

Informe tècnic de les ofertes admeses en la licitació del “Contracte d’assistència tècnica per a l’elaboració del mapa de serveis públics de transport de viatgers per carretera a Catalunya pel 2028” - PTOP-2026-33

1.- OFERTES PRESENTADES I CRITERIS DE PUNTUACIÓ

En el procediment de contractació s’han presentat un total de 4 empreses:

- Assessoria d’infraestructures i mobilitat, S.L. (AIM)
- IDOM Consulting, Engineering, Architecture S.A.U. (IDOM)
- Deloitte Consulting, S.L.U. (Deloitte)
- KPMG Asesores S.L.U. (KPMG)

La valoració es realitza sobre la documentació dels criteris subjectes a judici de valor presentada per les empreses esmentades.

La puntuació màxima dels criteris subjectes a judici de valor és de 30 punts. La seva valoració s’ha realitzat d’acord amb els criteris de puntuació establerts en l’apartat O.2 del quadre de característiques del plec de clàusules administratives de la licitació, i és la següent:

Criteris	Puntuació (fins a)
O.2.1. Metodologia de treball	5
O.2.2. Proposta de racionalització i modernització de l’actual sistema de transport públic regular de viatgers per carretera competència de la Generalitat de Catalunya d’un mapa de serveis basat en criteris d’eficiència i jerarquització de xarxa que persegueixi els objectius estratègics de cobertura, qualitat i servei. Visió any 2028	25
- Oferta de transport	10
- Tractament de la flota	5
- Règim d’explotació	10
TOTAL	30

L’apartat O.2.4 del quadre de característiques del plec de clàusules administratives estableix que s’aplicarà, a la valoració final dels criteris descrits en aquest punt, la fórmula de puntuació establerta en la Directriu 1/2020 per als criteris sotmesos a judici de valor.

Aquesta fórmula s’aplicarà en el cas que la valoració d’una o de més ofertes en el criteri superi el 80% de la valoració que es pugui donar com a màxim. En el cas que cap empresa obtingui una valoració superior al 80% en el criteri, la puntuació obtinguda en aquest criteri serà igual a la valoració obtinguda.

Així mateix, també s'estableix que la puntuació mínima en la valoració dels criteris sotmesos a judici de valor serà de 20 punts, de manera que les empreses que no assoleixin aquesta puntuació, quedaran excloses de la licitació.

2.- VALORACIÓ DELS CRITERIS SOTMESOS A JUDICI DE VALOR

Puntuació màxima: 30 punts

O.2.1. Metodologia de treball (fins a 5 punts): els licitadors/es presentaran un document amb la descripció de la metodologia de treball a emprar per tal d'assegurar la màxima qualitat final de la prestació objecte de contracte, el que inclou relació de recursos i coherència i ordenació de les fases en que s'organitzarà els treballs, en funció de les especificacions fetes al plec de prescripcions tècniques que regeixen aquest contracte.

L'empresa AIM descriu la metodologia a emprar en cadascuna de les fases establertes en el plec de prescripcions tècniques de manera coherent i correctament ordenada.

No obstant, es troba faltar un major detall en la relació dels recursos personals a emprar i de la distribució de les tasques d'aquest personal a realitzar en cadascuna de les fases, sent una aspecte a valorar, pel que rep una puntuació de 3,30 punts.

L'empresa IDOM exposa un organigrama de l'equip i les relacions entre els diferents membres de l'equip, proposa la incorporació de personal addicional al previst en els plecs i descriu el funcionament de l'equip en tres nivells, indicant les tasques a realitzar a cada nivell i la seva coordinació amb el procés participatiu previst pel Departament.

Aquest funcionament de les fases es mostra de manera totalment gràfica, el que permet un bon nivell de claredat en l'explicació de la metodologia.

Atès que en aquest apartat es descriuen amb molt detall i concreció els aspectes a valorar i no es cometen errades en el plantejament, es puntua amb 5 punts.

