# ESTUDI DE COSTOS DEL SERVEI DE TRANSPORT ADAPTAT I ASSISTIT DEL CONSELL COMARCAL DEL VALLÈS ORIENTAL. RUTA CDIA03A.

Aquest estudi estima l'estructura de costos del contracte del servei de transport adaptat i assistit a partir de les ràtios sectorials publicades pel Banc d'Espanya per a les empreses incloses en el sector d'activitat (CNAE) H493, «Altre transport terrestre de passatgers».

La Central de Balanços del Banc d'Espanya publica una base de dades amb 29 ràtios sectorials de les societats no financeres (RSE), entre les quals figuren el valor afegit, les despeses de personal, el resultat econòmic brut i el resultat econòmic net, expressats en relació amb la xifra neta de negocis, així com diverses ràtios de balanç. En la metodologia aplicada, la ràtio R03 —resultat econòmic brut sobre xifra neta de negocis— s'utilitza, a efectes de desagregació del cost, com a aproximació al benefici industrial, sense equivaldre al benefici comptable net.

Per al sector indicat, les ràtios més recents publicades corresponen a l'any 2024; en el quadre següent se'n mostren algunes de les més significatives:

**Ratios Sectoriales de las Sociedades no Financieras** — Datos en %

País: España
Año: 2024
Sector de actividad (CNAE): H493 Otro transporte terrestre de pasajeros
Tamaño (cifra neta de negocio): Total tamaños
Tasa de cobertura (% número de empresas): 52,35
Tasa de cobertura (% número de empleados): 66,27

