



INFORME JUSTIFICATIVO PARA LA CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL EN AUTOBÚS ADAPTADO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA DEL INSTITUTO MUNICIPAL DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA CON MEDIDAS DE CONTRATACIÓN PÚBLICA SOSTENIBLE

1. Objeto	2
2. Naturaleza del contrato y aspectos de contratación social y laboral considerados en relación con las diversas instrucciones que pueden resultar de aplicación	3
3. Justificación de la necesidad de suscribir el contrato (arts. 28 y 116 de la LCSP).....	4
4. Duración del contrato	8
6. Cálculo del importe de licitación del contrato	8
7. Valor estimado del contrato (VEC)	9
8. Existencia de consignación presupuestaria	10
9. Abonos al contratista	10
10. Solvencia técnica, económica y financiera que deberá acreditarse	10
11. Bienes y espacios.....	11
12. Cesión.....	12
13. Justificación del procedimiento de adjudicación y de los criterios de valoración de las ofertas (art. 116 de la LCSP)	13
14. Criterios de valoración de las ofertas	13
15. Bajas anormales o desproporcionadas	13
16. Revisión de precios	14
17. Obligaciones del adjudicatario.....	14
18. Sistema de penalización por incumplimiento del contrato	14
19. Modificación del contrato	15
20. Subcontratación.....	16
22. Seguimiento del contrato.....	17
23. Propuesta	17



1. Objeto

En el municipio de Barcelona existe un servicio público de transporte especial para personas con movilidad reducida que se presta desde 1992 y que es financiado conjuntamente por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), el Ayuntamiento de Barcelona y el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad (IMPD).

Una de las modalidades del servicio es el transporte público adaptado en bus a centros especializados para personas con discapacidad.

Las principales magnitudes del servicio, en cuanto a la oferta y la demanda en los últimos dos años, se resumen en los siguientes cuadros:

Cifras totales de viajeros/as y km en bus STE 2022 y 2023:

Año	Viajeros	No presentado	Km
2022	75.976	201	226.519
2023	81.072	183	224.958

Desglose servicio transporte especial en bus 2023:

	FIJOS		ESPORÁDICOS
	viajeros/as	<i>No presentados</i>	bus
Enero	6.520	22	62
Febrero	7.442	15	88
Marzo	8.841	14	101
Abril	5.576	6	280
Mayo	8.618	22	217
Junio	8.141	12	19
Julio	7.729	9	61
Agosto	457	20	95
Setiembre	6.240	9	38
Octubre	7.568	27	50
Noviembre	7.844	15	73
Diciembre	4.992	12	20
TOTALES	79.968	183	1.104

2023	MICROBÚS			
	Viajeros	No presentados	Anulados	Total
Enero	6.582	22	1.193	6.604
Febrero	7.530	15	1.453	7.545
Marzo	8.942	14	1.558	8.956
Abril	5.856	6	884	5.862
Mayo	8.835	22	1.260	8.857



Junio	8.160	12	1.390	8.172
Julio	7.790	9	1.889	7.799
Agosto	552	20	92	572
Setiembre	6.278	9	743	6.287
Octubre	7.618	27	1.086	7.645
Noviembre	7.917	15	1.255	7.932
Diciembre	5.012	12	819	5.024
TOTALES	81.072	183	13.622	81.255

La velocidad comercial estimada del servicio de transporte especial en bus es menor a la del transporte colectivo ordinario y se sitúa en los 8 km/h, debido al tiempo requerido para el encochamiento y el desencochamiento de las personas usuarias del servicio (personas con movilidad reducida que pueden utilizar ayudas técnicas como bastones, muletas, sillas de ruedas manuales y/o sillas de ruedas eléctricas, entre otras opciones).

El servicio objeto de licitación en el presente contrato es el Servicio Público de Transporte especial en autobús adaptado de personas con movilidad reducida del municipio de Barcelona. El servicio se prestará con los vehículos provistos por el licitador contratante, en los términos que se detallan en los pliegos.

El contrato de servicios se regula en los arts. 308. y siguientes sobre la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

La reglamentación del servicio la encontramos en la Normativa de uso del Servicio de Transporte Especial de Barcelona, aprobada por el Consejo Rector el día 7 de octubre de 2009.

2. Naturaleza del contrato y aspectos de contratación social y laboral considerados en relación con las diversas instrucciones que pueden resultar de aplicación

En atención a las múltiples instrucciones y recomendaciones sobre contratación social y relativas a contratos administrativos con subrogación de personal:

- Por las características del presente contrato, no resulta adecuado incorporar el clausulado de contratación responsable que se regula en la instrucción para la mejora de la calidad en la contratación de servicios sociales, asistenciales y de atención a las personas de 2015, que amplía el Decreto de Alcaldía de Contratación Pública Responsable de 20 de noviembre de 2013.
- Se ha tenido en cuenta lo previsto en la instrucción de la Alcaldía de 28 de enero de 2015, en relación con las personas físicas contratistas y las personas trabajadoras de empresas adjudicatarias de contratos de servicios por la Administración municipales y otras cuestiones relativas con implicaciones laborales de la contratación pública. Se valorarán la gestión del personal, las personas con discapacidad en la plantilla (número, funciones, etc.), las medidas adoptadas para conseguir la igualdad de trato y las oportunidades entre mujeres y hombres, que tienen el objetivo de eliminar la discriminación por razón de sexo; habrá que explicitar, como mínimo, el número y el porcentaje de mujeres en la plantilla global y por categoría profesional (conductoras, personal técnico, personal de mando, etc.), así como aportar un plan de igualdad, medidas adoptadas para la ordenación del tiempo de trabajo para favorecer la conciliación laboral, personal y familiar, y otras medidas adoptadas por la



- Se han tenido en cuenta las recomendaciones dictadas por la Dirección de Coordinación de Contratación Administrativa del Ayuntamiento de Barcelona, entre las cuales están las relativas a la subrogación de personal, de abril de 2015.
- En relación con la Instrucción del Ayuntamiento de Barcelona para la aplicación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de contratos del sector público, apartado 9, se han respetado los topes de 60 % de la puntuación total para la puntuación referente a criterios de adjudicación, que se ponderan mediante cifras o porcentajes obtenidos a partir de la aplicación de fórmulas y el precio tiene una ponderación del 40 %.

