Barcelona
BIMSA, Barcelona d'Infraestructures Municipals

# Informe jurídic justificatiu de la no divisió en lots

Servei d'oficina tècnica de suport a BIMSA i a la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona per a la implantació, activació, seguiment i explotació de les zones d'accés restringit (ZRA), amb mesures de contractació pública sostenible - exp. núm. 999.2026.033

D'acord amb l'Informe tècnic de la Direcció tècnica de Producció, en el que es justifica la no divisió en lots del contracte de referència, s'informa el següent:

## I.- JUSTIFICACIÓ TÈCNICA DE LA NO DIVISIÓ EN LOTS

En el present cas, la no divisió en lots es troba emparada en l'informe tècnic emès per la Direcció Tècnica de Producció d'aquesta entitat de data 4 de novembre de 2026, en el que s'indica:

> *"En el present contracte les prestacions objecte de la contractació no poden considerar-se funcionalment autònomes ni susceptibles de ser executades de manera independent sense comprometre la unitat tècnica, metodològica i organitzativa del servei. En conseqüència, concorre un dels supòsits habilitants previstos a l'article 99.3 de la LCSP que permet no dividir l'objecte del contracte en lots, atès que la realització independent de les diferents prestacions dificultaria la correcta execució del contracte des del punt de vista tècnic i comprometria la unitat funcional necessària per assolir els seus objectius.*
>
> *L'objecte del contracte consisteix en la prestació d'un servei d'Oficina ZRA de suport especialitzat a BIMSA i a la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona per a la implantació, posada en servei, gestió, seguiment i evolució de les zones d'accés restringit de la ciutat.*
>
> *Les funcions assignades a l'Oficina comprenen, entre d'altres, la definició i revisió dels criteris d'implantació, l'assessorament als districtes, l'establiment dels criteris tècnics de les instal·lacions de control d'accés, el seguiment dels projectes durant les fases de redacció i execució, la coordinació de la certificació dels elements de carrer i el seguiment de la integració als sistemes de gestió i control del Centre de Serveis de Mobilitat.*
>
> *A aquestes funcions s'hi afegeixen la coordinació amb els diferents agents per a l'activació i comunicació de les noves zones, la interlocució amb els districtes durant les fases d'implantació, posada en servei i funcionament, l'elaboració dels informes necessaris per a l'activació, la gestió d'incidències, els convenis d'intercanvi de dades i la coordinació posterior a l'activació de les restriccions.*
>
> *L'Oficina també assumeix el seguiment del funcionament de les diferents zones, l'anàlisi de dades i l'elaboració d'informes de resultats, el seguiment dels contractes de gestió i manteniment de les càmeres de control d'accés, així com l'elaboració i seguiment dels plans d'activació de pilones mitjançant càmeres i de substitució de pilones per càmeres.*

*Finalment, el servei incorpora funcions de caràcter administratiu i de gestió de la informació directament relacionades amb el funcionament de les zones, com la gestió de respostes a l'IRIS i altres requeriments, les respostes tècniques a reclamacions de sancions, la gestió dels gestors de flotes i la comunicació electrònica de les restriccions d'accés al Punt d'Accés Nacional de la DGT, inclòs el seu manteniment i actualització en temps real.*

*Aquest conjunt de prestacions configura un servei integrat. Les diferents fases no constitueixen serveis independents, sinó parts successives i interrelacionades d'un mateix procés de gestió: els criteris definits durant la fase inicial condicionen la redacció dels projectes; el seguiment dels projectes condiciona la correcta execució i certificació dels elements de carrer; la integració dels sistemes condiciona la posada en servei de les zones; i les decisions adoptades durant aquestes fases tenen continuïtat posterior en el seguiment del funcionament, la gestió d'incidències i el manteniment de la informació associada a cada zona.*

*La correcta prestació del servei requereix, per tant, una direcció tècnica única, una metodologia homogènia i una coordinació continuada entre els perfils adscrits al contracte. L'organització prevista per a l'Oficina ZRA respon precisament a aquesta estructura integrada, formada per un responsable de l'Oficina, un tècnic d'enginyeria i personal administratiu que treballen sobre els mateixos expedients, zones, incidències i sistemes d'informació.*

*La divisió del contracte en lots en funció de les diferents fases o tipologies de tasques obligaria a establir punts de transferència entre adjudicataris diferents. Això podria comportar duplicitats en la recopilació i tractament de la informació, criteris tècnics no homogenis, pèrdua de continuïtat entre la fase de projecte i la d'explotació, dificultats per determinar la responsabilitat sobre els assumptes en curs i un increment de les necessitats de coordinació per part de BIMSA i de la Direcció de Serveis de Mobilitat.*

*Especialment, no es considera convenient separar en lots les funcions tècniques de les funcions de gestió i seguiment ordinari, atès que aquestes últimes requereixen el coneixement dels antecedents de cada zona, dels criteris aplicats durant la implantació, de les incidències produïdes durant la posada en servei i de les característiques dels sistemes instal·lats. La segregació d'aquestes funcions obligaria a transferir constantment informació entre adjudicataris i dificultaria mantenir una visió completa de cada zona durant tot el seu cicle de vida.*

