels equipaments de les terminals (sanitaris i mobiliari de parada).

La gestió diferencial de les parades terminals del servei per part de l'empresa adjudicatària comportarà un impacte diferent en l'entorn de les terminals i en les persones que hi conviuen.

Pels motius expressats la configuració d'un criteri d'adjudicació que valori la gestió de les parades terminals del servei resulta vinculada a l'objecte del contracte i rellevant per avaluar la qualitat del servei ofert pels licitadors.

Criteris quantificables de forma automàtica

Els criteris valorables mitjançant xifres o percentatges podran arribar a **noranta – dos (92) punts**, d'acord amb el següent detall:

Criteri	Puntuació màxima
2. Criteris quantificables de forma automàtica	
2.1. Antiguitat de la flota de vehicles provisionals ($ANT_{F.Vh. Prov}$)	13
2.2. Qualitat ambiental de la flota de vehicles provisionals ($QA_{F.Vh. Prov}$)	7
2.3 Reducció de terminis per a la disponibilitat d'equipaments embarcats	3
2.4. Formació específica en atenció a les persones usuàries	6
2.5. Increment del nombre d'inspeccions contra el frau	6
2.6. Cost unitari (Cu)	57
Subtotal criteris quantificables de forma automàtica	92

En el cas dels criteris quantificables de forma automàtica, la seva avaluació es desprèn directament de l'aplicació de les formulacions recollides a l'apartat 11.2 del PCAP.

Aquesta formulació compleix amb els requisits que marca la jurisprudència europea i que recull el Tribunal Català de Contractes del Sector Públic en la seva resolució 91/2019, en el sentit que és una formulació on les ofertes que no milloren els requeriments de la licitació obtenen zero punts, les millors ofertes resulten les millor puntuades i la resta d'ofertes obtenen una puntuació estrictament proporcional, és a dir, l'aplicació de la fórmula fa que entre dues ofertes qualsevol, la més econòmica sempre tingui més punts.

Així mateix, no es tenen en compte relacions matemàtiques que recaiguin sobre la baixa mitjana de les ofertes de conformitat amb la resolució 51/2019 del TACPCM i l'informe 4/1997 de la Junta consultiva de contractació administrativa de la Comunitat de Madrid.

En tot cas, tant en l'elecció dels criteris d'adjudicació proposats com en l'elecció de la sistemàtica de valoració dels criteris d'adjudicació s'han recollit cadascuna de les indicacions

respecte dels criteris de valoració establertes pel Tribunal Català de Contractes a la resolució 185/2021 de 16 de juny de 2021.

Per tot això, els criteris d'adjudicació proposats són vinculats a l'objecte del contracte, depenen de la gestió diferencial de les empreses licitadores, són limitats i són rellevants per avaluar la qualitat i el preu del servei ofert pels licitadors; així com garanteixen la possibilitat que les ofertes siguin valuades en condicions de competència efectiva i comprovable de manera efectiva.

En particular, la justificació de cadascun dels criteris d'adjudicació proposats és la següent:

– Antiguitat de la flota de vehicles provisionals

L'objecte del contracte comprèn la programació i prestació de serveis de transport urbà regular i permanent d'ús general de viatgers en autobús d'acord amb la línia de transport urbà en autobús que es descriu en el plec tècnic. Així mateix el servei objecte del contracte inclou la provisió dels vehicles destinats a la prestació del servei en les condicions establertes en els plecs de la licitació i totes les activitats complementàries i auxiliars que es considerin necessàries en el plec tècnic.

Tal i com s'estableix a l'apartat 6.3 del Plec tècnic, l'empresa adjudicatària té l'obligació d'incorporar, a la data d'inici del servei, **deu (10)** vehicles la flota de vehicles provisionals. Els vehicles de la flota de vehicles provisionals han de tenir una antiguitat màxima de dotze (12) anys a l'inici del servei, segons es descriu a les característiques mínimes dels vehicles de la flota de vehicles provisionals definides al Plec tècnic.

L'aportació dels vehicles a incorporar a la flota de vehicles provisionals per part de l'empresa adjudicatària és imprescindible per garantir la prestació del servei tal i com està definit al plec tècnic, ja que no es disposa de flota objecte de subrogació. Aquests vehicles prestaran servei fins el moment en què siguin substituïts pels vehicles de la flota de vehicles definitius.

Amb l'objectiu de facilitar a les empreses licitadores la disponibilitat en el mercat dels vehicles per a la flota de vehicles provisionals de segona mà, les característiques exigides a l'apartat 6.6 del plec tècnic per a la flota de vehicles provisionals són poc restrictives.

La gestió diferencial de l'empresa adjudicatària respecte de l'antiguitat dels vehicles de la flota de vehicles provisionals, el fet que puguin ser vehicles més nous, té un impacte directe sobre les prestacions dels vehicles destinats a la prestació del servei i, en conseqüència, sobre les prestacions del servei realitzat. Essent, a més, un criteri associat a un requeriment essencial per a la prestació del servei i factible per a les empreses licitadores, es considera que és un criteri que no perd virtualitat i és ajustat a l'objecte del contracte.