3. Justificación de la necesidad de suscribir el contrato (arts. 28 y 116 de la LCSP)

En el ámbito internacional, el primer marco que consagra la igualdad de oportunidades se encuentra en las Normas uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad (ONU 1993). Posteriormente, la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su protocolo facultativo, aprobados el 13 de diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU), recogen los derechos de las personas con discapacidad, así como las obligaciones de los Estados miembros de promover, proteger y asegurar dichos derechos.

El artículo 9.1 de la citada normativa establece que los Estados miembros deben adoptar las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información, las comunicaciones, etc. para que puedan vivir de forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida. El artículo 20 indica que deben adoptarse medidas efectivas para asegurar que estas personas disfruten de movilidad personal con la mayor independencia posible, y que debe facilitarse la movilidad a personas de la forma y en el momento que deseen a un coste asequible, entre otras medidas.

En el ámbito europeo, la Unión Europea adoptó, en 1996, los principios establecidos en las Normas uniformes en la comunicación de la Comisión sobre la Igualdad de Oportunidades de las Personas con Minusvalía. Posteriormente, por decisión del Consejo, de 26 de noviembre de 2009, aprobó la Convención Internacional de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

La Convención marca un cambio de modelo en la atención a las personas con discapacidad, dado que establece, entre otros principios, que las barreras que hay en el entorno limitan la participación social en mayor medida que las limitaciones funcionales que puedan tener las personas. Así, los diferentes estados tienen el compromiso de adaptar su legislación de acuerdo con los criterios establecidos en la Convención, y las medidas destinadas a superar las limitaciones funcionales han sido sustituidas por otras orientadas hacia la igualdad efectiva de derechos.

España ratificó la Convención y su protocolo facultativo el 21 de abril de 2008, que entró en vigor el 3 de mayo del mismo año. A partir de ese momento, y conforme a lo establecido en el apartado primero del artículo 96 de la Constitución Española de 1978, los derechos reconocidos en la Convención forman parte del ordenamiento interno.

En España, el artículo 49 de la Constitución establece que las personas con discapacidad deben ejercer derechos fundamentales en condiciones de libertad e igualdad reales y efectivas. Así pues, reconoce que la discapacidad no puede ser obstáculo para la plena titularidad y el ejercicio efectivo y real de derechos fundamentales, en línea con lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas.

La promulgación de la Ley de Integración Social de los Minusválidos (LISMI) en 1982 significó el primer paso al amparo especial que reconoce la Constitución Española a las personas con



**Àrea de Drets Socials, Salut, Cooperació y
Comunitat**

Instituto Municipal de Personas con Discapacidad

discapacidad. Esta Ley está basada en medidas de acción positiva y compensatoria destinadas a la protección de las personas y establece un sistema de prestaciones sociales y económicas, entre las que se incluye un subsidio de movilidad y compensación de los gastos de transporte para las personas con discapacidad que no estén incluidas en el Sistema de Seguridad Social por no desarrollar ninguna actividad laboral.

Hoy, la norma más importante que rige estas políticas en España es la Ley 51/2003 de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal (LIONDAU). Esta Ley se inspira en los principios de vida independiente, normalización, accesibilidad universal, diseño universal, diálogo civil y transversalidad de las políticas en materia de discapacidad.

El Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad establece las condiciones básicas de accesibilidad a los servicios de transporte especial. Define el *transporte especial* como “aquél que no tiene todas, aunque pueda tener alguna de las características de un servicio de transporte ordinario; esto es, regularidad, horarios, tarificación comercial y recorridos fijos, entre otras. Además, es un servicio que se concibe expresamente para transportar a los ciudadanos con más grave discapacidad de cualquier tipo; que por ello no pueden o no quieren utilizar los servicios de transporte ordinario, aunque sean accesibles. Esto puede suceder por su grave discapacidad intelectual o física (falta de equilibrio, de coordinación de movimientos, incapacidad de manejar o valerse de una silla de ruedas...)”.

Posteriormente, el Decreto 142/2010, de 11 de octubre, por el que se aprueba la Cartera de Servicios Sociales 2010-2011 (CSS) amplía las personas destinatarias del servicio de transporte adaptado a las personas con dependencia. En el apartado 1.2.2.1.3 se describe el servicio de transporte especial como un servicio complementario de apoyo a los servicios sociales de atención especializada a personas con discapacidad o dependencia, consistente en la prestación de un sistema de transporte adaptado al grado de necesidad y apoyo de las personas usuarias. Va dirigido a la población general y tiene como objeto posibilitar el acceso a los servicios sociales de atención especializada o aquellos otros que permitan garantizar su integración.

Este servicio está considerado como prestación no garantizada y, por tanto, sujeto a créditos presupuestarios disponibles. Referente a los criterios, establece que debe acreditarse la situación de necesidad, de acuerdo con la normativa reguladora del servicio y la residencia en un municipio de Cataluña.

La Ley 13/2014 de accesibilidad establece que corresponde a los municipios establecer y coordinar los servicios de transporte adaptado de viajeros; al mismo tiempo, define el transporte adaptado de viajeros como el medio de transporte accesible y asistido con el apoyo personal necesario que tiene como objeto el traslado de personas con discapacidad o con dependencia que tienen movilidad reducida y necesidad de acompañante y no pueden hacer uso del transporte público ordinario.

El Decreto 209/2023, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Código de accesibilidad de Cataluña establece la obligatoriedad del transporte adaptado a centros especializados para personas con discapacidad.

La cartera de servicios sociales de Cataluña incluye el servicio de transporte como servicio complementario de apoyo a los servicios sociales de atención especializada a personas con discapacidad.

La ficha 9 del contrato programa Generalitat-Ayuntamiento de Barcelona, que desarrolla la cartera de servicios sociales, establece que las personas beneficiarias deben ser mayores de 18 años y, con carácter excepcional y debidamente justificado, puede darse cobertura a personas menores que tienen por destino el centro de desarrollo infantil y atención precoz (CDIAP).



