

PLEC DE PRESCRIPCIONS TÈCNIQUES PARTICULARS

ASSISTÈNCIA TÈCNICA PEL SUPORT A
L'ELABORACIÓ DEL PLA
D'INFRAESTRUCTURES DEL TRANSPORT DE
CATALUNYA I TREBALLS COMPLEMENTARIS



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori, Habitatge
i Transició Ecològica
**Direcció General
d'Infraestructures de Mobilitat**

ÍNDEX

1. OBJECTE DEL PLEC DE PRESCRIPCIONS TÈCNIQUES PARTICULARS	3
2. OBJECTE DEL CONTRACTE.....	3
3. NECESSITATS ADMINISTRATIVES QUE CAL SATISFER I IDONEITAT DEL CONTRACTE	3
4. REQUISITS A COMPLIR PEL LICITADOR	4
5. DIRECCIÓ DELS TREBALLS	5
6. DESCRIPCIÓ DELS TREBALLS.....	5
6.1 Lot 1: Suport en l'elaboració del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya i treballs vinculats	5
6.2 Campanyes d'aforaments (lot 2)	10
7. DESENVOLUPAMENT DELS SERVEIS	11
8. VALORACIÓ DELS TREBALLS	12

1. OBJECTE DEL PLEC DE PRESCRIPCIONS TÈCNIQUES PARTICULARS

El present Plec de prescripcions tècniques particulars (PPTP) té per objecte determinar el contingut i abast de les prestacions que haurà de desenvolupar l'empresa interessada en aquesta assistència tècnica i els requisits que haurà de reunir per ser adjudicatari de la mateixa.

2. OBJECTE DEL CONTRACTE

L'objecte d'aquest contracte és disposar d'una assistència tècnica que doni suport a l'elaboració del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya i dels treballs vinculats, així com a la realització de les campanyes d'aforaments necessàries, que impulsa la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat (DGIM) en nom del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica:

1. Lot 1: Suport en l'elaboració del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya i treballs vinculats
2. Lot 2: Campanyes d'aforaments

3. NECESSITATS ADMINISTRATIVES QUE CAL SATISFER I IDONEITAT DEL CONTRACTE

La DGIM té encomanades les funcions de planificació de les infraestructures de mobilitat en l'àmbit de les competències de la Generalitat de Catalunya, funcions que es desenvolupen de forma natural mitjançant la Subdirecció General de Planificació i Tecnologia.

En matèria de planificació d'infraestructures de mobilitat, la figura essencial és el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC). El vigent PITC va ser aprovat el 2006 pel Decret 310/2006, de 25 de juliol, amb un horitzó de les seves propostes a 2026, motiu pel qual escau plantejar la seva revisió.

L'instrument del PITC va ser creat per la Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària, té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, del 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic, als efectes del que estableix la Llei 9/2003, i s'ha de tramitar i aprovar d'acord amb el que disposen aquestes lleis i les disposicions reglamentàries que les despleguen.

L'elaboració d'un pla amb l'abast i les implicacions territorials, socioeconòmiques, ambientals i sobre la mobilitat del PITC és una tasca que implica un gran volum de feina d'un elevat rigor tècnic i amb un alt nivell d'especialització en diferents disciplines, que, alhora, té uns forts requeriments de constància en la seva elaboració.

Així mateix, abans d'iniciar-ne la seva tramitació per a aprovació, es requereix la realització d'un extens conjunt de treballs previs per a elaborar un primer projecte de PITC. De forma genèrica i sense voluntat exhaustiva, aquestes treballs previs consisteixen fonamentalment en: (1) avaluació del nivell de compliment i desplegament del pla vigent; (2) documentació i anàlisi de l'evolució de la mobilitat i diferents indicadors territorials i ambientals vinculats de cara a establir-ne escenaris prospectius a 2050; (3) establiment dels objectius del pla, tenint en compte els diferents compromisos legals concurrents, i avaluació de les diferents estratègies per assolir-los; (4) generació de propostes concretes, per temàtiques i àmbits territorials, a partir de les quals bastir un projecte; (5) avaluació de les propostes que permetin la seva validació tant a nivell funcional com socioeconòmic. Aquests treballs, conjuntament amb tota la documentació preceptiva per a la necessària avaluació ambiental, i acompanyats d'un procés participatiu conformat per debats territorials i sectorials, han de permetre elaborar un projecte de PITC solvent per sotmetre'l a informació pública, resoldre'n les eventuais al·legacions i proposar-lo per a aprovació.

