

## **ACTA 2**

A la sala virtual, a les onze hores del dia 1 de juny de dos mil vint-i-ú, es constitueix la Mesa de Contractació de forma virtual, per a la valoració del sobre B (Documentació relativa als criteris d'adjudicació ponderables en funció d'un judici de valor) que correspon al procediment obert, per a la Contractació del Servei públic de transport col·lectiu urbà de viatgers entre els municipis de Castelldefels, Gavà, Viladecans, Barcelona i altres municipis.

La presideix per designació del Vicepresident executiu, el Vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat, senyor Antonio Poveda Zapata i hi actuen com a vocals, la Coordinadora de Secretaria, senyora Glòria Vendrell Garrido, per delegació del Secretari general; el Cap de Servei de Gestió i Explotació del Transport, senyor Eduard Unzeta Nuez i la Interventora delegada, senyora Manuela Fernández Cester, i com a Secretària, la Coordinadora de Contractació, senyora Gemma Rodríguez Flores.

Es declara obert l'acte amb les formalitats previstes a la normativa legal vigent i en conseqüència s'informa als assistents les empreses presentades: MOHN,SL; UTE AVANZA MOVILIDAD URBANA, S.L.U. (50 per cent de participació) i VIGUESA DE TRANSPORTES, S.L (50 per cent de participació); UTE MARFINA BUS, S.A, (50 per cent de participació) i TRANSPORTES UNIDOS DE ASTURIAS, S.L (50 per cent de participació); i UTE EMPRESA MONFORTE, S.A.U (19 per cent de participació), CASTROMIL, S.A.U (18 per cent de participació), LA HISPANO IGUALADINA, S.L. (1 per cent de participació), ALCALABUS, S.L. (18 per cent de participació), SEMURA BUS, S.L. (4 per cent de participació), AUTOCARES JULIÀ, S.L.U (15 per cent de participació), JULIÀ TRAVEL, S.L.U. (15 per cent de participació), MONBUS URBANOS, S.A. (5 per cent de participació), AUTOBUSES URBANOS DE LUGO, S.A. (5 per cent de participació), les quals totes han estat admeses a la licitació.

El Servei tècnic ha analitzat les ofertes i ha emès informe al respecte, del mateix es dona lectura, essent el seu contingut el que segueix:

“

Per acord del Consell Metropolità de l'AMB, de data 25 de febrer de 2020, s'aprova l'expedient de contractació així com els plecs de clàusules administratives particulars i de prescripcions tècniques i econòmiques que regeixen la contractació, mitjançant procediment obert, del servei públic de transport col·lectiu urbà de viatgers entre Castelldefels, Gavà, Viladecans, Barcelona i altres municipis.

A la licitació s'han presentat, d'acord amb l'acta 1 de la Mesa de Contractació de data 9 de juliol de 2020, quatre proposicions, que corresponen a:

- Mohn, SL (en endavant Mohn)
- UTE AVANZA MOVILIDAD URBANA, S.L.U. (50 per cent de participació) i VIGUESA DE TRANSPORTES, S.L (50 per cent de participació) (en endavant UTE 1)

- UTE MARFINA BUS, S.A, (50 per cent de participació) i TRANSPORTES UNIDOS DE ASTURIAS, S.L (50 per cent de participació) (en endavant UTE 2)
- UTE EMPRESA MONFORTE, S.A.U (19 per cent de participació); CASTROMIL, S.A.U (18 per cent de participació); LA HISPANO IGUALADINA, S.L. (1 per cent de participació) ; ALCALABUS, S.L. (18 per cent de participació); SEMURA BUS, S.L. (4 per cent de participació); AUTOCARES JULIÀ, S.L.U (15 per cent de participació); JULIÀ TRAVEL, S.L.U. (15 per cent de participació); MONBUS URBANOS, S.A.(5 per cent de participació) ; AUTOBUSES URBANOS DE LUGO, S.A. (5 per cent de participació) (en endavant UTE 3)

Les quatre propostes han estat admeses per la Mesa de Contractació.

Analitzada la documentació del sobre B presentada per la UTE 3, es constata que l'arxiu presentat amb el nom "00 MEMORIA\_SOBRE B\_GAVA\_CASTELLDEFELS.pdf" conté un document de 21 pàgines anomenat "ESTUDI DELS ITINERARIS DE LES LÍNIES".