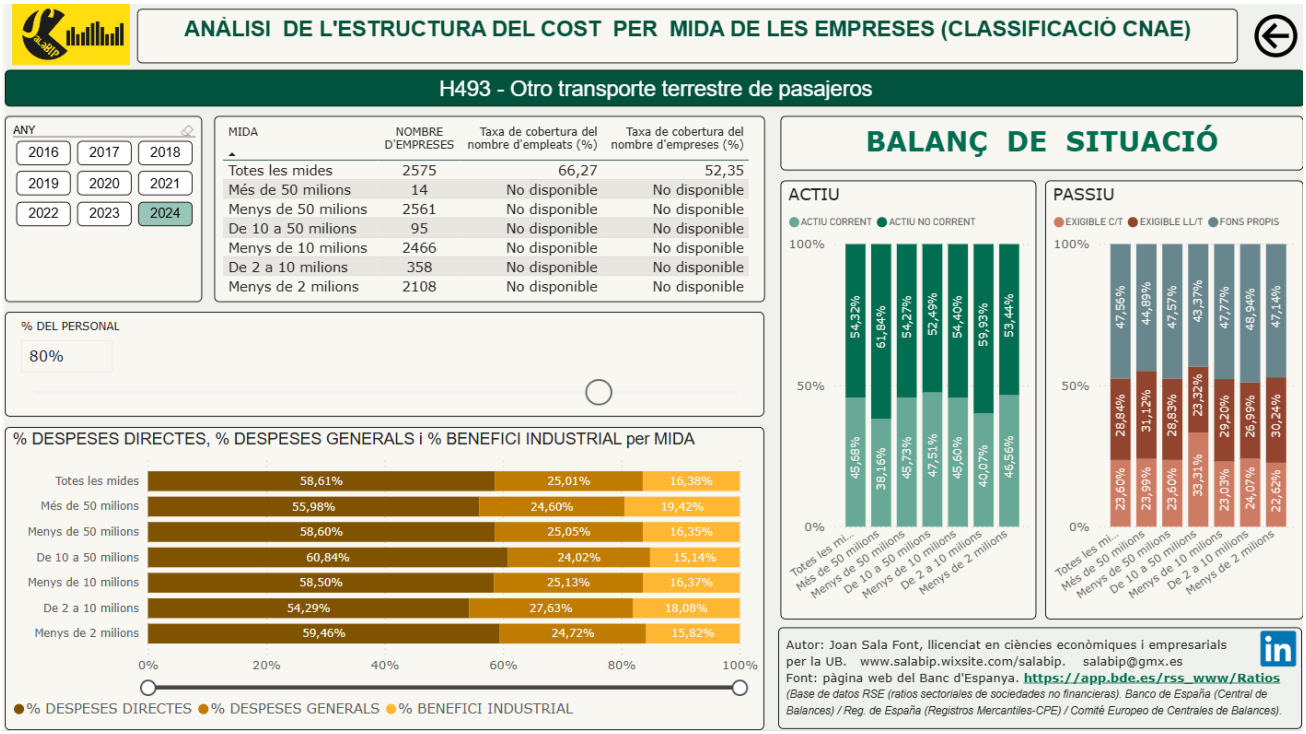
| Ratio | Nombre de Ratio | Empresas | Q1 | Q2 | Q3 (1) |
|---|---|---|---|---|---|
| **Costes operativos, beneficios y rentabilidades** | | | | | |
| R01 | Valor añadido / Cifra neta de negocios | 2575 | 45,59 | 58,14 | 69,12 |
| R02 | Gastos de personal / Cifra neta de negocios | 2575 | 28,62 | 39,55 | 51,14 |
| R03 | Resultado económico bruto / Cifra neta de negocios | 2575 | 6,21 | 16,38 | 27,92 |
| R04 | Resultado económico bruto / Total deuda neta | 1858 | 8,86 | 29,07 | 67,36 |
| R05 | Resultado económico neto / Cifra neta de negocios | 2575 | -0,70 | 6,38 | 16,03 |
| R16 | Cifra neta de negocios / Total activo | 2611 | 52,37 | 84,09 | 129,80 |
| R10 | Resultado económico neto / Total activo | 2611 | -0,62 | 5,35 | 13,57 |
| R11 | Resultado antes de impuestos / Fondos propios | 2401 | 2,61 | 14,61 | 33,81 |
| R12 | Resultado después de impuestos / Fondos propios | 2401 | 2,02 | 11,62 | 27,27 |
| **Gastos e ingresos financieros** | | | | | |
| R07 | Gastos financieros y asimilados / Cifra neta de negocios | 2575 | 0,02 | 0,61 | 1,82 |
| R06 | Gastos financieros y asimilados / Resultado económico bruto | 2193 | 0,21 | 3,85 | 11,14 |
| R09 | Resultado financiero / Cifra neta de negocios | 2575 | -1,66 | -0,47 | 0,00 |
| R08 | Resultado financiero / Resultado económico bruto | 2193 | -10,38 | -3,20 | 0,00 |
| **Estructura del activo** | | | | | |
| R13 | Inmovilizado financiero / Total activo | 2611 | 0,00 | 0,13 | 2,84 |
| R14 | Inmovilizado material / Total activo | 2611 | 13,81 | 35,57 | 58,52 |
| R15 | Activo circulante / Total activo | 2611 | 27,11 | 45,68 | 70,10 |
| R21 | Activos financieros a corto plazo y dispon. / Total activo | 2611 | 7,77 | 20,36 | 41,86 |
| **Estructura del pasivo** | | | | | |
| R22 | Fondos propios / Total patrimonio neto y pasivo | 2611 | 24,33 | 47,56 | 71,53 |
| R23 | Provisiones para riesgos y gastos / Total patrimonio neto y pasivo | 2611 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| R24 | Deudas con entidades de crédito / Total patrimonio neto y pasivo | 2611 | 0,00 | 10,72 | 32,72 |
| R25 | Deudas con entidades de crédito, medio y largo plazo / Total patrimonio neto y pasivo | 2611 | 0,00 | 5,56 | 25,33 |
| R26 | Deudas con entidades de crédito, corto plazo / Total patrimonio neto y pasivo | 2611 | 0,00 | 0,00 | 5,85 |
| R27 | Deudas a medio y largo plazo / Total patrimonio neto y pasivo | 2611 | 0,00 | 13,76 | 35,14 |
| R28 | Deudas a corto plazo / Total patrimonio neto y pasivo | 2611 | 11,42 | 23,60 | 44,37 |
| **Actividad** | | | | | |
| T1 | Tasa de variación de la cifra neta de negocios | 2509 | -3,65 | 7,90 | 21,85 |

Fuente: Base de datos RSE (ratios sectoriales de sociedades no financieras). Banco de España (Central de Balances) / Registros de España (Registros Mercantiles - CPE).- Comité Europeo de Centrales de Balances.
(1) Valores de los cuartiles de la distribución estadística.