Alhora, cal tenir en compte la necessitat d'actualitzar els sistemes d'avaluació de la mobilitat i les infraestructures, en particular el model SIMCAT de macrosimulació de la demanda del transport de la DGIM, així com de complementar-ne la informació que el nodreixen, pel que resultarà necessària la realització d'aforaments de trànsit i mobilitat puntuals que permetin ajustar les diferents propostes que contindrà el projecte de pla.

Vist el volum de tasques a realitzar, no es pot garantir la correcta execució de les mateixes amb recursos interns de l'administració ateses les exigències de les tasques ordinàries i sobrevingudes en el dia a dia. Per això, es considera justificada la necessitat d'impulsar la contractació proposada per la manca a la DGIM de personal propi suficient per dur a terme les tasques descrites. Així, es fa necessària una contractació externa per donar suport a la unitat que desenvoluparà el conjunt de tasques.

Així mateix, disposar d'una assistència tècnica externa, a part de garantir la cobertura d'aquestes tasques, permet incorporar coneixement expert i experiència contrastada externa que han de permetre obtenir un producte final de major qualitat.

4. REQUISITS A COMPLIR PEL LICITADOR

Els indicats en el Plec de Clàusules Administratives. En qualsevol cas, el desenvolupament de les tasques descrites en el lot 1 constaran de treballs de mobilitat,

de traçat d'infraestructures, ambientals i de dinamització de processos participatius, que caldrà que siguin desenvolupats per especialistes dels diferents àmbits de manera coordinada.

5. DIRECCIÓ DELS TREBALLS

El/La tècnic/a de l'administració responsable d'aquest contracte exercirà les funcions de direcció i inspecció, tècniques, administratives i econòmiques, tot establint els criteris i línies generals de l'actuació de l'adjudicatari amb la finalitat que els treballs serveixin de la millor manera als interessos i objectius perseguits.

En aquest cas, el responsable del contracte, serà el responsable d'actuacions, xarxa viària de Barcelona de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat del Departament de Territori de l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

6. DESCRIPCIÓ DELS TREBALLS

L'assistència tècnica objecte d'aquest contracte haurà de realitzar els treballs dels següents àmbits:

6.1 Lot 1: Suport en l'elaboració del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya i treballs vinculats

La Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària, estableix el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya i, atès el seu caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, del 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic, als efectes del que estableix la Llei 9/2003, i s'ha de tramitar i aprovar d'acord amb el que disposen aquestes lleis i les disposicions reglamentàries que les despleguen. Així mateix, està sotmès al procediment d'avaluació ambiental que estableix la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

El vigent PITC va ser aprovat el 2006 pel Decret 310/2006, de 25 de juliol, amb un horitzó de les seves propostes a 2026. Se n'impulsa, per tant, la seva revisió completa als efectes de disposar d'un nou marc integrat de planificació de les infraestructures de mobilitat de Catalunya. Aquest nou pla, pel que fa a la principal legislació d'aplicació haurà de:

- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat: establir el desenvolupament sectorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat, per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el cas de transport de mercaderies.

- Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària: determinar les grans línies de planificació i ordenació de les infraestructures per on circulen els serveis de transport del Sistema Ferroviari de Catalunya, per a garantir la mobilitat sostenible amb aquest mitjà de transport en el marc de les directrius que estableixen els planejaments territorials general i parcial.
- Text refós de la Llei de carreteres, aprovat pel Decret legislatiu 2/2009, de 25 d'agost: ordenar el sistema d'infraestructures viàries, en el marc de les directrius de l'ordenació territorial, i definir, en matèria de carreteres, la xarxa bàsica i la xarxa comarcal i assenyalar les condicions per definir la xarxa local, i també establir el règim general de les vies pertanyents a totes les xarxes.
- Llei 9/2025, de 3 de desembre, de mobilitat sostenible: respectant les competències establertes a l'Estatut d'Autonomia i en el cas que s'acordi voluntàriament, assumir les determinacions del Document d'Orientacions per a la Mobilitat Sostenible (DOMOS), d'àmbit estatal.
- Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental: sotmetre's a avaluació ambiental estratègica ordinària.