Vist tot l'anterior es procedeix a valorar les propostes presentades per les 4 licitadores.

## 1. CRITERIS DE VALORACIÓ

---

El plec de clàusules administratives particulars del contracte estableix, a la clàusula 11, els següents criteris d'adjudicació:

Criteri	Puntuació màxima
<b>1. Criteris dependents d'un judici de valor</b>	
1.1. Operativa del servei	19
1.2. Qualitat del servei	23
1.3. Relació amb les persones usuàries	7
<b>Subtotal criteris dependents d'un judici de valor</b>	<b>49</b>

<b>2. Criteris quantificables de forma automàtica</b>	
2.1. Objectiu de viatgers de pagament (CV)	8

Criteri	Puntuació màxima
2.2. Cost unitari (Cu)	43
<b>Subtotal criteris quantificables de forma automàtica</b>	<b>51</b>

<b>Total</b>	<b>100</b>
--------------	------------

Obert el sobre B que conté la documentació relativa als criteris d'adjudicació dependents d'un judici de valor, es procedeix en primer lloc a la valoració dels esmentats criteris (1.1, 1.2 i 1.3 de la taula anterior).

## 2. VALORACIÓ DE LES PROPOSICIONS EN RELACIÓ ALS CRITERIS DEPENDENTS D'UN JUDICI DE VALOR

---

La valoració dependent d'un judici de valor estarà relacionada amb el valor tècnic de la proposició i la qualitat de servei que ofereixi, i es farà d'acord amb els criteris que s'expressen a la clàusula 11 del plec de clàusules administratives particulars. L'apartat 11.1 detalla els diferents aspectes que seran objecte de valoració per a la puntuació dels criteris dependents d'un judici de valor, d'acord amb el contingut del sobre B que es demana a l'apartat 12.1.

La puntuació màxima de cada proposició pel que fa al conjunt d'aquests criteris serà de 49 punts. Les proposicions que no aconseguixin una puntuació mínima de 25 punts seran desestimades, i no seran objecte de valoració pel que fa als criteris quantificables de forma automàtica.

### 2.1. Valoració del criteri 1.1 "Operativa del servei" (fins a un màxim de 19 punts)

L'apartat 11.1 del plec de clàusules administratives particulars estableix que el criteri "Operativa del servei" es valorarà a través dels subcriteris i aspectes següents:

- **Programació detallada del servei base establert al Projecte de servei (Annex 1 del PPTE):** Consistència, detall i exactitud de la programació detallada del servei per als diferents períodes considerats. Justificació dels temps de recorregut. Justificació de les velocitats comercials considerades. Justificació de les produccions del servei (hores útils). Justificació de l'assignació del personal de conducció a les diferents línies del servei base. Justificació de l'assignació de vehicles (nombre i mida) a les diferents línies del servei base atenent a la seva capacitat per atendre la demanda de cada línia, la seva adequació per a

la circulació al llarg dels itineraris del servei i la seva adequació per a la prestació del servei a totes les parades. Consistència i justificació de l'assignació dels vehicles a les diferents línies del servei base atenent a la seva font d'energia per tal de minimitzar les emissions contaminants de les circulacions del servei (km útils), especialment a les trames urbanes. **(13,0 punts)**

- **Ajustos proposats al servei base:** Concreció i justificació de les millores proposades als horaris del servei base establert al Projecte de servei (Annex 1 del PPTE) per tal d'assolir una major eficiència en l'atenció a la demanda del servei i en l'aprofitament dels recursos humans i materials necessaris. **(2,0 punts)**
- **Tractament de situacions operatives especials:** Consistència, detall i exactitud del tractament proposat per a les situacions operatives especials. Justificació de l'operativa prevista a les terminals del servei. Justificació de l'operativa del servei prevista en cas d'interrupció dels itineraris habituals. Justificació de l'operativa del servei prevista en el cas d'esdeveniments excepcionals o afectacions al sistema de transport que impliquin puntualment una elevada demanda del servei. Garanties per a les persones usuàries de bona qualitat en la prestació del servei en situacions operatives especials. **(4,0 punts)**

**2.1.1. Subcriteri 1.1.1 "Programació detallada del servei base establert al Projecte de servei (Annex 1 del PPTE)" (fins a 13 punts)**

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.1.1 "Programació detallada del servei base establert al Projecte de servei":

**MOHN**

En relació a la justificació del temps de recorregut: s'esmenta de manera genèrica que s'han realitzat dos procediments per al seu càlcul (estudi històrics SAEI i mesures sobre el terreny); es calcula un temps de recorregut en el qual s'inclou el temps de regulació, sense que aquest quedi detallat, i es proporciona un quadre per cada període amb el detall d'aquest temps de recorregut; s'adjunta una taula per a cada línia del temps de recorregut global (sense fer esment a la regulació) per sentit i tipologia de dia. El contingut proposat en relació a la justificació del temps de recorregut és poc detallat.