Pels motius expressats la configuració d'un criteri d'adjudicació que valori l'antiguitat de la flota de vehicles provisionals resulta vinculada a l'objecte del contracte i rellevant per avaluar la qualitat del servei ofert pels licitadors.

Per a valorar aquest criteri es s'aplicarà la fórmula recollida a l'apartat 11.2 del PCAP.

- Obtenen puntuació zero les ofertes que igualen els requeriments mínims establerts a la licitació. En el cas dels criteris Antiguitat de la flota de vehicles provisionals (ANT_{FVH}^{Prov}) tots els vehicles que ofereixen tenen l'antiguitat màxima establerta a l'apartat 6.6 del plec tècnic en relació a l'inici del servei.
- Obtenen la puntuació màxima les ofertes que ofereixen el major grau possible de compromís els vehicles de la flota de vehicles provisionals oferts tenen menys antiguitat.

– Qualitat ambiental de la flota de vehicles provisionals

L'objecte del contracte comprèn la programació i prestació de serveis de transport urbà regular i permanent d'ús general de viatgers en autobús d'acord amb la línia de transport urbà en autobús que es descriu en el plec tècnic. Així mateix el servei objecte del contracte inclou la provisió dels vehicles destinats a la prestació del servei en les condicions establertes en els Plecs de la licitació i totes les activitats complementàries i auxiliars que es considerin necessàries en el Plec tècnic.

Tal i com s'estableix a l'apartat 6.6 del Plec tècnic, l'empresa adjudicatària té l'obligació d'incorporar, a la data d'inici del servei, **deu (10)** vehicles a incorporar la flota de vehicles provisionals.

L'aportació dels vehicles a incorporar a la flota de vehicles provisionals per part de l'empresa adjudicatària és imprescindible per garantir la prestació del servei tal i com està definit al plec tècnic, ja que no es disposa de flota objecte de subrogació. Aquests vehicles prestaran servei fins el moment en què siguin substituïts pels vehicles de la flota de vehicles definitius.

Amb l'objectiu de facilitar a les empreses licitadores la disponibilitat en el mercat dels vehicles per a la flota de vehicles provisionals de segona mà, les característiques exigides a l'apartat 6.6 del plec tècnic per a la flota de vehicles provisionals són poc restrictives.

La classificació ambiental dels vehicles de la flota de vehicles provisionals proposats, que mesura entre d'altres aspectes el potencial contaminant del vehicle, d'acord amb el Reglament General de Vehicles aprovat per Real Decret 2822/1998 i les seves posteriors modificacions, ha de complir com a mínim la categoria de classificació ambiental de vehicles B.

L'ambientalització de la flota és una línia estratègica prioritària en la gestió dels serveis de transport de competència de l'AMB, ja que es minimitza la contaminació ambiental de les circulacions del servei. Per aquest motiu, la gestió diferencial de l'empresa adjudicatària respecte de qualitat ambiental dels vehicles de la flota de vehicles provisionals, el fet que puguin ser vehicles amb una classificació ambiental més exigent, té un impacte directe sobre les prestacions de la flota del servei i, en conseqüència, sobre les prestacions del servei realitzat. Essent, a més, un criteri associat a un requeriment essencial per a la prestació del servei i factible per a les empreses licitadores, es considera que és un criteri que no perd virtualitat i és ajustat a l'objecte del contracte.

A més a més, la valoració de la qualitat ambiental a través de les etiquetes establertes d'acord al Reglament General de Vehicles citat anteriorment s'adequa a la normativa i respecta els principis rectors de contractació pública, tal i com recull el Tribunal Català de Contractes del Sector Públic en la seva resolució 349/2020.

Pels motius expressats la configuració d'un criteri d'adjudicació que valori la qualitat ambiental de la flota de vehicles provisionals a incorporar a l'inici del servei resulta vinculada a l'objecte del contracte i rellevant per avaluar la qualitat del servei ofert pels licitadors.

Per a valorar aquest criteri es s'aplicarà la taula recollida a l'apartat 11.2 del PCAP.