Área de Derechos Sociales, Salud, Cooperación y Comunidad

Instituto Municipal de Personas con Discapacidad

La potencial persona usuaria del servicio debe tener reconocida la condición de persona con discapacidad mediante el certificado que emite la Dirección General de la Autonomía Personal y la Discapacidad, en el que conste, además, que supera el baremo de movilidad reducida. En Barcelona, estos requisitos se reconocen mediante la tarjeta blanca, que se obtiene cumpliendo las anteriores condiciones y añadiendo el empadronamiento en la ciudad de Barcelona.

Además, la persona debe tener plaza reconocida en un servicio social especializado de la red pública, según la Cartera de servicios sociales vigente. Concretamente, los servicios de atención diurna pueden ser:

- Servicio de centro de día para personas mayores, de carácter temporal o permanente.
- Servicio de atención integral a las personas mayores en el ámbito rural.
- Servicio de centro de día de atención especializada temporal o permanente para personas con discapacidad.
- Servicio de centros de día de terapia ocupacional (STO) para personas con discapacidad.
- Servicio de centro de día ocupacional de inserción (SOI) para personas con discapacidad.
- Servicio de club social.
- Servicio prelaboral.
- Centros asimilados con funciones de acogida diurna (asociaciones o entidades que prestan servicios de apoyo a los servicios sociales especializados).

El marco competencial y de gestión del servicio está determinado por los artículos 166 y 169 del Estatuto de Autonomía de Cataluña, que otorga competencias exclusivas en materia de servicios sociales y de transporte de viajeros. La competencia legislativa del servicio de transporte especial recae en la Generalitat y su gestión en los entes locales, que deben establecer su normativa de uso teniendo en cuenta la normativa estatal y autonómica.

Barcelona es la primera ciudad de España que ha tenido un servicio de transporte especial. Desde el año 1978, el Ayuntamiento, en diálogo continuado con los representantes de personas con discapacidad, ha ido diseñando y desarrollando un modelo de transporte accesible para todos basado en adaptar el transporte público regular –autobús, metro y tranvía, vía pública– y prestar a la vez, como complemento, un servicio de transporte especial.

El servicio de transporte especial se inició en 1979 como un “servicio de microbús de puerta a puerta para disminuidos físicos con grave afección del aparato locomotor” que no podían acceder a la red general de transporte. Por primera vez, las personas con graves discapacidades podían salir de casa y moverse por la ciudad. El servicio estaba gestionado por Transport de Barcelona, SA y financiado por servicios sociales del Ayuntamiento de Barcelona. Más tarde, en 1991, se firmó un acuerdo entre el Instituto Municipal de Disminuidos de Barcelona (IMD) y la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT) para la gestión y financiación conjunta del servicio.

En 1991, el IMD firmó un acuerdo de colaboración con la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT) para la gestión del servicio. Según este acuerdo, se traspasó a la EMT el material móvil existente y se estableció que cada entidad financiaría el 50 % del coste total del servicio.

En el año 2002 se dio un paso importante respecto de la normalización del servicio con respecto a su financiación, al aprobar la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) la integración en el “contrato programa 2002-2005 ATM – Administración del Estado” de un presupuesto para el “transporte especial adaptado”. Así el convenio vigente entre el IMD y la EMT firmado en 2005 recogió que el transporte adaptado para PMRS debía tener la misma financiación que el transporte público regular y



Área de Derechos Sociales, Salud, Cooperación y Comunidad

Instituto Municipal de Personas con Discapacidad

había que gestionar la posible derivación, según la normativa de uso, de los viajes solicitados a la red de transporte público regular adaptado. Los antecedentes para la financiación del servicio se encuentran en el convenio con el Área Metropolitana de Barcelona en políticas y acciones conjuntas sobre los desplazamientos de personas con movilidad reducida del municipio de Barcelona en el periodo 2016-2019.

Actualmente, el servicio se financia por el Convenio interadministrativo de colaboración entre el Área Metropolitana de Barcelona y el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad sobre políticas y acciones municipales referentes a los desplazamientos de personas con movilidad reducida del municipio de Barcelona durante el periodo 2023-2027.

El convenio establece que el AMB y el IMPD realizarán acciones mediante dos fórmulas o sistemas: una para los desplazamientos que se efectúen con microbuses y autobuses adaptados y otra para los desplazamientos que se efectúen con taxis preferentemente adaptados.

La normativa de uso del servicio público de transporte especial de Barcelona indica que es un servicio complementario al transporte regular cuando este no está adaptado, o bien cuando hay problemas de accesibilidad en el itinerario que debe realizar la persona. Quedan excluidos de este servicio los servicios de transporte escolar y el sanitario, que tienen normativa específica.

El servicio se presta en microbuses y taxis adaptados según las necesidades de la persona usuaria. Los servicios fijos tienen regularidad en cuanto al horario, el origen y el final de trayecto.

Como requisitos del servicio, hay que residir en la ciudad de Barcelona y ser titular de la tarjeta blanca. Esta tarjeta la concede el IMPD con la presentación del certificado de discapacidad y baremo de movilidad reducida. Según los datos publicados por la Dirección General de Protección Social (Departamento de Derechos Sociales de la Generalitat de Catalunya), hay 46.189 personas con certificado de discapacidad y baremo de movilidad reducida.

El IMPD no dispone ni de recursos humanos ni de materiales específicos y suficientes para efectuar con medios propios las tareas que implica el transporte en autobús de personas con discapacidad y tampoco se puede plantear su ampliación. Por este motivo, propone la contratación pública de este servicio a una empresa externa.

En fecha 20 de diciembre de 2021, se formalizó la adjudicación del contrato de servicios 2018154 a Transports Ciutat Comtal, SA - Transports Ciutat Comtal 2, SLU, Unión Temporal de Empresas Ley 18/82 UTE 6, con NIF n.º U67443044, para tres años, con efectos desde el 1 de enero de 2022, por un importe de 1.147.235,58 euros anual, lo que hace un total de 3.441.706,74 euros.