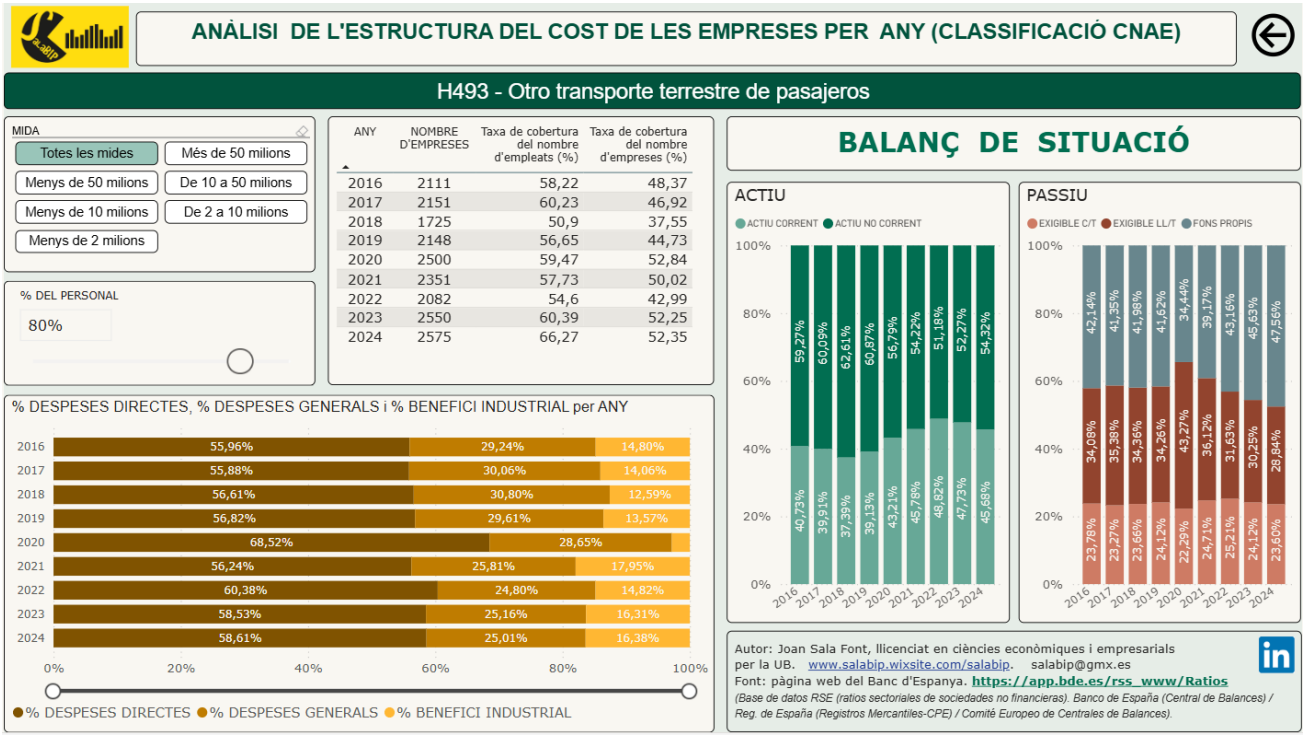
Per calcular l'estructura de costos de les empreses del sector "H493 – Altre transport terrestre de passatgers", s'ha emprat una metodologia inductiva (o indirecta), proposada pel consultor Gómez Guzmán, J.C., basada en la utilització de les ràtios publicades per la Central de Balanços del Banc d'Espanya i amb la qual es determinen els percentatges dels diferents components del pressupost base de licitació.

Per a l'aplicació de la metodologia s'utilitza el quartil Q2, que correspon a la mediana de la distribució. La mediana constitueix una mesura de posició central menys sensible als valors extrems que la mitjana aritmètica i s'adopta, per aquest motiu, com a valor de referència de cadascuna de les ràtios analitzades. A efectes de distribuir les despeses de personal, s'adopta la hipòtesi que el 80% correspon a personal directament vinculat a la prestació del servei. Aquesta hipòtesi no prové de les ràtios RSE del Banc d'Espanya i s'incorpora com a criteri tècnic del model.

Els resultats de l'any 2024 segons la mida de les empreses es mostren al gràfic següent:




L'evolució dels resultats per anys de les empreses de totes les mides es mostra al gràfic següent:




*Les despeses generals s'assimilen a les despeses indirectes i estructurals.*

En el gràfic anterior s'observa que l'estructura de costos es va mantenir relativament estable entre 2016 i 2019, es va alterar significativament l'any 2020 arran de la pandèmia de la COVID-19 i es va estabilitzar novament a partir de 2021, tot i que amb una composició lleugerament diferent de la del període 2016-2019.