- Obtenen puntuació zero les ofertes que igualen els requeriments mínims establerts a la licitació. En el cas dels criteris Qualitat ambiental de la flota de vehicles provisionals (QAFV_h Prov) tots els vehicles que ofereixen compten amb una categoria de classificació ambiental de vehicles B.
 - Obtenen la puntuació màxima les ofertes que ofereixen el major grau possible de compromís els vehicles de la flota de vehicles provisionals i de la flota de vehicles de reserva oferts tenen la classificació ambiental Zero (0) emissions
- Reducció de terminis per a la disponibilitat d'equipaments embarcats

El servei objecte del contracte preveu incorporar un conjunt d'equipaments embarcats que, una vegada operatius, redundaran en una millor qualitat de la prestació tant pel que fa a les persones usuàries com pel que fa a les eines de seguiment del servei de les que disposarà l'AMB. Aquests equipaments queden regulats a la clàusula 7 del PPT, en la qual s'estableix l'obligació a l'empresa adjudicatària d'equipar tota la flota adscrita al servei amb un sistema d'ajuda a l'explotació, un sistema d'informació a bord dels vehicles, un sistema de videovigilància, un sistema de comptatge de viatgers i un sistema de seguretat activa avançat a bord que hauran d'estar operatius en un termini màxim de dotze (12) mesos a comptar des de la data d'inici del servei i durant tot el Contracte.

Resulta evident que els efectes positius que aquests sistemes tindran sobre la prestació del servei només es podran manifestar a partir de la seva entrada en operació i que conseqüentment les persones usuàries no se'n podran beneficiar durant el termini en el qual els diferents equipaments embarcats no estiguin operatius.

Ara bé, el termini màxim de dotze mesos no impedeix que els equipaments embarcats en qüestió puguin ser proveïts, instal·lats, provats i posats en operació per part de l'empresa adjudicatària en un termini inferior. Aquesta circumstància permetria que el servei i les persones usuàries del mateix gaudissin abans d'una major qualitat com a conseqüència del funcionament dels equips embarcats.

Atès l'anterior, en aquest criteri es valora el compromís de l'empresa adjudicatària de reduir el termini màxim en el qual es compromet a que estiguin plenament operatius els sistemes embarcats següents: Sistema d'ajuda a l'explotació definitiu (apartat 7.1.1 PPT), Sistema d'informació a bord dels vehicles (apartat 7.1.2 PPT), Sistema de videovigilància (apartat 7.3 PPT), Sistema de comptatge de viatgers (apartat 7.4 PPT) i Sistema de seguretat activa avançat a bord (apartat 7.5 PPT).

Aquest compromís resulta específic de la gestió de l'empresa adjudicatària i comprovable a partir de l'acreditació documental de les actuacions efectuades i la inspecció dels vehicles a la data compromesa i seran objecte de penalitats en cas d'incompliment.

Pels motius expressats la configuració d'un criteri d'adjudicació que valori la reducció del termini màxim per a l'entrada en operació dels equipaments embarcats exigits al plec tècnic resulta vinculat a l'objecte del Contracte i rellevant per avaluar la qualitat del servei ofert pels licitadors.

En el cas del criteri *Reducció de terminis per a la disponibilitat d'equipaments embarcats*, la seva valoració es desprèn directament de l'aplicació de la taula recollida a l'apartat 11.2 del PCAP.

Aquesta taula estableix quatre puntuacions possibles en funció del grau de compromís en relació amb la reducció de terminis per a la disponibilitat d'equipaments embarcats ofert per les empreses licitadores, de manera que les ofertes que no estableixen cap grau de compromís obtenen zero punts, les ofertes que es comprometen al màxim grau de compromís obtenen la major puntuació, mentre que la resta d'ofertes obtenen també puntuació proporcional, és a dir, entre dues ofertes qualsevol, la que ofereix un major grau de compromís obté més punts.

A l'hora de definir la sistemàtica de valoració d'aquest criteri, es descarta l'aplicació d'una fórmula lineal on es valori amb la màxima puntuació la proposta que presenti un major compromís de reducció de terminis per a la disponibilitat d'equipaments embarcats, i s'opta per

definir una sistemàtica de valoració que premii l'adopció d'un compromís realista que permeti la seva efectiva consecució.

Aquesta sistemàtica de valoració respon al fet que terminis inferiors a 9 mesos es consideren arriscats en relació al conjunt de tasques a executar de manera coordinada perquè els equipaments embarcats resultin plenament operatius. Així com per evitar que les empreses licitadores presentin ofertes irreals, on el compromís presentat sigui simplement no assolible. La configuració del criteri pretén obtenir un compromís exigent, però factible i modulable, que permeti maximitzar l'impacte positiu de la reducció de terminis però sense que en cap cas el criteri proposat perdi virtualitat pràctica.

– Formació específica en atenció a les persones usuàries

El plec tècnic regulador del servei objecte del contracte preveu a la seva clàusula 9 que l'empresa adjudicatària presenti un *Pla de Formació* destinat al personal que presti el Servei, d'acord amb uns continguts i dedicació mínima per part del personal adscrit.

Resulta evident que la formació és un aspecte clau per tal que el personal adscrit estigui adequadament preparat per afrontar les diferents situacions que es presenten durant la prestació del servei i en particular per poder atendre de manera correcta a aquelles persones usuàries que poden tenir necessitats especials, com és el cas de les persones amb diversitat funcional, persones d'edat avançada, infants o persones en situació de vulnerabilitat.