En relació a la justificació de la velocitat comercial: es fa constar que s'han dividit les longituds de cada trajecte que es proporcionen al PPTE entre els respectius temps de recorregut de

l'apartat anterior; es proporciona una taula per cada període amb la velocitat comercial tenint en compte el temps de regulació de cada línia segons sentit i tipus de dia. El contingut proposat en relació a la justificació de la velocitat comercial és poc detallat.

En relació a la justificació de produccions d'hores útils del servei es presenta una taula amb el total d'hores útils anuals, desglossades per línia i període. Igualment, s'adjunten per a cada línia els valors d'expedicions i km útils per tipologia de dia, període i el total anual.

En relació a l'assignació del personal de conducció a les diferents línies del servei base: es proporciona una taula resum de conductors assignats per cada tipus de dia i període; es presenten els torns de conducció, per cada període, tipus de dia, expedicions i línia o línies corresponents, on es pot veure la durada de la jornada laboral de cadascun, així com l'hora d'inici i l'hora de finalització. El contingut proposat en relació a l'assignació del personal resulta limitat i poc detallat als efectes de la seva valoració.

En relació a l'assignació de vehicles (nombre i mida) a les diferents línies del servei base: es proporciona una taula amb el nombre màxim de vehicles per línia i període, justificada de manera suficient; igualment, es facilita una taula amb la viabilitat de les diferents tipologies de vehicles per cada línia, en aquesta s'indica la seva adequació o inviabilitat per a la circulació al llarg de cada itinerari, tot i que no s'aporta justificació; s'adjunta una justificació de la distribució de vehicles segons la capacitat per atendre la demanda per expedició per a cada període; es fa distinció entre tipologies de vehicle estàndard indicant la seva adequació per a la circulació al llarg dels itineraris del servei.

En relació a l'assignació de vehicles (per tipus d'energia) a les diferents línies del servei base: es presenta un estudi d'electromobilitat propi on es detalla de manera adequada les línies operades amb vehicles elèctrics; es justifica de manera suficient l'assignació de vehicles híbrids endollables; es proporcionen unes taules per cada període en les quals s'assigna el nombre d'autobusos màxim a cada línia per tipologia i per tipus d'energia. El contingut proposat en relació a la minimització de les emissions per tipus de dia resulta limitat i poc detallat als efectes de la seva valoració.

## **UTE 1**

En relació a la justificació del temps de recorregut: s'utilitza treball de camp que inclou part de l'àmbit d'estudi i es complementa amb dades actuals d'eines de planificació d'itineraris on-line; es combinen i es ponderen de manera justificada les diferents fonts d'informació per adaptar-les al context previst al llarg del contracte en un context de mobilitat sense restriccions; es proporciona una taula per cada tipus de dia amb el temps màxim i mig de

regulació de cada línia per cada període; es proporciona una taula molt detallada per cada tipus de dia de cada període en què es mostra el temps de trajecte de cada sentit i línia per bloc horari.

En relació a la justificació de la velocitat comercial; es proporciona una taula amb la velocitat comercial de cada línia i total del servei amb i sense el temps de regulació per tipus de dia i període, incloent també un total anual. A la mateixa taula on es detallen els temps de recorregut es troben detallades les velocitats comercials (sense tenir en compte el temps de regulació) amb el mateix nivell de detall mencionat anteriorment.

En relació a la justificació de produccions d'hores útils del servei es proporciona una taula per cada període amb el total d'hores útils per tipus de dia i total anual del període per a cada línia, amb un elevat grau de detall, així com també una taula resum amb el total d'hores útils previstes per a cada any del Contracte. Igualment, s'adjunten per a cada línia els valors d'expedicions i km útils per tipologia de dia, període i el total anual.

