ESTUDI DE COSTOS DEL SERVEI DE TRANSPORT ESCOLAR DEL CONSELL COMARCAL DEL VALLÈS ORIENTAL. RUTA SOBL14.

Aquest estudi estima l'estructura de costos del contracte del servei de transport escolar 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

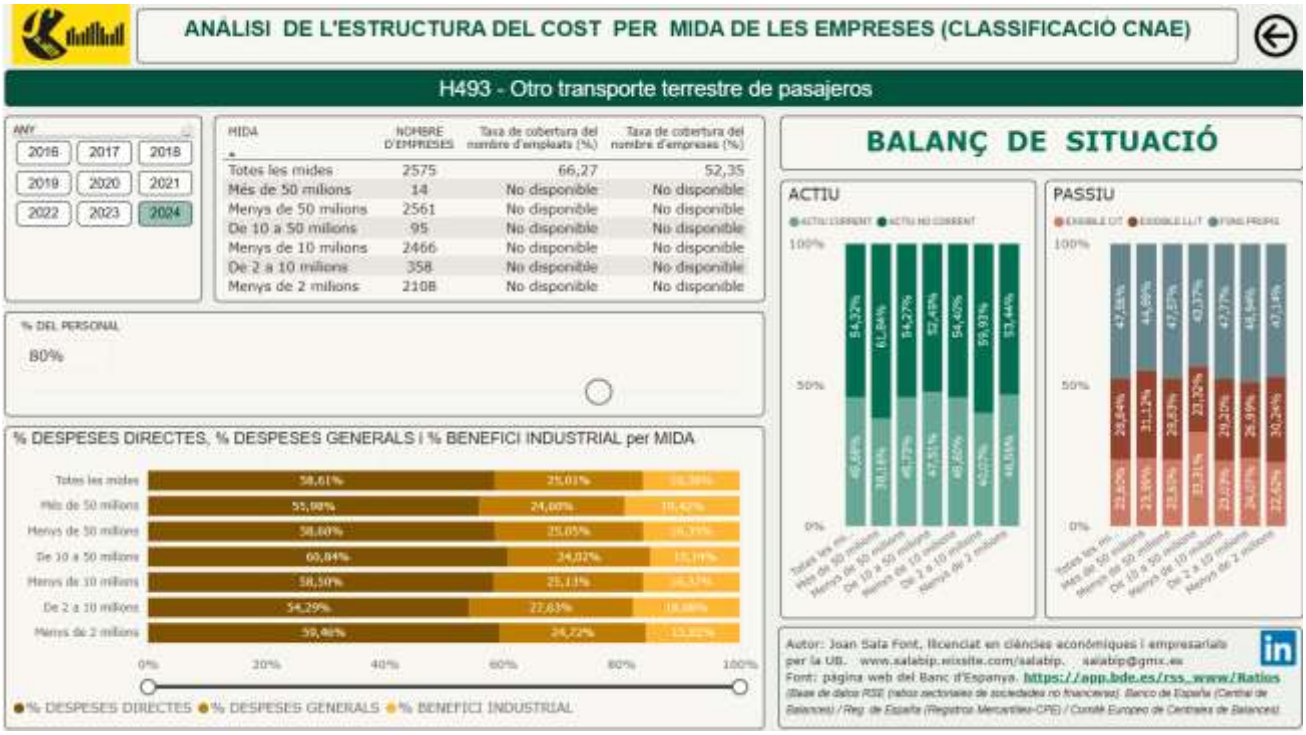
Ratio	Nombre de Ratio	Empresas	Q1	Q2	Q3 (1)
Costes operativos, beneficios y rentabilidades					
R01	Valor añadido / Cifra neta de negocios	2575	45,59	58,14	69,12
R02	Gastos de personal / Cifra neta de negocios	2575	28,62	39,55	51,14
R03	Resultado económico bruto / Cifra neta de negocios	2575	6,21	16,38	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.