En línia amb l'objecte del Contracte, el reforç de la formació en matèria de sensibilització i atenció a les persones usuàries amb necessitats especials reverteix en una millora de la qualitat del servei prestat, fomentant a la vegada el desenvolupament professional de la plantilla adscrita al servei.

Atès l'anterior, en aquest criteri es valora el compromís de l'empresa adjudicatària d'incorporar al seu Pla de Formació un nombre concret d'hores destinades a accions de formació al personal adscrit en matèria de sensibilització i atenció a les persones usuàries amb necessitats especials, addicionals als cursos obligatoris i altres continguts exigits a la clàusula 9 del PPT.

Aquest compromís resulta específic de la gestió de l'empresa adjudicatària, comprovable a partir de la acreditació documental de les actuacions efectuades, es preveuen les penalitats associades pel cas d'incompliment. I, en concret, tal i com s'estableix a l'apartat 14.6.5 del PPT, mitjançant la presentació anual de l'*Informe de seguiment del Pla de formació*, que ha d'incloure el resum de les activitats formatives realitzades, el volum d'hores de formació i la mitjana d'hores de formació per treballador; així com, per a cada acció formativa, el detall de la temàtica de la formació, el calendari/horari de la formació, les persones assistents, dedicacions i acreditació de les assistències.



Pels motius expressats la configuració d'un criteri d'adjudicació que valori la formació específica en atenció a les persones usuàries resulta vinculat a l'objecte del Contracte i rellevant per avaluar la qualitat del servei ofert pels licitadors.

En el cas del criteri *Formació específica en atenció a les persones usuàries*, la seva valoració es desprèn directament de l'aplicació de la taula recollida a l'apartat 11.2 del PCAP.

Aquesta taula estableix tres puntuacions possibles en funció del grau de compromís en relació amb la inclusió d'un nombre d'hores anuals destinades a accions de formació al personal adscrit en matèria de sensibilització i atenció a les persones usuàries amb necessitats especials ofert per les empreses licitadores, de manera que les ofertes que no estableixen cap grau de compromís obtenen zero punts, les ofertes que es comprometen al màxim grau de compromís obtenen la major puntuació, mentre que la resta d'ofertes obtenen també puntuació proporcional, és a dir, entre dues ofertes qualsevol, la que ofereix un major grau de compromís obté més punts.

A l'hora de definir la sistemàtica de valoració d'aquest criteri, es descarta l'aplicació d'una fórmula lineal on es valori amb la màxima puntuació la proposta que presenti un major nombre d'hores de formació i s'opta per definir una sistemàtica de valoració que premiï l'adopció d'un compromís realista i proporcionat que permeti la seva efectiva consecució.

Aquesta sistemàtica de valoració respon al fet d'optimitzar la relació entre els beneficis de la formació i el temps destinat a les mateixes, així com evitar que les empreses licitadores presentin ofertes irreals, on el compromís presentat sigui simplement no assolible. La configuració del criteri pretén obtenir un compromís exigent, però factible i modulable, que permeti maximitzar l'impacte positiu de la formació específica en atenció a les persones usuàries però sense que en cap cas el criteri proposat perdi virtualitat pràctica.

– Increment del nombre d'inspeccions contra el frau

El servei objecte del contracte contempla el desenvolupament d'una operativa de control del frau adreçada a inspeccionar una proporció dels viatgers presents a les línies del servei. En concret a l'apartat 14.1 del plec tècnic es requereix que l'operativa de control del frau proposada al *Pla d'inspecció i control del servei* garanteixi un nombre mínim d'inspeccions, de cada línia i cada mes, equivalent al 0,2% dels viatges d'aquesta mateixa línia cada mes.

En un contracte de serveis com el proposat, el risc d'una disminució dels ingressos tarifaris del servei de transport recau sobre l'AMB, per la qual cosa cal garantir que les persones usuàries validen diligentment, que s'apliquen les tarifes corresponents a cada moment i que es limita en la mesura del possible el frau. Aquesta garantia redunda en preservar els recursos públics que



es destinen al Contracte. En aquest sentit resulta evident que el nombre d'inspeccions presenta efectes positius sobre la correcta percepció dels ingressos tarifaris.

Atès l'anterior, en aquest criteri es valora el compromís de l'empresa adjudicatària d'incrementar el nombre d'inspeccions contra el frau per sobre del mínim exigint a l'apartat 14.1 del PPT.

Aquest compromís resulta específic de la gestió de l'empresa adjudicatària i comprovable a partir de la acreditació documental de les actuacions efectuades. I, en concret, tal i com s'estableix a l'apartat 14.6.4 del PPT, mitjançant la presentació dels informes mensuals que han d'incloure informació sobre les accions d'inspecció i per al control del frau realitzades per l'empresa adjudicatària, així com els justificants de les inspeccions realitzades. Així mateix, es preveuen les penalitats associades pel cas d'incompliment.