L'empresa Deloitte descriu un enfocament general i els recursos que es posaran a disposició del contracte i planteja un model de governança amb la creació de diferents comitès i l'elaboració d'informes de seguiment.

Proporciona unes gràfiques amb identificació de les fases i l'organització de les tasques així com un cronograma detallat del projecte.

Atès que en aquest apartat es descriuen amb molt detall i concreció els aspectes a valorar i no es cometen errades en el plantejament, es puntua amb 5 punts.

L'empresa KPMG descriu les diferents tasques a cadascuna de les fases i incorpora una fase 0 relativa a la preparació del servei, actors clau i una reunió de llançament del projecte.

Es proposa un model de gestió de la qualitat, que inclou activitats, eines i tasques dels recursos humans emprats en el contracte, amb indicadors de qualitat, el seguiment del servei a partir d'uns comitès i la gestió documental a través d'eines ofimàtiques.

Atès que en aquest apartat es descriuen amb molt detall i concreció els aspectes a valorar i no es cometen errades en el plantejament, es puntua amb 5 punts.

O.2.2. Proposta de racionalització i modernització de l'actual sistema de transport públic regular de viatgers per carretera competència de la Generalitat de Catalunya d'un mapa de serveis basat en criteris d'eficiència i jerarquització de xarxa que persegueixi els objectius estratègics de cobertura, qualitat i servei. Visió any 2028

Oferta de transport: es valorarà la proposta de configuració dels lots i principals modificacions sobre la xarxa actual de bus interurbana (fins a 10 punts)

L'empresa AIM fa una diagnosi de la xarxa actual i realitza una proposta d'àmbits, línies, flota actual i flota proposada, amb la inclusió de gràfics i un mapa de Catalunya amb la distribució d'àmbits.

En relació a les principals modificacions sobre la xarxa actual, s'aposta per l'establiment d'una xarxa jerarquitzada, articulant una sèrie de nodes que permetin l'intercanvi de serveis, maximitzant les possibilitats de comunicació, optimitzant els recursos i reduint els temps de viatge, posant diversos exemples d'aquesta configuració de servei.

S'aposta per a la minimització de les prohibicions de transport, la supressió de línies marginals i el reforç de marques d'èxit com l'expres.cat, clic.cat o Connect.

Es menciona la inclusió dels serveis esporàdics, el servei BRCat i la necessitat de tenir en compte els efectes que tindrà sobre la xarxa la posada en servei de noves línies ferroviàries, com el tren-tramvia del Camp de Tarragona.

També es descriuen una sèrie de modificacions en relació als diferents àmbits proposats a l'inici d'aquest apartat.

La proposta presentada demostra un elevat grau de coneixement de la xarxa actual de busos interurbans de la Generalitat de Catalunya i es tracta amb molt detall possibles millores en l'oferta actual. No obstant, es troba a faltar una major justificació de diverses de les propostes realitzades, com la dimensió de les flotes i de vehicles de reserva o la definició de les diferents àrees funcionals. També seria oportú que la proposta tingués en compte que la definició de la proposta de racionalització i modernització ha de restar condicionada al resultat dels estudis de les diferents fases establertes en el PPT.

En base a les anteriors consideracions exposades aquest criteri es valora en 8 punts.

L'empresa IDOM realitza una diagnosi de la situació actual de la xarxa i explica com es realitzarà la proposta de la nova xarxa a partir de la revisió de l'oferta actual, l'anàlisi de la mobilitat, la identificació dels corredors prioritaris i la definició del nou mapa de serveis.

Per a la confecció de la proposta, l'empresa afirma que disposa de diverses eines informàtiques que li permetran extreure i analitzar les dades necessàries per a treure les conclusions necessàries per a una correcta diagnosi de la situació actual. Aquest anàlisi es complementarà amb les aportacions que es puguin realitzar a través del procés participatiu.

També es citen els criteris necessaris per al disseny del nou mapa de serveis i s'expliquen diferents eines informàtiques per modelitzar i planificar les noves línies de

bus.