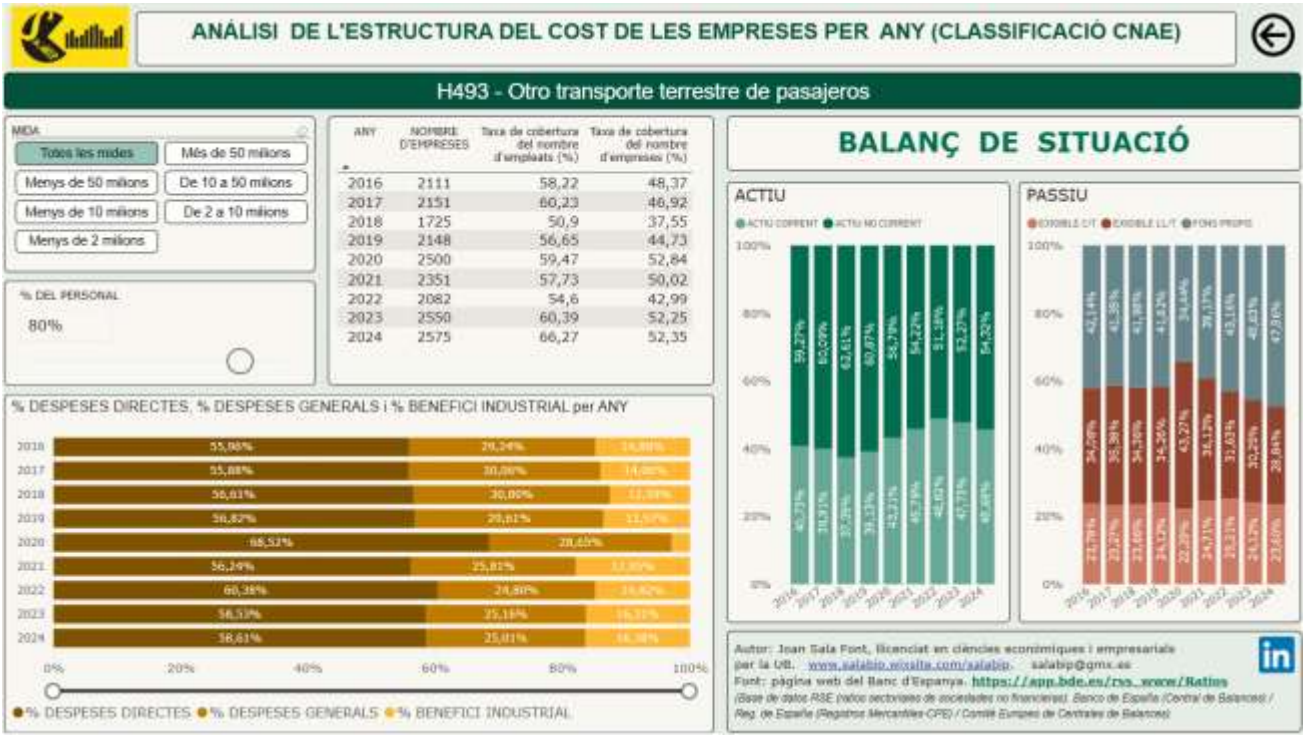
Per calcular l'estructura de costos de les empreses del sector "H493 – Altre transport terrestre de passatgers", s'ha emprat una metodologia inductiva (o indirecta), proposada pel consultor Gómez Guzmán, J.C., basada en la utilització de les ràtios publicades per la Central de Balanços del Banc d'Espanya 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 SOBL14, determinat a la clàusula 2 de la memòria justificativa de la contractació del servei de transport escolar, 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 sense IVA (operació no subjecta).

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	

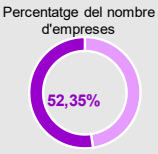
HIPÒTESI

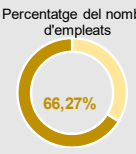
Estimació del cost d'un trajecte pel Consell, ruta SOBL14	153,38
% del personal directe respecte el total de personal	80%

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

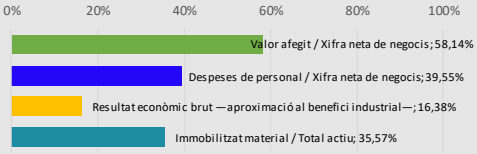
	VALOR
Nombre d'empreses	2.575
Percentatge del nombre d'empreses	52,35%
Percentatge del nombre d'empleats	66,27%