En relació a l'assignació del personal de conducció a les diferents línies del servei base: es proporciona una taula on es poden apreciar el nombre de torns, les hores i els conductors equivalents a temps complet per cada línia i per cada període; es presenten els torns de conducció, per a cada període, tipus de dia, expedicions i línia o línies corresponents, on es pot veure la durada de la jornada laboral de cadascun, així com l'hora d'inici i l'hora de finalització. El contingut proposat en relació a l'assignació del personal facilita la comprensió als efectes de la seva valoració.

En relació a l'assignació de vehicles (nombre i mida) a les diferents línies del servei base: es proporciona una taula amb el nombre de vehicles necessaris per tipus de dia i línia, els disponibles i la reserva; es presenta un quadre amb l'assignació de les diferents tipologies de vehicle a cada línia per període amb una justificació adient de la seva capacitat per atendre la demanda de cada línia. Es justifica de manera adient l'adequació per a la circulació al llarg dels itineraris del servei. Es descriu l'anàlisi de l'adequació de les parades a la correcta prestació del servei i es comprometen a proposar mesures d'adequació.

En relació a l'assignació de vehicles (per tipus d'energia) a les diferents línies del servei base; es presenta un escalat de cada criteri d'assignació de vehicles segons emissions per justificar la seva assignació a les diferents línies del servei, els criteris exposats són adequats. Finalment es proporciona una taula molt detallada per cada període i tipus de dia on consten el nombre de vehicles assignats a cada línia per tipus de dia i energia.

**UTE 2**

En relació a la justificació del temps de recorregut: es realitza amb planificadors d'itineraris on-line; es proporciona una taula amb els temps de recorregut efectiu (sense comptar el temps de regulació) de cada sentit i línia per tipus de dia i separant hora punta i hora vall, especificant període. La presentació del temps de regulació en percentatge dificulta la valoració del temps de volta global. En relació amb el dimensionament del temps de recorregut es considera que és inadequat per un conjunt de línies significatives.

En relació a la justificació de la velocitat comercial: es presenta una taula amb la velocitat comercial, per cada línia, període, sentit, tipus de dia i bloc horari, obtinguda de la divisió de les longituds de cada trajecte entre els temps de recorregut presentats anteriorment, sense incloure el temps de regulació; es presenta una taula amb la velocitat comercial per cada línia, període, sentit i tipus de dia, calculada i justificada a partir d'un software de planificació, i dels temps de recorregut i regulació presentats anteriorment. En relació amb el dimensionament de la velocitat comercial es considera que és inadequat per un conjunt de línies significatives.

En relació a la justificació de produccions d'hores útils del servei es proporciona una taula per cada període amb el total d'hores per tipus de dia i total anual de període. En relació amb el dimensionament de les produccions (hores útils) es considera que és inadequat per un conjunt de línies significatives. Igualment, s'adjunten per a cada línia els valors d'expedicions i km útils per tipologia de dia, període i el total anual.

En relació a l'assignació del personal de conducció a les diferents línies del servei base: es proporciona una taula d'assignació dels torns de personal de conducció per línia, tipus de dia i període; es presenten els torns de conducció, per cada període, tipus de dia, expedicions i línia o línies corresponents, on es pot veure la durada de la jornada laboral de cadascun, així com l'hora d'inici i l'hora de finalització. El contingut proposat en relació a l'assignació del personal resulta limitat i poc detallat als efectes de la seva valoració.

En relació a l'assignació de vehicles (nombre i mida) a les diferents línies del servei base: es presenta una taula per cada període on consta el nombre de vehicles necessaris per línia i tipus de dia. La justificació de l'assignació de vehicles per atendre la demanda de la línia, la seva adequació per a la circulació al llarg dels itineraris i la seva adequació per a la prestació del servei a totes les parades resulta limitat i poc detallat als efectes de la seva valoració. En relació amb el dimensionament de l'assignació de vehicles (nombre i mida) es considera que és inadequat per un conjunt de línies significatives.

En relació a l'assignació de vehicles (per tipus d'energia) a les diferents línies del servei base: es proporciona una taula amb el nombre de vehicles per període segons mida i tipus d'energia

així com una taula per cada període i tipus de dia on consten el nombre de vehicles assignats a cada línia per mida i tipus d'energia. Es constata que el dimensionament segons els dos enfocaments no són consistents entre sí. S'assignen els vehicles menys contaminants als serveis que fan més quilòmetres sense tenir en consideració la minimització de les emissions contaminants especialment en les trames urbanes.