Durante el año 2022, se produjo un incremento de demanda de transporte en bus debido a la incorporación de nuevas personas usuarias a solicitud del Consorcio de Servicios Sociales y del Consorcio de Educación de Barcelona, lo que supone la realización de nuevas rutas al Centro Ocupacional Sínia, al Centro de Atención Especializada Oràlia y al Centro de Educación Especial Girafes Blaves de Nexe Fundació (excepcionalmente, provisto de transporte especial por convenio IMPD-Consorcio de Educación de Barcelona).

El incremento de actividad y de rutas ha sido compensado económicamente por la Generalitat de Catalunya a través del incremento de financiación del contrato programa, hasta los 2.122.312,87 € para el año 2023 y siguientes, entre las que se incluye la Ficha 9 de transporte adaptado.

Por otra parte, el nuevo contrato es necesario porque durante la prestación del servicio se comprueba que, de los 21 autobuses del IMPD que actualmente prestan el servicio, 15 vehículos tienen 19 años y los 6 restantes tienen una antigüedad de 16 años, lo que ha hecho aumentar las incidencias del servicio en los últimos años por problemas mecánicos e incidencias con las rampas y los aparatos de aire acondicionado. Todo ello hace necesario considerar la necesidad de disponer, con la mayor



Instituto Municipal de Personas con Discapacidad

celeridad posible, de vehículos con una antigüedad menor en régimen de alquiler. Visto esto, el contrato vigente en el momento de redactar el presente informe de necesidad se ha modificado hasta el máximo del 50 % previsto, lo que ha posibilitado la prestación del servicio con vehículos de alquiler para sustituir y ampliar el servicio prestado con vehículos propiedad del IMPD. A pesar de la modificación del contrato, actualmente no pueden cubrirse nuevas rutas previstas y las frecuentes averías mecánicas afectan cada vez más a la calidad de la prestación. Por todo lo expuesto, se concluye que hay que plantear urgentemente una nueva contratación del servicio de transporte especial en modalidad colectiva con la dotación de vehículos nuevos o de antigüedad inferior a 16 años para poder dar un servicio de calidad en la movilidad de personas, dada la demanda de las nuevas necesidades de transporte especial de carácter fijo y el envejecimiento de la flota.

La lógica de diseño, la optimización de las rutas de bus y la ubicación de los centros de atención especializada no hacen posible la división en lotes de este contrato.

4. Duración del contrato

El contrato tendrá una duración de siete años, con posibilidad de prórroga por un periodo máximo de tres años por una única vez. La duración total del contrato, incluyendo la prórroga, no puede exceder en ningún caso del plazo máximo de diez (10) años establecido en el artículo 4.3 del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007.

La fecha prevista de inicio del contrato es el 1 de enero de 2025.

5. Ámbito de prestación

El servicio se prestará dentro de los términos municipales de Barcelona, Esplugues de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs y Santa Coloma de Gramenet. Todos los viajes deberán tener como origen o destino el municipio de Barcelona.

Excepcionalmente, si de acuerdo con el criterio del Ayuntamiento de Barcelona no se dispusiera de plazas suficientes en los centros de servicios sociales especializados de Barcelona o de los municipios enumerados anteriormente, el ámbito territorial de la prestación del servicio podrá extenderse a otros municipios del área metropolitana de Barcelona.

6. Cálculo del importe de licitación del contrato

El servicio de transporte especial se financia de acuerdo con lo establecido en el Convenio interadministrativo de colaboración entre el Área Metropolitana de Barcelona y el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad sobre políticas y acciones municipales referentes a los desplazamientos de personas con movilidad reducida del municipio de Barcelona durante el periodo 2023-2027.

El Convenio, que financia la totalidad del transporte especial, incluyendo el transporte esporádico, establece una financiación del AMB de 3.060.490,00 euros. De este importe, 2.530.225,90 euros anuales se destinan al transporte fijo en vehículo de hasta 9 plazas. El transporte fijo en autobús, por su parte, se financia mediante el contrato programa Ayuntamiento de Barcelona y el Departamento de Drets Socials de la Generalitat de Catalunya, que establece una financiación de 2.122.312,84 € hasta el año 2025. Además, el IMPD mantiene convenios con el IMEB y el Consorcio de Servicios Sociales para cofinanciar desplazamientos fijos de niños y niñas, de 25.000 € y 109.000 € respectivamente para los años 2024 y 2025.

Todo ello permite que el servicio de bus recorra 227.126 km útiles al año, que es la cifra de kilómetros que opera para el cálculo del precio del contrato. Estos kilómetros se corresponden a los kilómetros efectuados en el año 2023, más un incremento de dos rutas que ya han sido pedidas por centros de atención especializada. El kilometraje estimado de estas dos rutas se ha efectuado sacando una media de kilómetros de rutas similares.



**Área de Derechos Sociales, Salud, Cooperación y
Comunidad**

Instituto Municipal de Personas con Discapacidad

Se valora necesario iniciar el contrato a fecha 1 de enero de 2025 con un mínimo de 33 vehículos a disposición del servicio.

	Km útiles/año
2025	227.126
2026	227.126
2027	227.126
2028	227.126
2029	227.126
2030	227.126
2031	227.126
TOTAL	1.589.882

Para calcular el precio del contrato, se ha elaborado el informe económico anexo al pliego técnico del contrato.

Este informe desglosa los costes de operar el servicio en diferentes ítems reflejados en el cuadro siguiente, que permite estimar un precio unitario de partida del servicio por la operación en buses propios y en régimen de alquiler. Este precio sirve para fijar el máximo de gasto anual cuando se multiplica por los kilómetros hechos. El responsable del contrato fijará las directrices para no sobrepasar este máximo de gasto y, si procede, aplicar criterios para servicios transitorios o limitar kilómetros de rutas.