Pels motius expressats la configuració d'un criteri d'adjudicació que valori l'increment del nombre d'inspeccions contra el frau exigits al plec tècnic resulta vinculat a l'objecte del Contracte i rellevant per avaluar la qualitat de la gestió del servei ofert pels licitadors.

En el cas del criteri *Increment del nombre d'inspeccions contra el frau*, la seva valoració es desprèn directament de l'aplicació de la taula recollida a l'apartat 11.2 del PCAP.

Aquesta taula estableix tres puntuacions possibles en funció del grau de compromís en relació amb l'increment del percentatge mínim d'inspeccions contra el frau ofert per les empreses licitadores, de manera que les ofertes que no estableixen cap grau de compromís obtenen zero punts, les ofertes que es comprometen al màxim grau de compromís obtenen la major puntuació, mentre que la resta d'ofertes obtenen també puntuació proporcional, és a dir, entre dues ofertes qualsevol, la que ofereix un major grau de compromís obté més punts.

A l'hora de definir la sistemàtica de valoració d'aquest criteri, es descarta l'aplicació d'una fórmula lineal on es valori amb la màxima puntuació la proposta que presenti un major compromís d'increment del percentatge mínim d'inspeccions contra el frau i s'opta per definir una sistemàtica de valoració que premii l'adopció d'un compromís realista que permeti garantir la correcta percepció dels ingressos tarifaris sense excedir els recursos raonables per a la consecució d'aquesta finalitat.

Aquesta sistemàtica de valoració respon al fet que la inspecció d'un 0,5% dels viatges a cada línia cada mes es considera suficient perquè les tasques d'inspecció es visualitzin per part de les persones usuàries i es dissuadeixi el frau en el servei. Així com evitar que les empreses licitadores presentin ofertes irrealistes, on el compromís presentat sigui simplement no assolible. La configuració del criteri pretén obtenir un compromís exigent, però factible i modulable, que



permeti maximitzar l'impacte positiu associat al nombre d'inspeccions contra el frau però sense que en cap cas el criteri proposat perdi virtualitat pràctica.

– Cost unitari (Cu)

L'article 145 de la LCSP determina que l'adjudicació dels contractes s'ha de realitzar utilitzant una pluralitat de criteris d'adjudicació en base a la millor relació qualitat-preu. Per tant, és necessari incorporar criteris econòmics entre els criteris d'adjudicació de la licitació.

Tal i com s'estableix a l'apartat 32.2.1 del PCAP, el cost del servei és la suma de quatre factors: el cost d'operació, el cost d'inversió per part de l'empresa adjudicatària, el cost de promoció i publicitat del servei i el cost de disponibilitat de la flota de vehicles provisionals.

D'aquests quatre factors, depenen dels valors compromesos per les empreses licitadores en les seves ofertes el cost d'operació (segons s'estableix a l'apartat 32.2.2 del PCAP), el cost d'inversió per part de l'empresa adjudicatària (en concret, el cost d'inversió inicial en equipaments segons s'estableix a l'apartat 32.2.3 del PCAP), i el cost de disponibilitat de la flota de vehicles provisionals (segons s'estableix a l'apartat 32.2.4 del PCAP).

Per aquest motiu, a l'hora de dissenyar un criteri de valoració que reflecteixi l'impacte econòmic de l'oferta de les empreses licitadores, es defineix el criteri Cost unitari (Cu) que, segons la formulació recollida a l'apartat 11.2.6 del PCAP, recull l'impacte econòmic dels factors que determinen el cost del servei que depenen de les variables d'oferta de les empreses licitadores (cost d'operació, cost d'inversió inicial en equipaments i cost de disponibilitat de la flota base de vehicles provisionals) al llarg de tota la durada del contracte (ja que el pes amb què s'incorporen a la formulació depèn de la quantificació de les magnituds previstes al llarg del contracte al PPT per a cada tipus de cost considerat).

La gestió diferencial del servei per part de l'empresa adjudicatària implicarà un impacte econòmic diferent sobre l'òrgan de contractació. Si l'empresa optimitza l'operativa i redueix el cost d'inversió dels sistemes embarcats inicials i el cost de disponibilitat dels vehicles provisionals, es minimitza l'aportació econòmica necessària per part de l'AMB.

Pels motius expressats la configuració d'un criteri d'adjudicació que valori l'impacte econòmic de la gestió de les empreses licitadores al llarg de la durada del contracte resulta vinculada a l'objecte del contracte i rellevant per avaluar el preu del servei ofert pels licitadors.