### **UTE 3**

En relació a la justificació del temps de recorregut: la licitadora ha analitzat les dades a partir de diverses fonts d'informació provinents de treball de camp i de gabinet; es proporcionen els temps de recorregut de cada període per a cada línia i sentit, i les variacions en % del temps de recorregut en dissabte i festiu. La presentació de la informació dificulta l'anàlisi del temps de recorregut incloent el temps de regulació.

En relació a la justificació de la velocitat comercial: els valors de la velocitat comercial apareixen en una taula resum conjuntament amb altres paràmetres on proporcionen valors de la velocitat comercial de cada línia per cada període segons el tipus de dia. Es proporciona informació sobre la velocitat comercial per bloc horari de manera no agregada amb la resta d'informació.

En relació a la justificació de produccions d'hores útils del servei es proporciona una taula per cada període amb el total d'hores útils per tipus de dia i total anual del període per a cada línia, amb un elevat grau de detall. Igualment, s'adjunten per a cada línia els valors d'expedicions i km útils per tipologia de dia, període i el total anual.

En relació a l'assignació del personal de conducció a les diferents línies del servei base: es proporciona una taula resum amb el nombre de torns totals per període i tipus de dia; es presenten els torns de conducció, per cada període, tipus de dia i línia on es pot veure l'inici i fi de la prestació del servei (hores útils). El contingut proposat en relació a l'assignació del personal resulta limitat i poc detallat als efectes de la seva valoració.

En relació a l'assignació de vehicles (nombre i mida) a les diferents línies del servei base: es proporciona una taula amb el nombre de vehicles necessaris per tipus de dia i línia, els disponibles i la reserva per a cada període; s'adjunta un estudi de l'assignació de vehicles segons criteris de capacitat; s'adjunten plànols dels recorreguts on s'hi identifiquen els possibles punts de conflicte segons la tipologia de vehicles i s'apunten solucions; s'aporta una anàlisi i propostes d'adequació de les parades per a vehicles articulats.



En relació a l'assignació de vehicles (per tipus d'energia) a les diferents línies del servei base: es presenta un estudi del perfil d'elevació i d'evolució històrica de la demanda de cada línia, així mateix es presenten els criteris seguits per a l'assignació per tipus d'energia, els criteris exposats es consideren adients. Finalment es proporcionen unes taules detallades per cada període i tipus de dia on consten el nombre de vehicles assignats a cada línia per energia i per motor.

## PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

Subcriteri 1.1.1	Puntuació Màxima	MOHN	UTE 1	UTE 2	UTE 3
Programació detallada del servei base establert al Projecte de servei	13	7,3	11,4	3,5	7,5

### 2.1.2. Subcriteri 1.1.2 "Ajustos proposats al servei base" (fins a 2 punts)

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.1.2 "Ajustos proposats al servei base":

#### MOHN

La concreció i justificació de les millores proposades als horaris del servei base establert al Projecte de servei per tal d'assolir una major eficiència en l'atenció a la demanda del servei i en l'aprofitament dels recursos humans i materials necessaris es considera molt adequada. Es presenten un total de catorze actuacions concretes per millorar els horaris proporcionats al PPTE amb els següents objectius: coordinació dels horaris de línies amb itinerari comú, ajust dels temps de recorregut per augmentar la puntualitat i regularitat, ajust del nombre de busos i ampliació de la cobertura de servei per ajustar l'oferta a la demanda. Es proposa i justifica l'explotació amb final creuat de dues línies. Es proporciona una descripció detallada de cada millora proposada amb una justificació adequada.

**UTE 1**

La concreció i justificació de les millores proposades als horaris del servei base establert al Projecte de servei per tal d'assolir una major eficiència en l'atenció a la demanda del servei i en l'aprofitament dels recursos humans i materials necessaris es considera suficient. Es presenten els ajustos dividits en dos grans blocs, els que milloren l'eficiència en l'atenció a la demanda i els que milloren l'aprofitament dels recursos. Les propostes del primer bloc es plantegen de manera genèrica, sense justificació o anàlisi d'idoneïtat, a excepció de les millores referents a la coordinació d'horaris amb itinerari comú, on s'exposen tres millores concretes. Dins del segon bloc es proposen ajustos, que es troben exposats de manera genèrica i sense concreció en les millores a implementar, per equilibrar el temps de regulació en les línies que tenen una diferència més gran entre el temps de regulació en una capçalera i l'altra.