Presupuesto base desglosado 2025-2031

TOTAL 25-31	
	Coste
Personal de conducción	7.702.927,83 €
Combustible	1.721.904,93 €
Mantenimiento y reparaciones de material móvil	49.980,16 €
Lubricantes y grasas	42.091,01 €
Limpieza	11.144,23 €
Alquiler vehículos	3.814.198,08 €
GASTOS DIRECTOS	13.342.246,24 €
Personal indirecto + antigüedad	688.949,02 €
Pupilaje	981.325,41 €
Seguros e impuestos de material móvil	1.471.988,11 €
Otros gastos de estructura	667.112,31 €
GASTOS INDIRECTOS	3.809.374,85 €
BENEFICIO INDUSTRIAL	857.581,05 €
TOTAL	18.009.202,13 €

7. Valor estimado del contrato (VEC)

El valor estimado del contrato, a efectos de determinar el tipo de procedimiento de adjudicación y la publicidad, es de 29.940.749,47 €, sin IVA, tal como se indica en el cuadro siguiente:



	Presupuesto base	Modificación 20 %	Prórroga
2025	2.457.545,80 €	491.509,16 €	
2026	2.494.681,99 €	498.936,40 €	
2027	2.532.560,91 €	506.512,18 €	
2028	2.571.197,40 €	514.239,48 €	
2029	2.610.606,62 €	522.121,32 €	
2030	2.650.804,03 €	530.160,81 €	
2031	2.691.805,39 €	538.361,08 €	
Total 25-31	18.009.202,13 €	3.601.840,43 €	
2032			2.733.626,77 €
2033			2.776.284,58 €
2034			2.819.795,55 €
Total prórroga			8.329.706,91 €
Valor estimado			29.940.749,47 €

8. Existencia de consignación presupuestaria

El importe correspondiente al coste del contrato irá a cargo de la partida 0100.23411.22702 del presupuesto del IMPD. Al ser un contrato plurianual, la autorización o realización del contrato se subordina al crédito que, para cada ejercicio, autoricen los respectivos presupuestos municipales.

Se requerirá constituir garantía definitiva en los términos que establece la LCSP.

9. Abonos al contratista

El contratista debe presentar en el Registro General del Ayuntamiento la factura o facturas electrónicas correspondientes a las prestaciones ejecutadas con periodicidad mensual.

El contratista deberá indicar obligatoriamente:

- Número de identificación fiscal del IMPD NIF: P5801909B.
- Denominación: Instituto Municipal de Personas con Discapacidad.
- Dirección fiscal: calle València, 344, 1º 08009 Barcelona.
- El código DIR3 del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad LA0006802 por la oficina contable, por órgano gestor y por unidad tramitadora.
- Número de expediente con el que se ha licitado el contrato / código del

contrato. Para la identificación de los servicios realizados, deberán indicarse el mes

y el año de prestación.

El IMPD, mediante el responsable del contrato, podrá pedir el desglose en líneas de factura de cada una de las rutas o de los servicios esporádicos que considere.

La factura deberá acompañar la información mensual establecida en los pliegos sobre el detalle de servicios y costes por ruta según los kilómetros efectuados y el precio unitario facturado para su comprobación. No se liquidará ninguna factura que no cumpla con las condiciones establecidas en los pliegos que rigen esta contratación.

10. Solvencia técnica, económica y financiera que deberá acreditarse

La solvencia técnica deberá acreditarse específicamente para cada uno de los lotes, de acuerdo con los siguientes criterios:

- Haber prestado, durante un periodo de tres años consecutivos (2021, 2022 y 2023):
 - un servicio público de transporte adaptado con vehículos superiores a nueve



(9) plazas para personas de movilidad reducida

- con un recorrido mínimo anual de 100.000 km útiles o superior
- y con un número mínimo de diecisiete (17) vehículos en circulación.

La realización de los servicios descritos en este apartado, así como la concurrencia de los requisitos exigidos, deberá acreditarse mediante la aportación de certificados emitidos por las entidades públicas a las que se hayan prestado (donde consten la descripción de la naturaleza del servicio, la duración y el importe de los trabajos).

11. Bienes y espacios

Para garantizar una adecuada calidad en la prestación de los servicios objeto de contratación, el contratista pondrá a disposición del IMPD la totalidad de los buses de alquiler, con vigencia desde el inicio del contrato, de los cuales tendrá la obligación de hacerse cargo.

El contratista deberá aportar una flota mínima de 33 vehículos desde el inicio de la prestación. La composición de la flota deberá detallarse en una tabla que indique las características de los vehículos y su fecha de matriculación. El contratista deberá disponer de hasta un mínimo de treinta y tres (33) vehículos tipo "midis" adaptados de 8,5 metros, para el transporte de personas con movilidad reducida con homologación para transportar a un mínimo de cinco (5) personas con silla de ruedas (excluido el conductor) y con características similares a las de los actualmente adscritos al servicio, con el fin de poder dar respuesta a la demanda anual asociada al transporte de las personas usuarias con derecho al servicio. Los vehículos deberán proveerse desde el inicio del contrato, de acuerdo con lo establecido en el pliego técnico.

Si en el momento de adjudicación la empresa adjudicataria no dispone de la totalidad de vehículos solicitados nuevos, se iniciará un intervalo de transición durante el cual se permitirá la prestación del servicio con vehículos con una antigüedad inferior a 16 años. El precio unitario en el caso del servicio prestado con estos vehículos será diferente y se detallará en el pliego de condiciones técnicas.

Todos los vehículos adscritos al servicio deberán estar dotados con sistema de climatización y ser accesibles para personas con silla de ruedas (anclajes, rampas, elevadores...). El contratista deberá planificar y programar las rutas y, por tanto, podrá estimar el número de vehículos adicionales necesarios en su oferta. Además, habrá que disponer de rótulos indicadores de línea.

El operador podrá proponer la baja de vehículos de acuerdo con su estado de conservación y funcionamiento. El IMPD podrá adscribir vehículos al servicio durante la vigencia del contrato a instancia del responsable del contrato para realizar nuevas rutas y servicios.