Als efectes de la desagregació prevista a l'article 100.2 de la LCSP, s'apliquen els resultats de l'anàlisi de les ràtios al cost previst per trajecte de la ruta CDIA03A, determinat a la clàusula 2 de la memòria justificativa de la contractació del servei de transport adaptat i assistit, i basat en les evidències de mercat.

La desagregació següent es basa en l'estructura de costos de l'any 2024 corresponent a les empreses de totes les mides[1] (t). Tots els imports són abans d'IVA.

# ANÀLISI DEL COST DE LES ACTIVITATS

**Descomposició del cost per trajecte**
**Metodologia basada en la utilització de les dades publicades per la Central de Balanços del Banc d'Espanya**

## DADES DE L'ACTIVITAT

| | | |
|---|---|---|
| ANY | | 2024 |
| CODI ACTIVITAT | | H493 |
| MIDA EMPRESA | Totes les mides | t |
| SECTOR | H - Transporte y almacenamiento | |
| DIVISIÓ | H49 - Transporte terrestre y por tubería | |
| ACTIVITAT | H493 - Otro transporte terrestre de pasajeros | |

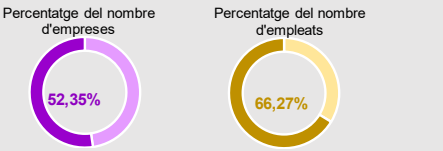
## HIPÒTESI

| | |
|---|---|
| Estimació del cost d'un trajecte pel Consell, ruta CDIA03A | 152,07 |
| % del personal directe respecte el total de personal | 80% |

En aquest document s'utilitza la metodologia proposada pel consultor Gómez Guzmán, J.C., que es basa en determinar l'estructura del cost de les activitats mitjançant el càlcul dels percentatges dels diferents components del pressupost base de licitació, a partir del tractament de les dades econòmiques i de les ràtios de les empreses, classificades per sectors d'activitat i publicades a la web per la Central de Balanços del Banc d'Espanya.

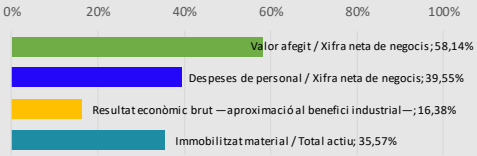
## TAXA DE COBERTURA

| | VALOR |
|---|---|
| Nombre d'empreses | 2.575 |
| Percentatge del nombre d'empreses | 52,35% |
| Percentatge del nombre d'empleats | 66,27% |




## RÀTIOS PER CALCULAR L'ESTRUCTURA DE COSTOS

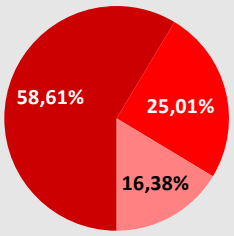
| CODI | DESCRIPCIÓ | VALOR |
|---|---|---|
| R01 | Valor afegit / Xifra neta de negocis | 58,14% |
| R02 | Despeses de personal / Xifra neta de negocis | 39,55% |
| R03 | Resultat econòmic brut / Xifra neta de negocis | 16,38% |
| R14 | Immobilitzat material / Total actiu | 35,57% |




## ESTRUCTURA DE COSTOS DE L'ACTIVITAT

| COSTOS DIRECTES | PERCENTATGE | IMPORT |
|---|---|---|
| Altres costos directes d'explotació | 26,97% | 41,01 |
| Despeses laborals directes | 31,64% | 48,11 |
| **TOTAL COSTOS DIRECTES** | **58,61%** | **89,13 €** |
| **COSTOS INDIRECTES I ESTRUCTURALS** | **PERCENTATGE** | **IMPORT** |
| Costos generals d'estructura | 25,01% | 38,03 |
| **TOTAL COSTOS IND. I ESTRUCTURALS** | **25,01%** | **38,03 €** |
| **MARGE EMPRESARIAL (aprox. benefici industrial)** | **PERCENTATGE** | **IMPORT** |
| Resultat econòmic brut (aprox. al marge empresarial) | 16,38% | 24,91 |
| **TOTAL BENEFICI INDUSTRIAL** | **16,38%** | **24,91 €** |
| **COST TOTAL PER TRAJECTE, abans d'IVA** | **100,00%** | **152,07 €** |