**UTE 2**

La concreció i justificació de les millores proposades als horaris del servei base establert al Projecte de servei per tal d'assolir una major eficiència en l'atenció a la demanda del servei i en l'aprofitament dels recursos humans i materials necessaris es considera adequada. Es diferencien dos blocs de propostes, un relacionat amb l'atenció a la demanda del servei i un altre relacionat amb l'aprofitament de recursos. Al primer bloc es presenta una millora concreta de coordinació dels horaris de línies amb itineraris comuns i un compromís d'analitzar altres corredors i la intermodalitat entre modes de transport. Al segon bloc s'aporten sis millores concretes on es justifica d'una manera detallada l'explotació amb una reducció de vehicles ajustant els horaris i els temps de volta respectant els requeriments del PPTE.

**UTE 3**

La concreció i justificació de les millores proposades als horaris del servei base establert al Projecte de servei per tal d'assolir una major eficiència en l'atenció a la demanda del servei i en l'aprofitament dels recursos humans i materials necessaris es considera molt adequada. Es presenten un total de trenta-sis actuacions concretes per millorar els horaris proporcionats al PPTE amb els següents objectius: coordinació dels horaris de línies amb trams comuns, ajust del servei a la demanda, coordinació entre els serveis diürn i nocturn, servei en punts singulars i major eficiència en l'aprofitament dels recursos. Es proporciona una descripció detallada de cada millora proposada amb una justificació adequada.

**PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI**

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

Subcriteri 1.1.2	Puntuació Màxima	MOHN	UTE 1	UTE 2	UTE 3
Ajustos proposats al servei base	2	1,8	1,0	1,4	1,8

### 2.1.3. Subcriteri 1.1.3 “Tractament de situacions operatives especials” (fins a 4 punts)

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.1.3 “Tractament de situacions operatives especials”:

#### MOHN

La justificació de l'operativa prevista a les terminals del servei es troba indicada. El contingut proposat en relació a l'anàlisi de les terminals resulta detallat a efectes de la seva valoració. En aquesta anàlisi s'han estudiat les principals problemàtiques i es realitzen propostes d'actuació, on s'ha tingut en compte la caracterització de les línies nocturnes. Es justifica la proposta de regulació horària i l'operativa als orígens i finals creuats amb detall suficient. Pel que fa a l'impacte sobre l'entorn, s'aporta una proposta adient sobre les accions a aplicar a les terminals per part del personal de conducció i del personal d'inspecció en relació a la conducció, seguretat i l'estacionament. La descripció de l'aturada del motor, que s'estableix en temps majors a 3 minuts, es considera suficient.

La justificació de l'operativa del servei en cas d'interrupció dels itineraris habituals es troba identificada. La proposta presentada no detalla específicament cada tipus de situació. En el cas d'interrupcions programades, es considera que la descripció és suficient: es mostra un diagrama sobre l'operativa a seguir, es detalla el procediment que s'aplicaria i es fa una descripció dels avisos realitzats i del tractament de l'eina GIT. Pel que fa a les actuacions sobre interrupcions no programades es considera que la proposta està poc detallada.

La justificació de l'operativa prevista en el cas d'esdeveniments excepcionals o afectacions al sistema de transport que impliquin puntualment una elevada demanda del servei no està suficientment detallada. D'altra banda, es detalla un temps de resposta màxim d'actuació per a diferents situacions i també s'identifiquen algunes de les situacions que poden produir circumstàncies d'elevada demanda.

No s'ha identificat amb claredat la justificació de l'operativa i protocols d'actuació per garantir a les persones usuàries la bona qualitat de la prestació del servei .