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%

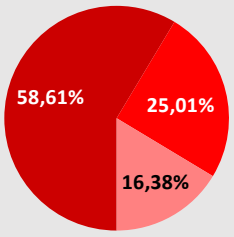


ESTRUCTURA DE COSTOS DE L'ACTIVITAT

COSTOS DIRECTES	PERCENTATGE	IMPORT
Altres costos directes d'explotació	26,97%	41,37
Despeses laborals directes	31,64%	48,53
TOTAL COSTOS DIRECTES	**58,61%**	**89,90 €**
COSTOS INDIRECTES I ESTRUCTURALS	**PERCENTATGE**	**IMPORT**
Costos generals d'estructura	25,01%	38,36
TOTAL COSTOS IND. I ESTRUCTURALS	**25,01%**	**38,36 €**
MARGE EMPRESARIAL (aprox. benefici industrial)	**PERCENTATGE**	**IMPORT**
Resultat econòmic brut (aprox. al marge empresarial)	16,38%	25,12
TOTAL BENEFICI INDUSTRIAL	**16,38%**	**25,12 €**
COST TOTAL PER TRAJECTE (IVA no subjecte)	**100,00%**	**153,38 €**

Aquesta operació no està subjecta a l'IVA

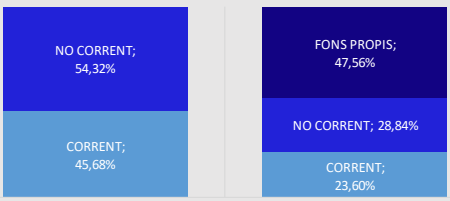
Costos directes	89,90 €
Costos ind. i estructurals	38,36 €
Benefici industrial	25,12 €



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 SOBL14, inclòs el benefici industrial de l'empresa adjudicatària, segons el quadre següent:

DESCOMPOSICIÓ DEL COST PER TRAJECTE PER AL CONSELL COMARCAL	
COSTOS DIRECTES	89,90 €
COSTOS INDIRECTES I ESTRUCTURALS	38,36 €
BENEFICI INDUSTRIAL	25,12 €
COST TOTAL PER TRAJECTE, SENSE IVA [3]	**153,38 €**

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 SOBL14:

COST PER TRAJECTE PER AL CONSELL COMARCAL (IVA NO SUBJECTE) [2]	153,38 €
NOMBRE DE TRAJECTES DIARIS	2
NOMBRE DE DIES DE SERVEI	140
PRESSUPOST BASE DE LICITACIÓ (IVA NO SUBJECTE)[2]	**42.946,40 €**

[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] Servei no subjecte a l'IVA. D'acord amb la consulta R-CON_25_0206 i amb el criteri establert per la Direcció General de Tributs, entre d'altres, en la consulta vinculant V0845-26, de 20 d'abril de 2026, relativa a la prestació de serveis de transport escolar finançats pels consells comarcals, les aportacions efectuades per aquestes administracions per al finançament del servei no tenen la consideració de subvencions directament vinculades al preu ni de contraprestació d'una operació subjecta a l'impost sobre el valor afegit. En conseqüència, aquestes aportacions no determinen la realització d'operacions subjectes a l'IVA, d'acord amb els articles 4, 5 i 78.Dos.3r de la Llei 37/1992, de 28 de desembre, de l'impost sobre el valor afegit.

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 SOBL14:

VALOR ESTIMAT DEL CONTRACTE	IMPORT, sense IVA	IMPACTE MÀXIM ESTIMAT DE LES MODIFICACIONS PREVISTES [4]	TOTAL (sense IVA)
Pressupost base de licitació (140 dies)	42.946,40 €	8.589,28 €	51.535,68 €
1a pròrroga (178 dies)	54.603,28 €	10.920,66 €	65.523,94 €
Total del valor estimat del contracte (IVA exclòs)	**97.549,68 €**	**19.509,94 €**	**117.059,62 €**

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[5].

Joan Sala
Tècnic de gestió econòmica i dels recursos públics
Consell Comarcal del Vallès Oriental
Granollers, 20 d'octubre de 2026

[4] A efectes exclusius del càlcul del valor estimat del contracte, s'ha considerat l'escenari de màxima incidència econòmica de les modificacions previstes amb vocació de permanència, és a dir, aquell en què la modificació produeix els seus efectes durant el període inicial i aquests es mantenen durant tota la pròrroga. Aquesta hipòtesi de càlcul no impedeix que les modificacions previstes puguin acordar-se també durant el període de pròrroga, sempre que concorrin els supòsits i condicions establerts en el plec i es respecti el límit màxim de modificació previst a l'article 204 de la LCSP, determinat sobre el preu inicial del contracte. L'import consignat en la pròrroga no constitueix una nova modificació ni implica l'aplicació d'un nou percentatge del 20 %, sinó que reflecteix l'impacte econòmic màxim que una modificació amb vocació de permanència podria tenir sobre aquest període.

[5] 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.