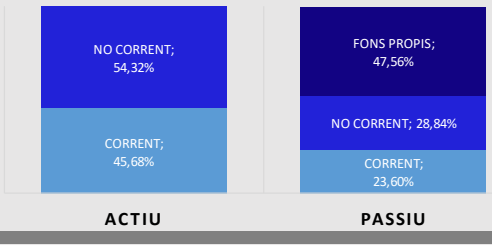
| | |
|---|---|
| Costos directes | 89,13 € |
| Costos ind. i estructurals | 38,03 € |
| Benefici industrial | 24,91 € |




## ALTRES RÀTIOS

| CODI | DESCRIPCIÓ | VALOR |
|---|---|---|
| R15 | Actiu circulant / Total actiu | 45,68% |
| R22 | Fons propis / Total patrimoni net i passiu | 47,56% |
| R05 | Resultat econòmic net / Xifra neta de negocis | 6,38% |
| R10 | Resultat econòmic net / Total actiu | 5,35% |
| R12 | Resultat després d'impostos / Fons propis | 11,62% |
| R28 | Deutes a curt termini / Total patrimoni net i passiu | 23,60% |

**ESTRUCTURA DEL BALANÇ DE SITUACIÓ**




*L'arrodoniment a dos decimals pot generar diferències residuals sense rellevància econòmica.*

[1] Atès que no es pot anticipar la dimensió empresarial del futur adjudicatari, per garantir la neutralitat i la representativitat, s'utilitza el conjunt del sector.

# COST PREVIST PER TRAJECTE[2]

A partir del cost estimat per trajecte per al Consell Comarcal i mitjançant l'aplicació de la metodologia inductiva indicada, s'ha determinat la distribució dels components que integren aquest cost per a la ruta CDIA03A, inclòs el benefici industrial de l'empresa adjudicatària, segons el quadre següent:

| **COST DEL TRAJECTE PER TIPUS DE DESPESES** | |
|---|---|
| COSTOS DIRECTES | 89,13 € |
| COSTOS INDIRECTES I ESTRUCTURALS | 38,03 € |
| BENEFICI INDUSTRIAL | 24,91 € |
| **COST TOTAL ABANS D'IVA** | **152,07 €** |
| IVA[3] (10%) | 15,21 € |
| **COST TOTAL IVA INCLÒS** | **167,28 €** |

# PRESSUPOST BASE DE LICITACIÓ

El **pressupost base de licitació (PBL)** es defineix a l'article 100.1 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, com el límit màxim de despesa que en virtut del contracte pot comprometre l'òrgan de contractació, inclòs l'impost sobre el valor afegit, llevat de disposició en contra.

Al quadre següent es detalla el pressupost base de licitació per a la ruta CDIA03A:

| | |
|---|---|
| COST PER TRAJECTE (abans d'IVA) | 152,07 € |
| NOMBRE DE TRAJECTES DIARIS | 2 |
| NOMBRE DE DIES DE SERVEI | 226 |
| **COST DEL SERVEI (abans d'IVA)** | **68.735,64 €** |
| IVA[3] (10%) | 6.873,56 € |
| **COST TOTAL IVA INCLÒS** | **75.609,20 €** |

[2] Els imports que figuren en aquest estudi són estimacions que pretenen representar una realitat empresarial diversa i, per tant, cal considerar-los orientatius, ja que el seu valor definitiu depèn de l'organització interna de cada empresa o entitat.
Com a conveni col·lectiu de referència s'ha considerat el Conveni col·lectiu de treball del sector de transport mecànic de viatgers de la província de Barcelona per als anys 2019-2023 (codi de conveni núm. 08004305011994), així com les modificacions, revisions, pròrrogues o normes posteriors que resultin aplicables.
Les taules salarials del conveni s'estableixen per categories professionals i no incorporen diferències retributives per raó de gènere. Així mateix, el capítol 8 del conveni regula les mesures d'igualtat i de no-discriminació i estableix els principis d'igualtat d'oportunitats i de tracte, aplicables al conjunt de les seves disposicions.
El preu del contracte es determina per trajecte i no per persona treballadora i unitat de temps. En conseqüència, els costos salarials contribueixen a determinar el preu del servei, però no s'hi integren com una unitat de preu. D'acord amb les resolucions 633/2019 i 1333/2019 del Tribunal Administratiu Central de Recursos Contractuals, el desglossament dels costos salarials per gènere i categoria professional previst a l'article 100.2 de la LCSP és exigible quan aquests costos formen part del preu total del contracte en el sentit indicat.