Finalment també s'expliquen els criteris que s'utilitzaran per a la definició de les àrees funcionals i dels lots, així com una eina per definir el pla de servei com a instrument per determinar les característiques d'operació i infraestructura d'un sistema de transport públic.

Tal com preveia el PCAP es volia valorar que els licitadors havien de comptar amb el suficient coneixement de la realitat actual del sistema de transport públic interurbà de viatgers per carretera, en particular de les concessions i dels serveis que les componen i de les seves principals mancances i oportunitats, per tal de garantir que el punt de partida del mapa de serveis es fonamenta de manera sòlida, i assegurar que l'equip licitador copsava adequadament la realitat actual del sistema.

En aquest sentit, la metodologia i les eines necessàries per a confeccionar la nova xarxa de transport estan ben explicades i detallades. No obstant, tot i que la configuració de la nova xarxa de transports ha d'estar condicionada als treballs que s'han de realitzar en el contracte, es troba a faltar algunes propostes preliminars més detallades sobre la situació actual de la xarxa i les seves mancances, sobre les quals, sense necessitat d'aprofundir en el seu estudi, es podrien aportar idees de modificació o millora, més enllà d'establir els criteris esmentats pel licitador. Per això la puntuació assignada en aquest criteri és de 7 punts.

L'empresa Deloitte encerta al destacar les interrelacions existents entre l'oferta de transport, el tractament de la flota i el règim d'explotació.

Es traça correctament una ruta en 6 fases a l'hora de definir la proposta de la nova oferta: anàlisi de la configuració actual, modificacions sobre la xarxa actual, dimensionament dels recursos humans i materials, l'estudi econòmic, la configuració dels lots i l'elaboració i presentació de l'informe de la nova xarxa i s'analitza cadascuna d'aquestes fases de manera molt detallada.

A l'hora d'analitzar la configuració actual del servei s'identifiquen les dades necessàries, es seleccionen les fonts d'informació i es descriu la metodologia pel seu estudi i anàlisi. Es destaca l'elaboració d'un mapa integral de la xarxa de transport interurbana amb la representació de tota l'oferta classificada segons el seu nivell de jerarquització.

També s'estableixen els criteris per a la identificació de les àrees funcionals de transport.

Pel que fa a les modificacions de la xarxa actual, el licitador estableix una metodologia a partir de l'estudi de l'oferta i demanda actual i la prevista com a conseqüència de les previsions de creixement i nous pols de mobilitat.

De manera preliminar a aquestes anàlisis s'identifiquen diverses modificacions que es poden anticipar, com el desenvolupament de més serveis a la demanda, la reestructuració dels serveis nocturns, o la coordinació amb el nou pla de serveis de rodalies.

S'estableix una metodologia molt detallada per al dimensionament dels recursos humans i materials en base a l'anàlisi anterior i pel càlcul de l'estudi econòmic. S'especifica que l'estudi econòmic es basarà en el model costos de la Direcció General de Transports i Mobilitat i la metodologia SAIT, tal com es demanava en el PPT.

En relació a la configuració dels lots, es fa una descripció de la situació actual i dels condicionants administratius com a punt de partida pel nou disseny, establint els criteris base per a la seva configuració.

Finalment es detalla la metodologia per a la redacció de l'informe preliminar, el tractament de les propostes rebudes en el procés participatiu i l'informe definitiu del nou mapa de serveis.

La memòria descriptiva es tracta intensivament, amb força detall i força concreció els aspectes metodològics, però a banda de la metodologia a emprar es troba a faltar un anàlisi més detallat de la pròpia situació actual de la xarxa. A l'hora d'identificar diverses modificacions que es poden anticipar, es troba a faltar una major concreció o exemples de les mateixes, valorant aquest criteri en 7,5 punts.

L'empresa KPMG fa un diagnòstic de la situació actual, aportant dades de l'oferta, demanda i definició de tipologia de línies. S'analitzen les principals tendències del transport interurbà a nivell de Catalunya i de l'Estat com són el creixement de la demanda, el reforç de la inversió pública o la integració tarifària.