OFERTES ANORMALMENT BAIXES

D'acord amb el que estableix l'article 149 de la LCSP, es consideraran ofertes anormalment baixes en relació amb les variables cost unitari i cost d'operació les proposicions que es trobin en els següents supòsits:

- Quan concorri un únic licitador, si l'oferta ofereix un valor de la variable econòmica considerada inferior en més de 25 unitats percentuals respecte del valor de referència corresponent. En el cas del , és d'aplicació el valor de referència del cost unitari , i per a aplica el valor de referència del cost d'operació
- Quan concorrin dos licitadors, l'oferta que ofereixi un valor de la variable econòmica considerada inferior a l'altra en més de 20 unitats percentuals.
- Quan concorrin tres licitadors, les que ofereixin un valor de la variable econòmica considerada inferior en més de 10 unitats percentuals a la mitjana aritmètica de les ofertes presentades. No obstant això, s'exclourà per al càlcul de l'esmentada mitjana l'oferta de quantia més elevada quan sigui superior en més de 15 unitats percentuals a aquesta mitjana. En qualsevol cas, es considerarà desproporcionada la baixa superior a 20 unitats percentuals respecte de la mitjana aritmètica de la variable econòmica considerada de les tres ofertes presentades.
- Quan concorrin quatre o més licitadors, les que ofereixin un valor de la variable econòmica considerada inferior en més de 10 unitats percentuals a la mitjana aritmètica de les ofertes presentades. No obstant això, si entre elles existeixen ofertes que siguin superiors a l'esmentada mitjana en més de 15 unitats percentuals, es procedirà al càlcul d'una nova mitjana només amb les ofertes que no es trobin en el cas indicat. En qualsevol cas, si el nombre de les restants ofertes és inferior a tres, la nova mitjana es calcularà sobre les tres ofertes de menor quantia.

El valor de referència del cost unitari és igual a **4,6343€/km útil** i el valor de referència de cost d'operació convencional és igual a **5.365.883,98€** i el valor de referència de cost d'operació elèctrica és igual a **9.238.510,37€**.

ALTRES CONSIDERACIONS DEL CONTRACTE

Unitat de seguiment del contracte



La unitat encarregada del seguiment i execució ordinària del contracte és el Servei de Gestió i Explotació del Transport dins de la Direcció de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB.

Responsable del contracte

D'acord amb el que estableix l'article 62 de la LCSP, el responsable del contracte, al qual correspon supervisar-ne l'execució i adoptar les decisions i dictar les instruccions necessàries amb la finalitat d'assegurar la realització correcta de la prestació pactada, dins de l'àmbit de facultats que l'òrgan de contractació li atribueixi és el Cap de Servei de Gestió i Explotació I.

Condicions especials d'execució

D'acord amb l'article 202.1 de la LCSP, s'estableixen les següents condicions especials d'execució del contracte:

- L'empresa adjudicatària haurà de certificar que tota l'energia elèctrica consumida per a l'explotació del servei objecte del Contracte, tant de manera directa com indirecta, prové de compra d'electricitat 100% verda amb Garantia d'Origen.

Aquesta condició especial d'execució estableix l'obligatorietat de certificar que la totalitat de l'energia elèctrica consumida per a l'explotació del servei objecte del Contracte prové de compra d'electricitat 100% verda, d'acord amb el previst al PPT i al seu Annex 7.

Els mecanismes establerts per a la verificació del compliment per part de l'empresa adjudicatària d'aquesta condició especial d'execució s'especifiquen als apartats 13.5, 14.6.4 i A7 del PPT. L'incompliment per part de l'empresa adjudicatària d'aquesta condició especial d'execució comportarà una penalitat, segons s'estableix a la clàusula 27 del PCAP.

Aquesta condició especial d'execució té cabuda en les finalitats de les consideracions mediambientals que estableixen els articles 202 de la LCSP i 70 de la Directiva 2014/24/UE; en concret: la reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle, el manteniment o millora dels valors mediambientals que es puguin veure afectats per l'execució del contracte i el foment de l'ús d'energies renovables.

Igualment, aquesta condició especial d'execució es troba vinculada a l'objecte del contracte, tenint en compte el concepte ampli d'aquesta vinculació que defineix l'article 145.6 de la LCSP i el fet que el servei objecte del contracte es prestarà atenent a criteris d'eficiència, socials i mediambientals, tal i com queda recollit al seu objecte.

Aquesta condició especial d'execució respon a l'obligació establerta a l'article 202.1 LCSP.



Subcontractació

Els licitadors hauran d'indicar a la seva oferta, si tenen previst subcontractar els servidors o els serveis associats als mateixos casos i termes contemplats a la clàusula 36 dels presents Plecs sobre Protecció de Dades Personals i d'acord amb l'article 122.2 de la LCSP.

La possible subcontractació dels treballs objecte del contracte està sotmesa al compliment de les disposicions previstes als articles 215 i 216 de la LCSP.