L'adjudicatari haurà de donar suport en l'elaboració del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya de forma integral i al llarg de tota la seva tramitació així com en tota la documentació tècnica complementària, justificativa i d'avaluació necessària, inclosa l'ambiental i la socioeconòmica. Aquest suport serà a nivell de redacció dels documents, d'elaboració de la informació gràfica necessàries, de modelització i tractament numèric, de suport a la tramitació administrativa i de dinamització de les jornades de participació.

Entre d'altres, haurà de donar suport en els diferents aspectes d'anàlisi territorial, de mobilitat i trànsit, ambiental, i socioeconòmic, en l'establiment dels diferents objectius del pla i la seva estructuració en indicadors de seguiment i avaluació, en la definició d'alternatives de planificació d'infraestructures, en les diferents escales de treball que siguin necessàries en funció del cas, i la seva avaluació funcional, d'estimació del cost d'implementació i explotació, d'avaluació ambiental, d'avaluació de rendibilitat socioeconòmica i de prioritització de les diferents propostes efectuades, entre d'altres.

En l'elaboració del PITC, els treballs que s'elaboraran podran tractar, de forma no exhaustiva ni restrictiva, els següents aspectes:

- A. Avaluació del grau d'execució del PITC vigent i evolució del nivell d'inversió i de les despeses de manteniment de les diferents xarxes d'infraestructures de mobilitat.
- B. Recopilació dels diferents instruments legislatius, plans i programes d'afectació al PITC i resum de les principals propostes i elements d'impacte sobre el mateix.

- C. Anàlisi de les diferents xarxes d'infraestructures de mobilitat de Catalunya i nivells competencials així com de les xarxes de serveis de transport públic a les que donen suport. Diagnosi general de les mateixes a nivell d'oferta, detectant les velocitats de circulació i els temps de recorregut així com els possibles dèficits d'accessibilitat, i a nivell de demanda, amb intensitats i validacions registrades, els nivells de servei, els punts i trams de congestió i la seva afectació als temps de recorregut així com la detecció dels possibles dèficits de capacitat i cobertura i colls d'ampolla de les diferents xarxes.
- D. Anàlisi de l'evolució i prognòsis a 2050 dels diferents indicadors territorials, socioeconòmics i de mobilitat de persones i transport de mercaderies que tinguin afectació al PITC, amb diferents horitzons temporals intermedis i diferents hipòtesis de funcionament d'hora punta, diferenciant entre mobilitat persones i mercaderies, i podent explorar diferents escenaris socioeconòmics.
- E. Establiment dels diferents objectius estratègics i instrumentals del pla i de les diferents alternatives de planificació per assolir-los.
- F. Proposta del pla pels diferents eixos estratègics de planificació i programes d'execució (infraestructures ferroviàries, infraestructures per al transport de les mercaderies i la logística, infraestructures per al transport públic per carretera, infraestructures d'intercanvi modal, infraestructures viàries, seguretat viària, descarbonització i digitalització de les infraestructures, integració ambiental i urbana de les infraestructures, xarxa d'infraestructures de foment de la mobilitat no motoritzada, etc.) i proposta de serveis de transport públic associats, entre d'altres. La proposta també podrà incloure diferents escenaris de tarifació de les infraestructures.
- G. Avaluació funcional i socioeconòmica de les alternatives, i establiment d'horitzons temporals, prioritització, etc. Inclourà també una modelització de les diferents alternatives i el seu impacte en la demanda i en el repartiment modal. Així mateix, s'efectuarà un estudi econòmic i financer, que incorporarà una prospectiva de les necessitats d'inversió associades i el seu impacte macroeconòmic i en el finançament del sistema de mobilitat de Catalunya.
- H. Elaboració del document inicial estratègic i de l'estudi ambiental estratègic, tenint en compte aspectes com la fragmentació dels habitats causats per les infraestructures del transport o les emissions tant de gasos contaminants com de gasos amb efecte d'hivernacle. En aquest últim cas, caldrà recolzar-se tant en els objectius del pla com en la prospectiva tecnològica del parc de vehicles.