Es presenta una metodologia per a la configuració de lots basada en el diagnòstic integral de la situació actual, la identificació de desequilibris i oportunitats de la xarxa, l'anàlisi prospectiva fins a l'horitzó 2028, la definició d'àrees funcionals de transport i l'agrupació d'àrees funcionals en lots d'explotació. Durant la descripció de la metodologia s'esmenten alguns exemples d'aplicació en la xarxa actual.

No es descriuen de manera explícita les principals modificacions a realitzar en la xarxa actual, si bé en un apartat anomenat "identificació de desequilibris i oportunitats de la xarxa" en el que descriuen quatre àmbits principals de millora, com les duplicitats, les mancances de cobertura i la coherència de corredors.

Pel que fa a la definició de les àrees funcionals de transport, s'estableix que es basaran en les matrius d'origen-destinació i els rànquings de demanda i la configuració final de les quals es concretarà en el disseny dels lots. Es descriuen els criteris per al disseny dels lots, com l'equilibri territorial i econòmic, l'homogeneïtat interna, la promoció de la lliure concurrència, la continuïtat geogràfica i lògica de mobilitat, la intermodalitat estructural.

Tal com preveia el PCAP es volia valorar que els licitadors havien de comptar amb el suficient coneixement de la realitat actual del sistema de transport públic interurbà de viatgers per carretera, en particular de les concessions i dels serveis que les componen i de les seves principals mancances i oportunitats, per tal de garantir que el punt de partida del mapa de serveis es fonamenta de manera sòlida, i assegurar que l'equip licitador copsava adequadament la realitat actual del sistema.

En aquest sentit, la memòria descriptiva es tracta intensivament, amb força detall i força concreció els aspectes metodològics, però es troba a faltar un anàlisi més detallat de la pròpia situació actual de la xarxa, amb una identificació més detallada de modificacions que caldria realitzar i la seva justificació, valorant aquest criteri en 7 punts.

Tractament de la flota: es valorarà la proposta sobre el règim de titularitat que han de tenir els vehicles adscrits al servei i la seva justificació. També es valorarà la proposta sobre els criteris ha tenir en compte per a l'elaboració del pla de renovació. Finalment també es valorarà la proposta sobre els criteris per definir

un pla de descarbonització de la flota adscrita al conjunt de serveis (fins a 5 punts).

L'empresa AIM proposa recaure la titularitat de la flota en l'operador, plantejant els avantatges però també els riscos. Es planteja que en lots de caràcter més metropolità l'Administració financi els costos del Leasing dels vehicles per exercir un major control sobre la flota que presta el servei, establint l'obligatorietat de subrogació en els canvis de titular del contracte. Per a la resta de contractes preveu un sistema de finançament sense intervenció de l'administració i on la subrogació sigui opcional.

En aquest sistema de subrogació opcional, a l'anterior titular planteja que se li hauria d'abonar el valor residual del vehicle. No obstant, seria més correcte que el licitador hagués basat la compensació tenint en compte el valor pendent d'amortització del vehicles o una valoració econòmica en comptes del concepte de valor residual, atès que es podria donar el cas del traspàs del contracte sense una amortització total de la flota.

L'empresa diu que l'edat màxima de la flota no podrà superar en cap moment els 10 anys, justificant aquest fet en el rendiment dels busos i la normativa europea com a norma general, però és discutible l'afirmació que 10 anys és la vida útil que la flota pot respondre satisfactòriament i la normativa europea no planteja una edat de vida útil com a norma general.

La part relativa a la descarbonització es troba poc detallada.

Atès que la memòria descriptiva tracta de forma succinta alguns dels aspectes d'aquest criteri i conté alguna errada en el plantejament es valora aquest criteri en 1,25 punts.

L'empresa IDOM manifesta que es realitzarà una anàlisi de la flota actual i estudiarà quin material mòbil serà subrogat a cada concessió. No obstant aquesta afirmació, els actuals contractes no preveuen l'opció de subrogació de la flota pel que caldria matisar que aquesta subrogació estaria condicionada en tot cas a l'acord amb l'anterior contractista.