Tractament de dades personals

Durant l'execució del contracte l'adjudicatari haurà de tractar dades personals en nom de l'Àrea Metropolitana de Barcelona o de tercers en el seu nom. La descripció del tractament de dades personals correspon a:

- Finalitat: L'empresa adjudicatària pot tenir contacte amb dades personals de les persones usuàries del servei en el marc de l'atenció de queixes i/o suggeriments referents al servei objecte de contractació, així com a la gestió d'objectes perduts i altres aspectes de l'atenció a les persones usuàries.
- Tipologia de dades: Poden tractar dades de caràcter personal, com ara nom i cognoms, DNI, adreça postal, adreça electrònica i telèfon

Penalitats per demora i altres penalitzacions

D'acord amb l'article 192 de la LCSP, s'estableix un sistema de penalitats en cas de vulneració del compliment de les obligacions contractuals o de vulneració del compliment dels compromisos establerts a les ofertes dels adjudicataris, sempre i quan les causes que les motivin siguin imputables a l'empresa adjudicatària.

L'objectiu d'establir les penalitats és garantir la bona prestació del servei i assegurar que es compleixin els terminis i les prestacions establertes en la licitació.

En concret, s'estableixen penalitats en relació amb l'incompliment dels terminis previstos als plecs de la licitació, sempre que siguin imputables a l'empresa adjudicatària. La gradació d'aquestes penalitats és proporcional a la gravetat dels incompliments.

Adicionalment s'estableixen penalitats en relació amb la resta d'obligacions establertes als plecs de la licitació i, en particular, en relació amb els incompliments específics establerts a la



clàusula 27 del PCAP. Aquests incompliments estan vinculats amb l'objecte del contracte, són rellevants per determinar la qualitat de la prestació del servei, estan formulats de manera objectiva i responen a la gestió diferencial de l'empresa adjudicatària. La gradació d'aquests incompliments establerta a la clàusula 27 del PCAP (en incompliments molt greus, greus i lleus), permet establir la gradació de la gravetat d'aquests incompliments i, per tant, permet establir una gradació de les penalitats proporcional a la gravetat dels incompliments.

Amb tot, s'estableixen les següents penalitats relatives a l'incompliment dels terminis i altres incompliments contractuals:

- En els cas dels incompliments dels terminis previstos al plec tècnic, seran sancionats amb penalitat determinada d'acord amb les condicions següents:
 - o L'incompliment per causes imputables a l'empresa adjudicatària dels terminis màxims que s'han establert per a l'aportació al servei de la flota de vehicles definitius previst a la clàusula 6 del plec tècnic: 3.000€ per cada mes de retard i vehicle.
 - o La no disponibilitat del SAEI provisional previst a la clàusula 7 del plec tècnic en el moment d'iniciar el servei: 1.500 € per cada mes de retard i vehicle.
 - o L'incompliment de l'obligació d'equipar els vehicles destinats a la prestació del servei amb els equips embarcats del SVV previstos a la clàusula 7 del plec tècnic en el moment d'iniciar el servei, així com garantir-ne el correcte funcionament: 1.500 € per cada mes de retard i vehicle.
 - o L'incompliment dels terminis o de les condicions que s'han establert per a la posada en marxa i funcionament dels equips i sistemes detallats a la clàusula 7 del plec tècnic: 400 € per cada mes de retard, sistema i vehicle.
 - o L'incompliment de les actuacions o dels terminis previstos a la clàusula 6 del plec tècnic per dur a terme l'adequació integral dels vehicles: 800 € per cada mes de retard i vehicle.
- En els cas dels incompliments restants, establerts a la clàusula 27 del PCAP:
 - o Els incompliments molt greus seran sancionats amb penalitat 11.500 € i 45.500 €.



- o Els incompliments greus seran sancionats amb penalitat d'entre 4.500 € i 11.500 €.
- o Els incompliments lleus seran sancionats amb penalitat d'entre 250 € i 4.500 €.
- o La penalitat per l'incompliment de l'obligació d'informació (apartat 24.6 del PCAP) serà de 1.000 € per cada dia hàbil que passi.
- o La penalitat per l'incompliment per causes imputables a l'empresa adjudicatària de l'obligació de presentar el *Pla de transició del servei* en el termini i en els termes establerts a l'apartat 3.1 del plec tècnic serà de 20.000 €.

- Qualsevol altra no indicada anteriorment i que suposi incompliment al que s'estableix en els plecs que regeixen la licitació i en funció de:

- o Relatives a l'incompliment dels terminis i no previstes anteriorment:
 - El contractista està obligat a complir els terminis d'execució del contracte previstos al present Plec. En el cas de demora en el compliment dels terminis, per causa que li sigui imputable, l'administració podrà optar, indistintament, conforme s'estableix a l'article 193.3 de la LCSP, per al resolució del contracte o per la imposició d'una penalitat d'1 euro/dia per cada 10.000 euros del preu del contracte, IVA exclòs.
 - Cada cop que les penalitats per demora superin un múltiple del 5% del preu del contracte, l'òrgan de contractació estarà facultat per resoldre el contracte o acordar la continuïtat de la seva execució amb la imposició d'una penalitat de 2 euros/dia per cada 10.000 euros del preu del contracte.
 - La imposició de la penalitat no exclou la indemnització a que pugui tenir dret l'administració pels danys i perjudicis ocasionats per la demora imputable al contractista.
 - La constitució en mora del contractista no requerirà intimació prèvia per part de l'Administració.
 - Si es produís retard en el compliment dels terminis per causes no imputables al contractista, l'Administració podrà, a petició d'aquest o bé d'ofici, concedir la pròrroga per un temps igual al temps perdut, llevat que el contractista en sol·liciti un altre de menor, d'acord amb allò que disposa l'article 195.2 de la LCSP