La identidad e imagen del servicio que es objeto de licitación será definida por el IMPD y su instalación y mantenimiento irán a cargo del adjudicatario. En particular, el IMPD y el AMB determinarán el diseño, los colores, la colocación y las dimensiones de los logos y de cualquier otro elemento que conforme su imagen interna y externa.

El contratista deberá disponer, en el momento de iniciar el servicio, de los medios auxiliares necesarios para garantizar la correcta prestación del servicio en las circunstancias actuales y en un escenario de incremento de servicio. En concreto, garantizará la adecuación y el espacio suficiente de cocheras para el estacionamiento de toda la flota de vehículos adscritos al servicio durante la duración del contrato y deberá disponer, en el momento de iniciar el servicio, de una o varias cocheras que de forma conjunta garanticen capacidad suficiente para el estacionamiento de toda la flota mientras dure el contrato. Asimismo, deberá disponer de talleres de reparación y mantenimiento, estación de lavado, surtidores de combustible, oficinas, aparcamiento, etc.

Cabe remarcar que todos estos medios deberán estar a disposición del servicio en el momento del



Instituto Municipal de Personas con Discapacidad

inicio del servicio. Las cocheras y todos los medios auxiliares necesarios podrán ser propios o bien ajenos al contratista. La empresa deberá manifestar si las cocheras y los medios auxiliares de que dispone están ya construidos y/o si son propiedad o bien ajenos al contratista.

Además, en caso de que las instalaciones no estuvieran construidas en el momento de presentación de las ofertas y para poder valorar cuidadosamente la oferta, el contratista deberá adjuntar una planificación detallada de las tareas a realizar y de los respectivos plazos para disponer de dichos elementos.

El contratista deberá gestionar, en todo caso, la actividad de las instalaciones y medios auxiliares de acuerdo con la legislación vigente y teniendo en cuenta criterios ambientales, que deberán concretarse en el respeto de las condiciones siguientes:

a) Talleres de reparación y mantenimiento de vehículos:

- Se tendrá que prever la recogida selectiva de los residuos no peligrosos según las ordenanzas municipales vigentes.
- Deberá hacerse una gestión correcta de los residuos peligrosos que incluya su segregación en origen, un envasado correcto, un almacenaje idóneo y su entrega a un gestor de residuos, según lo establecido por estos en el Decreto Legislativo 1/2009, de 21 de julio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley reguladora de los residuos, y en el Decreto 87/2010, de 29 de junio, por el que se aprueba el Programa de gestión de residuos municipales de Cataluña (PROGEMIC).
- Deberán garantizarse la buena calidad del aire en el interior del taller y el control de las emisiones a la atmósfera, así como disponer de sistemas de captación, en especial, atendiendo a los gases de combustión de los motores, y de captación/aspiración y filtrado para los compuestos orgánicos volátiles (en las operaciones de pintado) y el polvo.
- El nivel de emisión de ruido que puede generar el taller es el establecido en el mapa de capacidad acústica para la zona donde esté ubicado el taller, de acuerdo con la Ley 16/2002 de Protección contra la Contaminación Acústica y la legislación que la desarrolla. Si el municipio dispone de ordenanza y es más restrictiva que la Ley, será de aplicación la ordenanza.
- Deberá garantizarse la no mezcla de las aguas residuales de proceso con las sanitarias, así como un vertido de las primeras con un contenido en hidrocarburos inferior a cinco (5) ppm.

b) Estaciones de lavado de vehículos:

- Las estaciones de lavado deberán disponer de tecnologías de optimización y ahorro de agua basadas en la recogida, la filtración y la recirculación del agua de proceso.

El contratista desarrollará las tareas de mantenimiento de las instalaciones y medios auxiliares necesarias. Todos los protocolos establecidos para realizar estas tareas se recogerán en el Plan de Mantenimiento de las Instalaciones y Medios Auxiliares, que deberá ser presentado en su oferta.

12. Cesión

En este contrato se permite la cesión.



13. Justificación del procedimiento de adjudicación y de los criterios de valoración de las ofertas (art. 116 de la LCSP)

En virtud de lo previsto en la Ley 9/2017, se justifica lo siguiente:

1. Que esta contratación se adjudicará por el procedimiento abierto y tramitación urgente (art. 119), sin ocasionar ninguna restricción de acceso a la licitación, ya que este procedimiento permite la máxima participación y publicidad, de acuerdo con los principios de igualdad, transparencia y libre competencia (art. 132 de la Ley 9/2017).
2. Que la valoración de las proposiciones para determinar la oferta económicamente más ventajosa atenderá, además del precio ofrecido por los licitadores, a otros criterios directamente vinculados al objeto del contrato para conseguir una mejora en las prestaciones objeto del presente contrato, de conformidad con el art. 146 de la Ley 9/2017 y de los criterios establecidos en el anexo. A diferencia de otras alternativas, la fórmula propuesta varía únicamente en función del precio/km ofertado en relación con el precio mínimo ofertado por otros proveedores. Se justifica en que en la fórmula básica general la máxima puntuación es por la oferta más baja y el resto depende de la oferta más baja.

14. Criterios de valoración de las ofertas

Las proposiciones presentadas recibirán una calificación, sobre un máximo de 100 puntos, de acuerdo con los criterios y las puntuaciones máximas siguientes:

TOTAL CRITERIOS	100
25.1. CRITERIOS VALORABLES DE FORMA SUBJETIVA	40
25.1.1 Propuesta de servicio	34
25.1.2 Organigrama funcional y equipo técnico	3
25.1.3 Variables de mejora sobre los planes de seguimiento	3
25.2. CRITERIOS VALORABLES DE FORMA AUTOMÁTICA	60
25.2.1 Precio unitario de operación por km útil	40
25.2.2 Flota de autobuses complementaria	18,5
25.2.4 Mejoras sobre seguros de carácter obligatorio	0,5
25.2.5 Certificaciones de calidad	1

Los criterios para fijar las puntuaciones se detallan en pliego técnico.

Se considera necesario fijar una ponderación del 40 % al precio unitario de operación por km útil, porque es una variable determinante en un contrato de larga duración y del sector transporte, donde el precio por km de trayecto es un factor a considerar especialmente.