També cal dir, que els vehicles dels concessionaris actuals, en la pràctica totalitat de les concessions, no es troben adscrits a una concessió, el que afegiria complexitat a l'opció de subrogació en els contractes actuals tal com planteja la licitadora.

La licitadora no planteja un règim de titularitat específic pels vehicles, deixant l'elecció que sigui la Generalitat qui realitzi l'adquisició del nou material mòbil en funció dels riscos que es vulguin assumir o la gestió econòmica que es vulgui realitzar. En aquest sentit, es troba a faltar un anàlisi de més profunditat dels avantatges o desavantatges d'optar per la titularitat pública o privada.

Pel que fa al pla de renovació de la flota, la licitadora planteja una proposta molt interessant de requeriments mínims d'edat màxima i mitjana en funció del tipus d'etiqueta ambiental de més a menys exigent, així com uns requeriments de renovació dels vehicles en funció del tipus de vehicle.

També es plantegen uns requeriments mínims per a l'adquisició de nous vehicles.

Respecte el pla de descarbonització s'afirma que es realitzarà un anàlisi de les tecnologies de propulsió existents al mercat i els diferents tipus de rutes i serveis hauran d'adaptar unes o altres en funció de les seves característiques i es disposarà d'un

instrument per a la selecció de rutes de transport públic més factibles per electrificar.

Igualment assevera que es podran avaluar els impactes mediambientals dels plans de renovació i descarbonització, així com l'estimació de les inversions inicial i de renovació de la flota mitjançant la utilització d'eines informàtiques.

Els plans de renovació i descarbonització es troben ben detallats i es fan aportacions molt interessants en relació als requeriments d'antiguitat i emissions de les flotes de busos. No obstant, es troba descrita amb poc detall la part relativa a la proposta sobre el règim de titularitat, rebent una puntuació global de 3,25 punts.

L'empresa Deloitte exposa encertadament que el règim de titularitat de la flota té una relació molt estreta amb el règim d'exploació previst per als contractes, ja sigui model de concessió de serveis o model de contracte de servei, pel que presenta un anàlisi d'escenaris amb els seus avantatges i inconvenients.

Igualment es planteja un Pla de transició dels contractes actuals als futurs i les implicacions que suposen a nivell de flota. No obstant, es troba a faltar alguna referència als condicionaments jurídics i econòmics de l'eventual traspàs de vehicles i cotxeres, més enllà de la definició de l'inventari i de les condicions de l'estat dels vehicles, entre altres.

Pel que fa al pla de renovació de la flota s'identifiquen i es detallen els criteris a incorporar (d'accessibilitat i confort, tecnològics i funcionals) i els factors per a la seva elaboració. No obstant, es troba a faltar alguna proposta concreta en relació a l'edat màxima i mitjana de la flota o en relació a la substitució de la flota inicial del contracte.

Respecte el pla de descarbonització s'estableix una metodologia en 4 fases per a la selecció de les línies susceptibles d'electrificar del nou mapa de serveis i es detalla el contingut de cadascuna d'aquestes fases. Al final d'aquestes fases es preveu l'elaboració d'un Full de ruta d'electrificació que haurà de complir amb els objectius inicialment establerts.

Els tres apartats valorables d'aquest criteri (règim de titularitat, pla de renovació, pla de descarbonització), es troben ben detallats i sense errors de plantejament, especialment el relatiu al pla de descarbonització, si bé es troba a faltar el desenvolupament d'alguns aspectes tal com s'ha descrit en els apartats anteriors, pel que en conjunt aquest criteri no arriba al 100% de la valoració màxima, rebent una puntuació de 4 punts.

L'empresa KPMG afirma que el règim de titularitat de la flota interurbana a Catalunya és predominantment privat, però el cert és que el 100% de la flota interurbana a Catalunya és de titularitat privada, ja sigui en règim de propietat, arrendament financer o arrendament ordinari.