#### **UTE 1**

La justificació de l'operativa prevista a les terminals del servei es troba indicada. El contingut proposat en relació a l'anàlisi de les terminals resulta detallat a efectes de la seva valoració. En aquest anàlisi, s'aporta una taula detallada de l'anàlisi de les terminals, indicant les dificultats i necessitats d'adequació. S'exemplifica una possible actuació per l'adequació d'una terminal i s'indica que es completarà l'estudi els tres primers mesos a la resta de terminals. Es presenta una taula concreta d'operativa d'estacionament de vehicles a les terminals amb propostes de millora de l'estacionament allà on ho consideren necessari. Es presenta una exemplificació detallada sobre les actuacions a realitzar pel personal de conducció quan s'aproxima a la terminal. Es descriu amb detall l'operativa prevista per reduir l'impacte sobre l'entorn per part del personal de conducció i les accions previstes, entre elles el temps màxim per aturar motors, que s'estableix en 2 minuts. El tractament i caracterització de les terminals de les línies nocturnes es considera poc específic. Es descriu de forma adient l'operativa en cas d'incidència o situació imprevista a les terminals.

La justificació de l'operativa del servei prevista en cas d'interrupció dels itineraris habituals es troba identificada. Es presenta un esquema global on es proposa l'operativa a dur a terme en cas d'interrupció dels itineraris habituals diferenciant entre programades i no programades. Es presenten taules detallades sobre els nivells d'alerta associats a les interrupcions, amb els protocols d'actuació i de comunicació amb els actors interns i externs identificats en funció del nivell d'alerta establert. Es contempla un temps de resposta adequat en les situacions operatives previstes en cas d'interrupció dels itineraris habituals.

La justificació de l'operativa del servei prevista en el cas d'esdeveniments excepcionals o afectacions al sistema de transport que impliquin puntualment una elevada demanda del servei es troba detallada de forma exhaustiva. Es presenta un esquema global on es proposa l'operativa a dur a terme en cas d'increment de demanda, diferenciant entre necessitats programades i no programades. Es descriu de manera molt detallada un seguit de situacions detectades en l'actualitat que poden produir situacions puntuals d'alta demanda, aportant una taula descriptiva completa sobre possibles afectacions, classificades segons municipis i línies afectades amb un plànol de localització. Es contempla un temps de resposta adequat en les situacions operatives en el cas d'esdeveniments excepcionals o afectacions al sistema de transport que impliquin puntualment una elevada demanda. Finalment es proposa una prova pilot a cinc parades de gran demanda per a la monitorització de la demanda a temps real.

Es justifica l'operativa i protocols d'actuació per garantir a les persones usuàries la bona qualitat de la prestació del servei. Es realitza una proposta de seguiment i avaluació contínua amb indicadors operatius, com el temps de resposta de les situacions operatives especials, l'eficàcia en la resolució d'incidències o el grau de satisfacció de les persones usuàries a través dels sistemes de queixes, suggeriments i reclamacions. Es presenta un mapa de riscos on s'analitza l'impacte de les incidències o necessitats identificades. Finalment, s'aporta informació sobre la comunicació als agents socials implicats, utilitzant mecanismes que l'administració metropolitana posa a disposició de les empreses operadores.

## **UTE 2**

La justificació de l'operativa prevista a les terminals del servei es troba indicada. S'aporta una anàlisi basada en les implicacions que suposarien en les terminals els augments del nombre de vehicles que es poguessin produir. L'anàlisi i proposta de millora de les terminals es centra principalment en la identificació de la disponibilitat d'espai per a dos o més autobusos i en la manera d'ampliar-les. Es defineixen protocols generals d'actuació a les terminals en relació a les accions a realitzar per part del personal de conducció, a la regulació, al temps de sortida i a l'obligatorietat d'aturar els motors a partir de temps de regulació superior als 3 minuts. L'anàlisi de les terminals no ha tingut en compte la caracterització de les línies nocturnes.

La justificació de l'operativa dels serveis prevista en cas d'interrupció dels itineraris habituals es troba identificada. Es proposa rebre informació a partir de l'escolta de xarxes socials, del personal de conducció i de les comunicacions reglades amb les administracions, classificant les incidències en programades i no programades de cara a la proposta d'actuacions. Es considera adient l'esquema presentat que detalla les actuacions a realitzar en cas d'incidència. S'indica de forma general el tipus de resposta en relació a l'adaptació d'horaris, reforç dels serveis o modificació dels itineraris, a través de catàlegs de reforços o d'itineraris alternatius. Es presenta una taula poc específica sobre exemples d'incidències programades amb la informació que es mostrarà sobre els avisos dels desviaments i plànols. També es presenta una taula poc consistent on es mostren propostes de vies alternatives a talls en carrers per desviaments en diferents municipis.