[3] Als efectes d'aquest estudi, s'ha aplicat provisionalment un tipus d'IVA del 10% sobre el 100% del cost del servei abans d'IVA. Aquest criteri es troba en revisió. En particular, s'està analitzant si la doctrina administrativa establerta en matèria de transport escolar —entre d'altres, en la consulta vinculant V1315-25 de la Direcció General de Tributs— pot resultar aplicable també al transport adaptat i assistit, atenent les característiques concretes d'aquest servei. En els supòsits examinats per la Direcció General de Tributs, determinades aportacions públiques destinades a finançar el servei no tenen la consideració de contraprestació d'una operació subjecta a IVA quan concorren els requisits establerts per la normativa tributària. En conseqüència, s'està valorant si una part o, si escau, la totalitat de la despesa actualment considerada subjecta a IVA podria no estar-ho. Les conclusions que finalment s'assoleixin podrien comportar una revisió de l'IVA a aplicar i, en conseqüència, del cost total del servei previst en aquest estudi, sense alterar el cost estimat abans d'IVA.

# VALOR ESTIMAT DEL CONTRACTE

El **valor estimat del contracte (VEC)** es defineix a l'article 101.1 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, en el cas dels contractes d'obres, subministraments i serveis, com l'import total, sense incloure l'impost sobre el valor afegit, pagador segons les estimacions de l'òrgan de contractació.

Al quadre següent es detalla el valor estimat del contracte per a la ruta CDIA03A:

| VALOR ESTIMAT DEL CONTRACTE | IMPORT ABANS D'IVA | MODIFICACIÓ PREVISTA (20%) | TOTAL (sense IVA) |
|---|---|---|---|
| Pressupost base de licitació (1 any) | 68.735,64 € | 13.747,13 € | 82.482,77 € |
| 1a pròrroga (1 any) | 68.735,64 € | 13.747,13 € | 82.482,77 € |
| **Total del valor estimat del contracte (IVA exclòs)** | **137.471,28 €** | **27.494,26 €** | **164.965,54 €** |

Davant la possibilitat que, durant l'execució del contracte, es produeixin variacions en el nombre de quilòmetres o en la durada del trajecte, canvis en la tipologia de vehicle assignat o supòsits de no prestació del servei per causes alienes al transportista, la determinació dels imports corresponents s'efectuarà d'acord amb el que estableix el plec de clàusules administratives particulars, que remet, a aquests efectes, als criteris, paràmetres i imports unitaris establerts per l'Observatori de costos del transport discrecional de viatgers de Catalunya.

En coherència amb aquesta previsió del plec, i atès que aquest estudi estima l'estructura de costos del servei a partir de ràtios sectorials però no determina de manera específica els paràmetres de càlcul ni els imports unitaris dels diferents elements de cost que la integren, la valoració econòmica d'aquests supòsits s'efectuarà prenent com a referència els criteris, paràmetres i imports unitaris establerts per l'Observatori de costos del transport discrecional de viatgers de Catalunya per a la província de Barcelona, d'acord amb el butlletí núm. 91, d'abril de 2026, el més recent publicat en la data d'elaboració d'aquest estudi.

La metodologia de l'Observatori s'utilitzarà exclusivament per quantificar els supòsits previstos en el plec que requereixin l'aplicació d'imports unitaris, com ara els corresponents al quilometratge, al temps de servei o a la tipologia de vehicle, i no per recalcular ni modificar l'estructura econòmica del cost base del trajecte, que ha estat desagregada mitjançant la metodologia basada en les ràtios RSE del Banc d'Espanya.

Quan correspongui, sobre els costos directes resultants s'aplicarà un 12,5 % en concepte de despeses estructurals i, sobre el subtotal obtingut, un 6 % en concepte de benefici industrial o comercial[4].

Joan Sala
Tècnic de gestió econòmica i dels recursos públics
Consell Comarcal del Vallès Oriental
Granollers, 9 de setembre de 2026

[4] El 12,5% és el percentatge indicat per l'Observatori de costos del transport discrecional de viatgers de Catalunya en el seu butlletí i el 6% equival al percentatge històric utilitzat pel Consell Comarcal en els seus estudis de costos.