Ahora, es requerirà el suport a la redacció dels documents necessaris per al procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària del pla així com el suport tècnic ambiental que es requereixi al llarg de tota la seva tramitació i dels eventuais documents complementaris que puguin sorgir vinculats al PITC al llarg de la seva elaboració. En aquest sentit, en funció del que s'estableixi al llarg del procediment d'avaluació

ambiental, podrà ser necessari la caracterització del parc de vehicles circulant i efectuar les prognosis oportunes segons els diferents anys horitzó i escenaris alternatius del PITC, tant de mobilitat com tecnològics, amb la finalitat de poder calcular les emissions atmosfèriques contaminants (NOx i PM) i de gasos d'efecte hivernacle del sistema de mobilitat de Catalunya. Entre d'altres, en aquesta mateixa línia, podrà ser necessari l'elaboració dels estudis precisos per tal d'avaluar el grau de fragmentació dels habitats causada per les infraestructures del transport tant actualment com segons els diferents escenaris del PITC, o desenvolupar metodologies per avaluar l'impacte per soroll a nivell de planificació d'infraestructures. Alhora també caldrà establir les directrius per integrar de forma efectiva el canvi climàtic, tant des del punt de vista de l'adaptació com de la mitigació, al PITC i al llarg del procés d'elaboració del mateix.

Així mateix, també es requerirà el suport a la modelització mitjançant el model SIMCAT disponible en el software PTV Visum de la DGIM per avaluar les diferents alternatives de planificació o propostes concretes, així com l'eventual actualització, calibrat o desenvolupament del mateix en cas de ser requerit tant pel que fa al vehicle privat com el transport públic o el model de repartiment modal. En aquest sentit, cal posar en context que aquest model ha sofert recentment un important desenvolupament, actualment en fase final d'execució, en el marc de l'assistència tècnica de la DGIM de suport a la redacció de treballs de planificació d'infraestructures de mobilitat (PTOP-2023-249_1). Aquest desenvolupament a grans trets ha consistit en actualitzar el model viari pel que fa al graf i la zonificació en l'escenari hora punta matí després de la finalització dels peatges així com integrar en PTV Visum el model de transport públic, actualitzar-ne el graf i la demanda i efectuar-ne la calibració.

En funció de les necessitats d'avaluació de les propostes del PITC, es podrà requerir l'actualització i calibració del model SIMCAT seguint els treballs realitzats en el marc l'assistència tècnica relacionada al paràgraf anterior allà on aquests hagin quedat finalitzats. Aquests treballs abastaran tant el model viari com el de transport públic, construint les matrius de mobilitat i calibrant-los amb la demanda de l'any base que s'estableixi pel nou PITC, en les hores o dies punta que es requereixin. També es podrà requerir la caracterització de la capacitat i el nivell de servei de les xarxes d'infraestructures per tal de crear un mapa de nivells de servei. Addicionalment, caldrà expandir la demanda de mobilitat als diferents anys horitzó i escenaris alternatius del PITC tant pel que fa a proposta infraestructural com de serveis de mobilitat. Alhora, caldrà construir un model de mobilitat multimodal en base als anteriors models viari i de transport públic per tal d'avaluar l'impacte dels diferents escenaris sobre el repartiment modal.

Vinculat amb el model SIMCAT, caldrà desenvolupar un sistema d'informació geogràfica (SIG) que integri en un entorn únic tota la informació rellevant per a l'avaluació, la redacció i el seguiment del PITC. El sistema haurà de permetre efectuar anàlisis espacials que permetin avaluar diferents indicadors territorials vinculats amb la mobilitat

com per exemple l'accessibilitat territorial, la competitivitat entre modes de transport, o les diferents externalitats ambientals associades, tant en la situació actual com en els diferents escenaris proposats, que serveixin de suport a la presa de decisions. Alhora haurà de permetre generar la cartografia temàtica necessària per a la redacció del pla i per explicar de manera clara i sintètica les propostes del Pla i els seus efectes sobre el sistema de mobilitat i el territori.