- o Relatives al compliment defectuós o incompliment parcial de l'execució del servei objecte del contracte i no previstes anteriorment en la clàusula 27 del PCAP o posteriorment en la clàusula 28 del present plec:
 - L'Àrea Metropolitana de Barcelona valorarà i establirà si els treballs realitzats pel contractista s'adeqüen a les prescripcions establertes per a la seva correcta execució i compliment. En el seu cas, requerirà l'execució de les prestacions contractades i l'esmena de deficiències observades amb ocasió de la seva recepció. Si els treballs efectuats no s'ajusten al servei contractat, com a conseqüència de vicis o defectes imputables al contractista, l'Àrea Metropolitana de Barcelona el podrà rebutjar i restarà exempta de l'obligació de pagament o, en el seu cas, tenint dret a la recuperació del preu satisfet.
 - Fins que no tingui lloc la recepció dels treballs, el contractista respondrà de la correcta realització dels mateixos i dels defectes que hi poguessin haver.
 - El contractista quedarà exempt de responsabilitat quan els treballs defectuosos o mal executats siguin conseqüència d'una ordre de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
 - L'Àrea Metropolitana de Barcelona podrà exigir l'esmena per part del contractista dels defectes, insuficiències tècniques, errades materials, omissions i infraccions de preceptes legals o reglamentaris que pugui tenir l'encàrrec objecte d'aquesta contractació i que siguin imputables al contractista, atorgant-li un termini no superior a 1 mes.
 - Si el contractista realitzés defectuosament l'objecte del contracte, o no corregís les deficiències o defectes detectats en el termini atorgat, l'òrgan de contractació podrà optar per resoldre el contracte amb incautació de la garantia constituïda o be imposar-li una penalització econòmica proporcional a la gravetat de l'incompliment que es fixa en un màxim de 2 euros/dia per cada 1.000 euros del preu del contracte, a comptar des del dia en que se li va donar l'ordre d'esmenar i el termini per fer-ho, sense que pugui superar-se el 10% del pressupost del contracte.

Les penalitzacions es faran efectives mitjançant deducció dels pagaments que l'AMB hagi d'efectuar a l'empresa adjudicatària en virtut d'aquest Contracte o sobre la garantia que s'hagi constituït quan no puguin deduir-se d'aquestes.

Amb independència de les penalitzacions que es puguin produir, la demora per part de l'empresa adjudicatària en esmenar les situacions derivades dels seus incompliments facultaran

a l'AMB en qualsevol moment per a l'adopció de les mesures pertinents destinades a esmenar les deficiències i, en cas que l'adopció d'aquestes mesures impliquin despeses, a confiscar les garanties corresponents o a retenir part dels pagaments a realitzar a l'empresa adjudicatària.

Termini de garantia

L'objecte del treball quedarà subjecte a un termini de garantia de 6 mesos, a comptar des de la data de finalització del contracte, termini durant el qual l'administració podrà comprovar que el treball executat s'ajusta a allò contractat. Transcorregut el termini de garantia, sense haver-se formulat observacions, quedarà extingida la responsabilitat del contractista.

Cessió del contracte

De conformitat amb el que s'estableix a l'article 214 de la LCSP, queda prohibida la cessió total o parcial dels drets i obligacions del contracte, sense que hi hagi prèviament autorització de l'òrgan de contractació i sempre i quan es compleixin els demés requisits i condicions establerts a la llei.

Obligació de subrogació

El Plec de clàusules administratives particulars preveu la subrogació del personal de conformitat amb l'article 130 de la LCSP.

ALSINA MARTÍ, GUILLEM (3 de 3)
Cap de Servei Planificació transport públic
Data signatura :26/05/2025 14:37:01
HASH:B606640FD1B2EEFD705E61D6F73525E29DBAACF8

SANCHEZ ROMAN, JUAN (2 de 3)
Cap de Servei Gestió i explotació I
Data signatura :26/05/2025 14:30:06
HASH:B606640FD1B2EEFD705E61D6F73525E29DBAACF8

GUIMERA SANS, JORDI (1 de 3)
Tècnica màquina de Gestió i Explotació I
Data signatura :26/05/2025 13:48:31
HASH:B606640FD1B2EEFD705E61D6F73525E29DBAACF8