Tampoc és encertat afirmar que en determinades situacions, les empreses poden recórrer instruments financers com el Leasing o el Renting. L'actual normativa preveu que les empreses poden disposar dels vehicles en règim de propietat, arrendament financer o arrendament ordinari sense que es condicioni aquests dos darrers tipus de titularitat a cap requisit o supòsit específic més que en el cas de l'arrendament ordinari haurà d'acreditar-se documentalment l'existència de l'oportú contracte amb una empresa arrendadora.

La licitadora aposta per un model híbrid públic-privat com a millor opció per aconseguir

els objectius de sostenibilitat, eficiència i qualitat operativa de cara al 2028 i justifica aquesta tria per combinar els avantatges dels sectors públic i privat.

Es presenta un pla de renovació de la flota molt detallat, amb establiment d'objectius i indicadors i una classificació de tipologia de vehicles en funció dels serveis a ser emprats. No obstant, es proposa una edat màxima de 16 anys i una mitjana de la flota de 8 anys, superior a l'actual de 7 anys segons preveu el Decret 128/2003, de 13 de maig, pel que es considera que el criteri de rejuveniment de la flota és poc ambiciós. Es destaca la necessitat de fer un seguiment del compliment dels objectius de renovació de la flota.

El pla de descarbonització també es troba molt detallat i es fa referència als objectius de la Generalitat de Catalunya en relació a aquest tema.

La diagnosi sobre situació actual de la titularitat de la flota conté algunes incorreccions i la proposta sobre l'antiguitat tampoc s'ajusta a l'estàndard actual, però la proposta sobre el règim de titularitat i la seva justificació de la nova xarxa està ben plantejada i està justificada. També es valora positivament l'elevat detall d'explicació i justificació dels plans de renovació i descarbonització dels vehicles, pel que en conjunt aquest criteri rep una puntuació de 3 punts.

Règim d'explotació: es valorarà la proposta efectuada pels licitadors sobre la durada que han de tenir els contractes i la seva justificació. També es valorarà la justificació sobre la tipologia de tipus de contracte que es consideri adient per part dels licitador. Finalment també es valoraran altres característiques importants que es consideri per part dels licitadors que s'han d'incloure en el contracte (fins a 10 punts).

L'empresa AIM proposa un termini de vuit anys i dos anys de pròrroga del contracte. Segons la licitadora és el termini màxim que fixa el Reglament 1370/2007 del Parlament Europeu, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera. Així mateix la licitadora planteja que la pròrroga podria quedar condicionada al compliment d'uns indicadors de satisfacció.

No obstant, en la solució aportada es troba a faltar l'esment a què el Reglament 1370/2007 estableix en el seu article 4.4, que la durada del contracte es pot prorrogar, com a mínim, fins a la meitat del període original en determinades circumstàncies, el que podria ser una possibilitat tenint en compte les inversions que els nous operadors poden haver de dur a terme en els nous contractes.

Pel que fa a la modalitat de contractació, s'aposta pel model de contractació de contracte de serveis en base a la situació de finançament actual dels serveis i a una recent licitació de transport públic de viatgers duta a terme per la Direcció General de Transports i Mobilitat.

No obstant, cal tenir en compte que el règim econòmic del nou model de transport públic no té perquè ser el mateix o similar a l'actual, pel que basar el futur model de contractació amb la situació actual no hauria de ser determinant.

Altres característiques importants que esmenta el licitador són sobre la titularitat de cotxeres i tallers, on es determina la titularitat a favor de l'operador, un Pla de Transició del servei, que podria ser tingut en compte en el criteris de judici de valor dels contractes, la subrogació de personal, el Pla d'Igualtat i el seguiment del contracte. Es destaca la

importància d'establir un sistema d'incentius i penalitzacions en el contracte.

La memòria descriptiva tracta amb força detall la solució proposada. Si bé es considera que no hi ha errors de plantejament, es considera massa limitativa la consideració de la fórmula jurídica escollida, rebent una puntuació global de 6 punts.