En tot aquest procés, caldrà incorporar l'aplicació i l'explotació de tecnologies *big data*, intel·ligència artificial (IA) i analítica predictiva. En aquest sentit, la incorporació d'aquestes tecnologies ha de permetre integrar i tractar grans volums d'informació provinent de les diverses fonts de dades de mobilitat, territorials, ambientals i socioeconòmiques disponibles. Aquests treballs han de tenir l'objectiu de contribuir a millorar el coneixement dels patrons tant de mobilitat de persones com de transport de mercaderies, en els diferents modes de transport i escales territorials, i la seva concreció i impactes sobre el territori, per tal d'afinar els models de mobilitat i augmentar-ne la capacitat explicativa i predictiva, tant en situació actual com amb escenaris de nova oferta d'infraestructures, de modificacions dels patrons de demanda de mobilitat o de transformacions tecnològiques, socioeconòmiques i territorials.

Com a treballs complementaris del PITC de cara a l'elaboració de la proposta, es podrà requerir a l'adjudicatari l'estudi específic de determinades infraestructures a nivell d'estudi previ o d'oportunitat. A tal efecte caldrà definir i dissenyar geomètricament l'encaix de traçat de les alternatives que corresponguin, en planta, perfil longitudinal i perfil transversals, una valoració econòmica, una avaluació d'encaix territorial (ambiental, hidrològic, urbanístic, paisatgístic, etc.), funcional (des de el punt de vista de l'oferta amb els temps i distàncies de recorregut dels principals itineraris, així com l'accessibilitat de la xarxa, com des del punt de vista de la demanda, on caldrà determinar el nombre d'usuaris i tipologia de trànsit, l'impacte sobre el repartiment modal dels corredors en avaluació, caracterització mitjançant simulació nivells de servei, costos directes del transport, emissions, amb l'elaboració dels models de microsimulació o macrosimulació del trànsit que millor s'ajusti a les necessitats de cada cas), socioeconòmica (soroll, contaminació atmosfèrica, anàlisi cost-benefici amb metodologia SAIT, així com l'elaboració dels models de microsimulació del trànsit que puguin ser necessaris

Finalment, haurà de donar suport en l'organització, preparació i dinamització dels diferents processos participatius que s'organitzin per tal de generar debats territorials i sectorials que copsin totes les necessitats i sensibilitat de l'ecosistema de les infraestructures de mobilitat i conseqüentment desemboquin en un enriquiment del PITC, que es podran desenvolupar presencialment a qualsevol punt de Catalunya o digitalment. Aquest suport abastarà el disseny metodològic del procés, la preparació material de les diferents jornades que es desenvolupin, el control i registre d'assistència, la dinamització de les mateixes incloent les activitats de presentació, d'enquesta, recull

d'aportacions, moderació de debats i dinamització de grups etc. que corresponguin, la documentació de les diferents reunions i jornades que es realitzin, l'aixecament d'actes de les mateixes, l'elaboració de la documentació prèvia i posterior que sigui requerida adaptada als diferents públics objectiu de les diferents jornades, a nivell de convocatòria, difusió i conclusions, que pot incloure tant documentació escrita com suports comunicatius audiovisuals. Pel que fa als procediments de participació reglats, l'adjudicatari també donarà suport a generar les respostes necessàries a les al·legacions que eventualment es presentin en el marc del procés d'informació pública i d'informe de les administracions públiques afectades i dels organismes i entitats representatives en l'àmbit de la mobilitat.

Per altra banda, cal tenir en compte que el període d'elaboració i tramitació del nou PITC és suficientment llarg com per què, en el decurs del mateix, pugui ser necessària la tramitació d'una modificació del PITC vigent. En aquest sentit, es podrà requerir a l'adjudicatari suport d'assistència tècnica en redacció treballs justificatius per a l'impuls de possibles modificacions del PITC que poden consistir, per exemple, en la modificació del traçat d'un tram d'alguna infraestructura o en la modificació de la seva classificació tècnica o funcional. Aquests treballs justificatius poden requerir anàlisis de mobilitat i trànsit mitjançant modelitzacions per avaluar la funcionalitat de les propostes i quantificar-ne els impactes, anàlisis cost – benefici per tal de determinar la rendibilitat socioeconòmica de les actuacions que proposen, els treballs de caràcter ambiental pertinents per donar compliment a la legislació ambiental i per garantir una correcta inserció ambiental de les propostes, etc. En qualsevol cas, el conjunt d'aquests treballs també servirà com a treballs complementaris per a l'elaboració del nou PITC.