15. Bajas anormales o desproporcionadas

Los órganos de contratación rechazarán las ofertas si comprueban que son anormalmente bajas, porque no cumplen con las obligaciones aplicables en materia medioambiental, social o laboral.

En relación con la aplicación del Decreto de la Alcaldía S1/D/2017-2133, de aprobación de la Instrucción de regulación de las fórmulas de valoración del precio en la contratación pública municipal, el requerimiento que realice la mesa de contratación o el órgano de contratación a las



Instituto Municipal de Personas con Discapacidad

empresas licitadoras a los efectos que justifiquen la viabilidad de las ofertas calificadas como anormalmente bajas precisará con detalle las condiciones concretas de las ofertas que se consideran inviables, todo de acuerdo con la previsión del artículo 149.4 LCSP.

El informe técnico que valore las justificaciones emitidas por las empresas con ofertas calificadas como anormalmente bajas deberá motivar razonadamente las circunstancias que justifiquen la admisión o rechazo de la oferta.

16. Revisión de precios

Los precios no se actualizarán durante la vigencia del contrato.

17. Obligaciones del adjudicatario

La empresa tendrá que presentar, con periodicidad anual, una auditoría contable que refleje su situación económica.

El contratista se obliga a guardar confidencialidad respecto a los datos, las informaciones y los antecedentes que no teniendo el carácter de públicos o notorios le sean confiados o de los que tenga conocimiento con ocasión del encargo objeto de esta contratación, de acuerdo con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

Concretamente, la empresa adjudicataria se compromete a:

- Mantener, durante y después de la ejecución del contrato, la confidencialidad de la información a la que pueda tener acceso en el desarrollo de la prestación del servicio, quedando prohibida la publicación, exposición y comercialización de cualquier información de la que disponga durante la ejecución del servicio objeto del expediente. Las personas que pertenezcan al equipo de trabajo, independientemente de su función, quedarán sujetas al compromiso de confidencialidad que establezca el adjudicatario.
- Informar a sus empleados, de forma explícita, de las condiciones de confidencialidad exigidas. Ni el adjudicatario ni ninguna de las personas empleadas por él podrán publicar, transferir, comercializar o distribuir la información obtenida en el transcurso de la prestación contratada, a menos que el Ayuntamiento de Barcelona lo autorice expresamente.

Asimismo, la empresa gestora estará obligada a cumplir las normas contenidas en la legislación laboral y, en general, todas las disposiciones referentes a seguros sociales, accidentes y seguridad y salud en el trabajo, quedando el IMPD totalmente liberado de cualquier responsabilidad derivada del incumplimiento de dichas normas.

18. Sistema de penalización por incumplimiento del contrato

La vulneración de las obligaciones contenidas en los pliegos y el resto de documentación que revista carácter contractual conlleva la imposición, a la empresa adjudicataria, de las penalizaciones establecidas en las cláusulas del pliego administrativo.

El régimen de penalizaciones será aplicado por el IMPD, independientemente de que los hechos que dan lugar a la infracción puedan ser causa de resolución del contrato, en cuyo caso el IMPD podrá iniciar el procedimiento de resolución anticipada del contrato por incumplimiento.

Cuando cualquier incumplimiento tenga el carácter de delito o falta, el IMPD pondrá los hechos en conocimiento de las autoridades judiciales competentes.

El adjudicatario se hace responsable ante el IMPD de todas las faltas que puedan ser cometidas por sus empleados, así como de las repercusiones a que dieran lugar.



Los incumplimientos de la empresa adjudicataria a los efectos del presente régimen de penalizaciones se clasifican en el sistema de penalizaciones de gestión establecido en las cláusulas 16, 18 y 19 del Pliego que desgrana las infracciones de gestión y extraordinarias. Los incumplimientos leves prescribirán a los seis (6) meses y los graves, a los doce (12) meses. La prescripción empezará a tener efecto desde el momento en que el Ayuntamiento de Barcelona tenga conocimiento del incumplimiento cometido.

En cualquier caso, se fijan como incumplimientos extraordinarios los siguientes:

- En el caso de una infracción consistente en retrasar el inicio de la prestación del servicio por causas imputables a la empresa adjudicataria, se impondrá una multa de 2.000 euros por cada día de retraso.
- En el caso de la infracción consistente en la no aportación de vehículos nuevos para la prestación del servicio, se aplicará una sanción de 2.000 euros semestrales por cada bus nuevo no aportado a partir del 12.º mes de vigencia del contrato y de 4.000 euros semestrales por bus nuevo aportado a partir del 18.º mes de vigencia del contrato.
- En el caso de una infracción consistente en la no prestación del servicio en los términos previstos en los pliegos, en los compromisos y en la oferta del adjudicatario, o bien la prestación del servicio con un déficit significativo en cuanto a calidad, que se derive de conflictos laborales que se hayan producido como consecuencia de medidas que conlleven alteraciones en la organización o retribución de los recursos humanos y que hayan sido adoptadas de manera unilateral por parte del adjudicatario, se impondrá una penalización de entre 1.000 y 5.000 euros por cada día en que no se preste el servicio en los términos previstos en los pliegos y en la oferta o en que la prestación del servicio se haga con un déficit significativo en cuanto a calidad.
- El resto de incumplimientos graves serán sancionados con multa de entre 1.000 y 5.000 euros, cada vez que se detecte el incumplimiento.
- Los incumplimientos leves serán sancionados con multa de entre 500 y 1.000 euros, cada vez que se detecte el incumplimiento.

Con independencia de las penalizaciones que se puedan producir, la demora por parte de la empresa adjudicataria en poner remedio a las situaciones derivadas de sus incumplimientos facultará al Ayuntamiento de Barcelona, en cualquier momento, a adoptar las medidas pertinentes destinadas a enmendar las deficiencias y, en caso de que la adopción de estas medidas implique gastos, a confiscar las garantías correspondientes o a retener parte de los pagos que deban efectuarse al adjudicatario.

Las penalizaciones podrán deducirse de los pagos que el IMPD tenga que efectuar a la empresa adjudicataria.