L'empresa IDOM centra l'inici d'aquest apartat en l'elaboració del règim econòmic dels contractes.

Afirma que es realitzarà una estimació de la demanda i dels ingressos dels nous contractes en base a un model de demanda i diferents escenaris d'estimació d'ingressos. Pel que fa als costos d'explotació s'afirma que es calcularan en base al model de la Direcció General de Transports i Mobilitat i en farà una comparativa amb les mitjanes de l'Estat, d'altres regions i del programa ACOTRAVI. En base als estudis anteriors es procedirà a l'anàlisi de l'equilibri econòmic dels contractes en 3 fases seqüencials i a l'elaboració de l'estructura de finançament del projecte per tal de calcular la tarifa tècnica.

Pel que fa al període d'execució del contracte, esmenta el que disposa la Llei 12/1987 i condiona la seva durada als terminis necessaris d'amortització dels vehicles per a la rendibilitat del contracte. No obstant es troba a faltar la referència al que disposa el Reglament 1370/2007 en relació a la durada dels contractes i les seves pròrrogues.

Seguidament s'exposa quins són els continguts específics d'un projecte de servei de transport públic en base allò establert a l'article 32 del Decret 319/1990 i el contingut que hauran d'incloure els plecs i els seus annexos per a l'adjudicació dels serveis.

Pel que fa a la modalitat administrativa de gestió del servei, la licitadora basa la modalitat de gestió amb allò que disposa la Llei 12/1987, i que es definirà la modalitat per a cadascun dels lots en funció de criteris tècnics, administratius, jurídics i econòmics. La licitadora esmenta la possibilitat de traspasar serveis a les Autoritats de Transport Metropolità, el que no és possible amb l'actual marc normatiu competencial. També esmenta la possibilitat de traspasar la gestió de serveis urbans als ajuntaments, el que tampoc és possible atès que la Generalitat té la competències en l'àmbit interurbà, no en l'urbà.

També es troba a faltar la consideració de la modalitat de contracte de serveis contemplada en la Llei de contractes de les Administracions Públiques.

Es troba a faltar un anàlisi més detallat sobre durada que han de tenir els contractes i la seva justificació. Es troben algunes mancances i errors de plantejament en la justificació sobre la tipologia de tipus de contracte. En canvi, es valoren positivament altres característiques importants que es considera que s'han d'incloure en el contracte, com el contingut dels plecs i els seus annexos. En global es valora aquest criteri en 5 punts.

L'empresa Deloitte analitza la normativa vigent en matèria de transport i proposa elaborar els contractes en base a una competència de mercat.

Enumera les diferents tipologies aplicables, com són la concessió administrativa, el contracte de serveis i els contractes programa per a serveis deficitaris, amb les seves avantatges i inconvenients, i s'esmenta que la revisió de la tipologia s'haurà de fer tenint en compte l'oferta de transport i el tractament de la flota.

Pel que fa a la durada del contracte, s'estableix una metodologia molt detallada per a la seva definició, tenint en compte el marc normatiu, la recuperació de la inversió i la competitivitat. Així mateix s'estableixen diferents factors que poden impactar en aquesta durada, com el pla de descarbonització, el pla de renovació de la flota, les inversions en infraestructura i la dispersió del territori, que poden ser diferents en cada lot.

Com a altres característiques importants a tenir en compte s'inclou la governança i seguiment dels contractes, establint un sistema de control basat en indicadors objectius i eines tecnològiques que permetin monitorar els contractes.

Es descriu de manera molt detallada els diferents aspectes a valorar en aquest apartat, sense cometre errades en el seu anàlisi i establint una metodologia coherent i ordenada, si bé en els aspectes relatius a la tipologia del contracte o a la seva durada la licitadora podria haver fet alguna proposta més concreta en el marc d'una anàlisi preliminar. En base a aquestes consideracions la puntuació d'aquest criteri és de 9 punts.

L'empresa KPMG presenta correctament una contextualització de la situació actual del règim d'explotació.