*Tampoc es considera adequada una divisió territorial per districtes o zones. El nou model de gestió té precisament per objectiu homogeneïtzar els criteris d'accés a les diferents zones restringides de la ciutat i centralitzar la gestió, operació i manteniment dels sistemes de control d'accés amb càmera. Una fragmentació territorial podria afavorir l'aplicació de criteris, procediments o sistemes de seguiment diferents entre zones, en contradicció amb aquest objectiu d'homogeneïtzació.*

*La gestió unificada permet, en canvi, aplicar els mateixos criteris tècnics i procediments a totes les zones, mantenir una única estructura de seguiment i informació, identificar incidències comunes, comparar resultats i traslladar de manera coherent les millores detectades d'una zona a una altra.*

*La divisió en lots comportaria igualment un increment de les tasques de coordinació, seguiment i control dels diferents adjudicataris, sense que aquesta fragmentació aportés una millora tècnica en la prestació. L'estructura del servei està concebuda perquè els recursos adscrits puguin adaptar-se a les necessitats globals de l'Oficina i prioritzar els treballs en funció de l'estat de les diferents zones i de les necessitats que es produeixin durant l'execució.*

*Per tot l'exposat, es considera que concorren motius suficients per justificar la no divisió del contracte en lots, atès que la realització independent de les diferents prestacions dificultaria la correcta execució del contracte des del punt de vista tècnic i comprometria la necessària unitat funcional, metodològica i organitzativa de l'Oficina ZRA.*

*Per tot l'indicat, s'informa que, a criteri d'aquesta Direcció Tècnica, no procedeix la divisió del contracte en lots per les raons exposades en el present informe."*

## II.- JUSTIFICACIÓ JURÍDICA

La divisió de l'objecte del contracte en lots es troba regulat a l'article 99 de la LCSP, en el que es disposa el següent:

*"1. L'objecte dels contractes del sector públic ha de ser determinat. Aquest objecte es pot definir segons les necessitats o funcionalitats concretes que es pretenen satisfer, sense tancar l'objecte del contracte a una solució única. En especial, s'han de definir d'aquesta manera en els contractes en què es consideri que es poden incorporar innovacions tecnològiques, socials o ambientals que millorin l'eficiència i sostenibilitat dels béns, obres o serveis que es contractin.*

*2. No es pot fraccionar un contracte amb la finalitat de disminuir-ne la quantia i eludir així els requisits de publicitat o els relatius al procediment d'adjudicació que corresponguin..*

*3. Sempre que la naturalesa o l'objecte del contracte ho permetin, s'ha de preveure la realització independent de cadascuna de les seves parts mitjançant la seva divisió en lots, i es poden reservar lots de conformitat amb el que disposa la disposició addicional quarta.*

*No obstant això, l'òrgan de contractació pot no dividir en lots l'objecte del contracte quan hi hagi motius vàlids, que s'han de justificar degudament en l'expedient, excepte en els casos de contractes de concessió d'obres.*

*En tot cas, es consideren motius vàlids, a l'efecte de justificar la no-divisió en lots de l'objecte del contracte, els següents: a) El fet que la divisió en lots de l'objecte del contracte comporti el risc de restringir injustificadament la competència. A l'efecte d'aplicar aquest criteri, l'òrgan de contractació ha de sol·licitar un informe previ a l'autoritat de defensa de la competència corresponent perquè es pronunciï sobre l'apreciació de la circumstància esmentada. b) El fet que la realització independent de les diverses prestacions compreses en l'objecte del contracte en dificulti l'execució correcta des del punt de vista tècnic; o bé que el risc per a l'execució correcta del contracte procedeixi de la naturalesa del seu objecte, en implicar la necessitat de coordinar l'execució de les diferents prestacions, qüestió que es podria veure impossibilitada per la seva divisió en lots i l'execució per una pluralitat de contractistes diferents. Tots dos aspectes, si s'escau, s'han de justificar degudament en l'expedient. (…)*".

Conseqüentment, segons es disposa en aquest precepte en el supòsit que el contracte no es divideixi en lots s'haurà de justificar en el corresponent informe les raons per les quals el contracte no és objecte de fraccionament.

En el present cas, trobem que d'acord amb l'informe tècnic abans esmentat, no procedeix la divisió del contracte en lots pels motius que s'hi indiquen. Les causes que justifiquen la no divisió en lots del contracte es consideren ajustades a dret, respectant el que es preveu a l'esmentat article de la LCSP.

Per les raons anteriorment esgrimides, es considera que existeixen raons suficients per NO dividir en lots l'actual expedient de contractació.

Pau Piera Jiménez
*Cap de Transformació Digital de BIMSA*

Barcelona, a la data de la signatura electrònica.

BIMSA, Barcelona d'Infraestructures Municipals

*Carrer de Roc Boronat, 117, 8ª planta 08018 Barcelona Tel 933 034 170 / Fax 932 662 094*

# Full de signatures

El document original, custodiat per Barcelona d'Infraestructures Municipals, SA (BIMSA), ha estat signat electrònicament per:

Pau Piera Jimenez, Cap de transformació Digital, el dia 13/11/2026 a les 12:27.

Aquest document és una còpia autèntica. Barcelona d'Infraestructures Municipals, SA (BIMSA) custodia el document i les signatures originals.
Verificació Electrònica del document: Doc: 86660669 Codi CSV: 9efd5ac005084139b65e447ac270a3b5
a l'adreça https://oficinavirtual.bimsa.cat/verificacio-de-documents