Es requeriran uns determinats perfils professionals adscrits al contracte que, orientativament, realitzaran el volum d'hores indicats al capítol de Valoració dels treballs del present Plec.

6.2 Lot2: Campanyes d'aforaments

L'adjudicatari haurà de realitzar les campanyes d'aforaments de trànsit i mobilitat necessàries per a la realització dels treballs a l'apartat anterior, així com els que s'encarreguin per part de la direcció d'aquests treballs vinculats a d'altres necessitats de la DGIM. Aquests aforaments es realitzaran mitjançant aforaments automàtics i manuals, segons sigui necessari en funció de les necessitats del treball a realitzar. A tal efecte, es seguiran els procediments habituals de campanyes d'aforament mitjançant gomes pneumàtiques, càmeres de matrícula, càmeres de vídeo i/o personal desplaçat al lloc d'aforament. Prèviament a l'inici dels treballs d'aforament, es dissenyarà la campanya de camp corresponent, que haurà d'estar validada per part de la direcció dels treballs.

D'aquesta manera, en cas d'aforaments automàtics, l'adjudicatari haurà d'instal·lar els aforadors, realitzar l'aforament durant un període de 24h o d'una setmana completa, desmuntar els aforadors i restaurar els elements modificats de l'entorn, efectuar un control durant el període de presa de dades, i explotar els resultats. Cada aforament haurà de permetre comptar els vehicles d'una calçada sencera, diferenciant per tipologia de vehicle, sentit de circulació i amb un nivell d'agregació de dades màxim 15 minuts. En el cas d'aforaments manuals, l'adjudicatari haurà de realitzar un aforament de 4 hores mitjançant presa de dades manual en períodes de 15 minuts amb un màxim de 3 moviments diferenciats per persona, i haurà d'explotar els resultats. Finalment, pel que fa a les càmeres, en funció de l'àmbit a analitzar, es podran requerir càmeres que capturin i analitzin la globalitat dels moviments d'una intersecció viària, extreguin la tipologia de vehicle, identifiquin les velocitats de circulació i/o registrin matrícules de forma anonimitzada per a la posterior explotació de les dades.

En tots els casos, aniran a càrrec de l'adjudicatari les despeses corresponents a dietes i desplaçaments, l'obtenció de les autoritzacions administratives corresponents, i la redacció, si s'escau, un pla de prevenció de riscos laborals.

Orientativament, es realitzaran el volum d'aforaments, segons tipologia, indicats al capítol de Valoració dels treballs del present Plec.

7. DESENVOLUPAMENT DELS SERVEIS

A l'iniciar els serveis s'establirà el calendari previst per a l'inici i execució dels diferents treballs inclosos en l'assistència tècnica i, prèviament a l'inici de cadascun dels treballs, s'establiran els objectius, abast i metodologia a emprar per al seu desenvolupament.

Així mateix, també s'establirà un calendari detallat de reunions de seguiment, si bé l'empresa adjudicatària haurà d'informar verbalment o per escrit, sobre qualsevol aspecte dels serveis quan li sigui requerit pel responsable del contracte.

Tanmateix, l'empresa adjudicatària haurà de fer servir els mecanismes de comunicació més eficients per tal de mantenir el responsable del contracte informat en tot moment sobre les tasques desenvolupades per l'assistència tècnica.

A més, l'empresa adjudicatària lliurarà informació sobre els serveis realitzats per l'assistència tècnica amb la periodicitat acordada amb el responsable del contracte, on hi figurarà, com a mínim, els resultats més significatius, la fase en que es troba l'assistència i les incidències més destacables.