Todas las penalizaciones serán impuestas por el órgano de contratación. Previamente se dará un plazo de diez (10) días para que la empresa adjudicataria alegue lo que estime oportuno.

En la imposición de penalizaciones, el IMPD guardará la debida adecuación entre la gravedad del incumplimiento y la penalización aplicada, y tendrá en cuenta especialmente los siguientes criterios para su graduación:

- La existencia de intencionalidad.
- La naturaleza de la perturbación generada en el servicio y de los perjuicios causados.
- La reiteración o reincidencia.
- La existencia o no de instrucciones expresas sobre el particular.

18. Mesa de contratación



**Área de Derechos Sociales, Salud, Cooperación y
Comunidad**

Instituto Municipal de Personas con Discapacidad

La mesa de contratación estará constituida por:

Presidenta: Marta Obdulia Gómez, gerente del IMPD.

Vocales:

Titulares	Sustitutos
1. Toni Galiano Barajas, secretario jurídico delegado.	- Funcionario/a de carrera de la Secretaría Jurídica en quien delegue.
2. Susana Navarro Flores, interventora delegada.	- Funcionario/a de carrera interventor/a en quien delegue.
3. Ana Aroca de Maya, técnica coordinadora.	- Funcionario/a de carrera del Departamento de Administración en quien delegue.
4. Sergi Morera Vizcaíno, jefe del Departamento de Estrategia y Coordinación.	- Funcionario/a de carrera de la Sección de Planificación y Evaluación en quien delegue.
5. Laura Trujillo Parra, jefa de la Sección de Planificación y Evaluación.	- Funcionario/a de carrera de la Dirección de Servicios de Coordinación de Contratación Administrativa en quien delegue.
6. Director/a de la Dirección de Servicios de Coordinación de Contratación Administrativa.	



Actuará como secretario/a de la mesa un/a funcionario/a de la corporación.

19. Modificación del contrato

Las modificaciones previstas son hasta el 20 % del precio inicial del contrato (art. 204.1) y son obligatorias por el contratista.

La modificación se producirá por las siguientes causas:

- El incremento de los servicios de transporte previstos a petición de centros de atención especializada a la discapacidad, centros de atención diurna a personas con discapacidad, centros de rehabilitación y otros similares incluidos en el contrato programa de servicios sociales.
- La incorporación de empresas u organismos municipales que tengan que acceder al servicio.
- Casos derivados de emergencia social y sanitaria.
- Cambios en el marco regulador del servicio que afecten a la concesión de viajes.
- Cambios en la modalidad de servicio, como el transporte a demanda.
- Contingencias que requieran una adecuación del servicio para garantizar el transporte a las personas usuarias, en tanto que es una prestación garantizada por la cartera de servicios.
- Necesidad de incorporar nuevas tipologías de vehículos o servicios al transporte especial.

20. Subcontratación

Se admite la subcontratación hasta el 40 % del precio inicial del contrato. La subcontratación no podrá incluir en ningún caso la inspección e interlocución con IMPD para la supervisión y el control general de la explotación y el seguimiento de los cumplimientos en relación con los criterios de calidad y gestión.

La empresa contratista deberá comunicar por escrito al órgano de contratación, después de la adjudicación del contrato y, como muy tarde, cuando inicie la ejecución de este, la intención de suscribir los subcontratos, y deberá señalar la parte de la prestación que se pretende subcontratar y la identidad, los datos de contacto y el representante o representantes legales de la empresa subcontratista, así como justificar suficientemente la aptitud de esta para ejecutarlos por referencia a los elementos técnicos y humanos de los que dispone y a su experiencia, y acreditar, además, que no ha incurrido en prohibición de contratar.

22. Seguimiento del contrato

La persona responsable del seguimiento del contrato es designada por la gerencia del IMPD e, inicialmente, es el/la jefe/a de Planificación y Evaluación del IMPD a quien corresponde la comprobación, coordinación y vigilancia de la correcta realización de los servicios contratados, y deberá supervisar las prestaciones y dictar las instrucciones necesarias para asegurarse su correcta realización.

23. Propuesta

Por todo ello, se propone la tramitación de un expediente mediante un procedimiento de contratación abierto para la contratación de los servicios de transporte especial en autobús adaptado de personas con movilidad reducida por un importe de 18.009.202,13 € euros con cargo anual de la partida 0100.22702.23151 de los presupuestos de los años 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030 y 2031, de acuerdo con lo establecido en el cuadro siguiente.



		Presupuesto base
	2025	2.457.545,80 €
	2026	2.494.681,99 €
	2027	2.532.560,91 €
	2028	2.571.197,40 €
	2029	2.610.606,62 €
	2030	2.650.804,03 €
	2031	2.691.805,39 €
Total 25-31		18.009.202,13 €

La autorización o realización del contrato se subordina al crédito adecuado y suficiente que, para cada ejercicio, autoricen los respectivos presupuestos municipales.

Barcelona, a fecha de firma.

SERGI
MORERA
VIZCAINO -
DNI
36532086J (TCAT) Fecha: 2024.10.01 14:25:40
+02'00'

Firmado digitalmente por
SERGI MORERA VIZCAINO
- DNI 36532086J (TCAT)

Sergi Morera Vizcaíno

Jefe de Departamento de Estrategia y Coordinación del IMPD

De conformidad con el punto 5.2 de la instrucción municipal de 15 de marzo de 2018 de aplicación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, se informa de que se cumplen los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, todo de acuerdo con la previsión del apartado 3 de la disposición adicional tercera de la LCSP, dado que la posición presupuestaria orgánico 0100, económico 23411 y del programa 22702 y fueron aprobados por el plenario en el marco de los presupuestos del Ayuntamiento de Barcelona para el 2024 y se prevén en la tramitación del expediente de presupuestos 2025.

Visto el informe precedente, DISPONGO la incoación del correspondiente expediente.

Marta Obdulia Gómez
- DNI 43451415E
(TCAT)
2024.10.01 14:29:02
+02'00'



Marta Obdulia Gómez

Gerente/a del Instituto Municipal de Personas con Discapacidad