En relació a la durada dels contractes, la licitadora realitza una proposta de 10 anys amb una pròrroga de fins a 2 anys vinculada al compliment dels objectius de qualitat i sostenibilitat. Es justifica detalladament els períodes proposats.

En relació a la tipologia dels contractes, es descriuen 3 models, risc i ventura, pagament per disponibilitat i model híbrid, amb les seves avantatges i desavantatges. La licitadora aposta per aquest darrer model híbrid, el justifica i n'enumera les característiques principals. No obstant, es troba a faltar que es concreti la forma jurídica (tipus de contracte) de les diferents modalitats proposades.

Es determinen dos escenaris econòmics sobre la percepció d'ingressos, si bé es troba a faltar que s'esmenti que el primer escenari, el d'aplicació d'una tarifa vigent a cada línia, no seria d'aplicació en el marc d'un sistema tarifari integrat a tot Catalunya.

Es remarca la necessitat d'establir un sistema d'incentius i penalitzacions i un sistema de revisió econòmica del contracte atesa l'elevada volatilitat dels costos.

Finalment es proposa un model de governança, essencial per a garantir que els serveis es prestin amb eficiència, qualitat i sostenibilitat.

Els diferents aspectes a valorar en aquest apartat estan molt detallats i no es cometten errors de plantejament. No obstant, es troba a faltar una major definició jurídica en l'anàlisi de la tipologia dels contractes, rebent una puntuació global de 8 punts.

3.- PUNTUACIÓ DELS CRITERIS SOTMESOS A JUDICI DE VALOR

	Puntuació màxima	Llindar 80%	AIM	IDOM	DELOITTE	KPMG
METODOLOGIA DE TREBALL	5	4	3,30	5,00	5,00	5,00
PROPOSTA DE RACIONALITZACIÓ I MODERNITZACIÓ	25					
Oferta de transport	10	8	8,00	7,00	7,50	7,00
Tractament de la flota	5	4	1,25	3,25	4,00	3,00
Règim d'explotació	10	8	6,00	5,00	9,00	8,00
Total	30		18,55	20,25	25,50	23,00

L'apartat M del quadre de característiques del plec de clàusules administratives estableix un llindar per cada criteri del 80%, per sota del qual, si cap de les valoracions tècniques l'assoleix, no s'aplicarà la fórmula, i la puntuació a atorgar serà el valor obtingut en la fase de valoració de les propostes tècniques, prèvia a l'aplicació de la fórmula, de manera que s'asseguri un llindar mínim de valoració tècnica per a poder rebre la màxima puntuació possible.

Atès que en aquesta valoració no es dona aquesta circumstància és procedent aplicar la següent fórmula establerta en la Directriu 1/2020, de la Direcció General de Contractació Pública, relativa a l'aplicació de fórmules de valoració i puntuació de les propostes econòmica i tècnica per a cadascun dels criteris i subcriteris:

$$P_{op} = P \times \frac{VT_{op}}{VT_{mv}}$$

P_{op} = Puntuació de l'Oferta a Puntuar

P = Puntuació del criteri

VT_{op} = Valoració Tècnica de l'Oferta que es Puntua

VT_{mv} = Valoració Tècnica de l'oferta Millor Valorada

Aplicant l'anterior fórmula obtenim la següent puntuació:

	Puntuació màxima	AIM	IDOM	DELOITTE	KPMG
METODOLOGIA DE TREBALL	5	3,30	5,00	5,00	5,00
PROPOSTA DE RACIONALITZACIÓ I MODERNITZACIÓ	25				
Oferta de transport	10	10,00	8,75	9,38	8,75
Tractament de la flota	5	1,56	4,06	5,00	3,75
Règim d'explotació	10	6,67	5,56	10,00	8,89
Total	30	21,53	23,37	29,38	26,39

Atès que totes les empreses assoleixen la puntuació mínima en la valoració dels criteris sotmesos a judici de valor (20 punts), cap de les empreses queda exclosa de la licitació.

Jordi Mallol Sangrà
Responsable Programa nou sistema Transport Públic Interurbà
Signat electrònicament