Per poder dur a terme les tasques de seguiment i control, l'adjudicatari facilitarà al responsable, els documents que provenen de l'assistència d'assessorament amb l'antelació necessària perquè puguin ser revisats.

Tota la documentació i sistemes d'informació resultants dels serveis compresos dins de l'assistència tècnica serà propietat de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, sense que pugui ser reproduïda, total o parcialment, sense la seva prèvia i expressa autorització. Tota la documentació generada durant el transcurs del contracte es lliurarà en suport digital.

El poder de direcció sobre el personal de l'empresa adjudicatària que sigui adscrit al servei objecte d'aquest contracte s'exercitarà únicament i directament des de la pròpia empresa adjudicatària i de tal manera que el personal propi de l'Administració no podrà, en cap moment, assumir funcions directives mitjançant l'assignació directa d'ordres o instruccions sobre el personal de l'empresa contractada, sense perjudici de les facultats que la legislació de contractes del sector públic reconeix a l'òrgan de contractació en ordre a l'execució dels contractes.

En cap cas aquest personal rebrà ordres o instruccions directes de les persones responsables del Departament de Territori i la seva prestació s'ha de considerar clarament diferenciada de la del personal propi de l'Administració, al qual no es podrà assimilar ni en les condicions horàries, ni jeràrquiques, ni laborals, ni de qualsevol altre tipus que puguin suposar situacions confuses quant al seu règim de personal aliè a l'Administració.

Les tasques de prestació descrites per al lot 1 en el present plec requereixen de comunicació i col·laboració contínua amb la unitat promotora del contracte i l'accés a la informació que aquesta té custodiada. És per això, que un màxim del 80% del temps de treball dels perfils tècnics, s'haurà de realitzar a la seu del Departament de Territori.

8. VALORACIÓ DELS TREBALLS

En la següent taula es desglossa l'import estimat dels diferents treballs inclosos en el present Plec. Pel que fa al lot 1 "Suport en l'elaboració del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya i treballs vinculats" l'import està desglossat segons l'estimació de la implicació horària de cadascun dels diferents perfils professionals adscrits a l'execució del contracte. Pel que fa al lot 2 "Campanyes d'aforaments" l'import està desglossat segons la tipologia d'aforament.

LOT 1. Suport en l'elaboració del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya i treballs vinculats	Hores de dedicació segons perfil professional						Total
	A. Coordinador /a	B. Tècnic/a de planificació d'infraestructures de mobilitat	C. Tècnic/a de mobilitat i anàlisi de dades	D. Ambientòleg /oga	E. Tècnic/a de sistemes d'informació geogràfica i delineació	F. Tècnic/a de comunicació i participació	
Redacció PITC i treballs vinculats	200	1750	1750	0	400	50	264.750 €
Avaluació ambiental PITC	50	0	0	550	150	50	38.000 €
Suport organització jornades	20	50	50	50	50	500	35.200 €
Total hores	270	1800	1800	600	600	600	5.670 hrs
Preu / hora (€/h)	85	65	65	45	45	45	
SUB-TOTAL sense IVA	22.950 €	117.000 €	117.000 €	27.000 €	27.000 €	27.000 €	337.950 €

LOT 2. Campanyes d'aforaments	Número / any	Preu / aforament (€)	Total
Aforament gomes pneumàtiques 24 hrs	10	220	2.200 €
Aforament gomes pneumàtiques 1 setmana	10	550	5.500 €
Aforament càmera de vídeo 24 hrs	10	1000	10.000 €
Aforament manual de 4 hores	10	150	1.500 €
SUB-TOTAL sense IVA			19.200 €

TOTAL sense IVA	357.150,00 €
21% IVA	75.001,50 €
TOTAL ANUAL CONTRACTE	432.151,50 €

Els pagaments dels treballs objecte del contracte es realitzaran a través de factures emeses per l'Adjudicatari, d'acord amb la seva oferta presentada, en funció de la dedicació real dels diferents perfils professionals implicats en la redacció de cadascun dels treballs, o dels aforaments realitzats.

L'abonament es realitzarà mitjançant facturació trimestral.

Berenguer Gangolells Alseda
 Responsable d'actuacions, xarxa viària de Barcelona
 Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat

Signat electrònicament