La justificació de l'operativa prevista en el cas d'esdeveniments excepcionals o afectacions al sistema de transport que impliquin puntualment una elevada demanda del servei es troba identificada. S'aporta detall i concreció a l'anàlisi i a les mesures previstes quant a disponibilitat de recursos materials i humans. Es presenten taules descriptives i detallades, amb explicació dels temps de resposta, els recursos assignats i les alternatives previstes als increments de necessitats. Es presenta una taula d'anàlisi i una descripció detallada sobre

tipologies d'esdeveniments que poden causar un increment de demanda puntual segons la línia. No s'inclou dins de l'estudi de situacions d'alta demanda les possibles incidències que podrien afectar a línies locals ni nocturnes.

Justifica l'operativa i els protocols d'actuació per garantir a les persones usuàries la bona qualitat de la prestació del servei. Es proposen quatre etapes consistents en la identificació, disseny de procediments, comunicació i execució d'operatives especials, amb un posterior seguiment i avaluació. S'indica que es tenen contactes amb empreses prestadores de serveis auxiliars i de prevenció, sense concretar en quins aspectes donaran suport.

### UTE 3

En relació la justificació de l'operativa prevista a les terminals del servei: es presenta una anàlisi de les terminals, amb identificació de les principals problemàtiques sense establir propostes de millora. El contingut proposat en relació a l'impacte de l'operativa a l'entorn de les terminals resulta limitat als afectes de la seva valoració: s'identifica contingut associat però es planteja una resposta parcial a aquest element.

No s'ha identificat amb claredat la justificació de l'operativa del servei prevista en cas d'interrupció dels itineraris habituals del servei, en el cas d'esdeveniments excepcionals o afectacions al sistema de transport que impliquin una elevada demanda del servei, i la justificació de l'operativa i protocols d'actuació per garantir a les persones usuàries la bona qualitat de la prestació del servei.

### PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

Subcriteri 1.1.3	Puntuació Màxima	MOHN	UTE 1	UTE 2	UTE 3
Tractament de situacions operatives especials	4	2,1	3,2	2,1	0,2

### 2.2. Valoració del criteri 1.2 "Qualitat del servei" (fins a un màxim de 23 punts)

L'apartat 11.1 del plec de clàusules administratives particulars estableix que el criteri "Qualitat del servei" es valorarà a través dels subcriteris i aspectes següents:

- **Vehicles provisionals a aportar per l'empresa licitadora:** Consistència i detall de la proposta de vehicles provisionals, i adequació a les necessitats del servei. Antiguitat dels vehicles provisionals proposats. Nivells d'emissions i estalvi energètic. Estat general actual dels vehicles. Condicions d'accessibilitat dels vehicles. Configuració interna dels vehicles. Carrosseria i acabats. Actuacions previstes sobre els vehicles provisionals prèviament a la seva entrada en servei. **(4,0 punts)**
- **Equips i sistemes embarcats proposats recollits al PPTE:** Consistència i detall de la proposta dels equips i sistemes, i adequació a les necessitats del servei. Justificació i qualitat del sistema SAEI definitiu proposat. Justificació i qualitat del sistema d'informació a bord de l'autobús. Justificació i qualitat del sistema de videovigilància. Justificació i qualitat del sistema de comptatge de viatgers. Justificació i qualitat del sistema de seguretat activa avançat a bord. Justificació i abast de les funcionalitats dels sistemes provisionals proposats per a l'inici del servei i de les activitats previstes per garantir el seu correcte funcionament en el moment d'iniciar el servei. Justificació i abast del calendari i de les activitats previstes per garantir una correcta transició dels equipaments provisionals (SAEI) als equipaments definitius. **(4,5 punts)**
- **Milliores ofertes pels licitadors en relació a equips i sistemes embarcats no recollits al PPTE:** Abast, consistència i detall de la millora proposada en relació al sistema WiFI. Adequació de la millora proposada a les necessitats del servei. Calendari d'implantació de la millora proposada. **(0,5 punts)**
- **Organització i formació del personal dedicat a la prestació del servei.** Consistència, detall i adequació de l'estructura i organització del personal proposades per a atendre les necessitats del servei. Material i recursos de què disposa el personal. Model de gestió del personal proposat. Qualitat, consistència i grau de detall del *Pla de formació* proposat, amb particular atenció a la formació en atenció al client (especialment dirigida a l'atenció a persones d'edat avançada i/o amb diversitat funcional i/o en situació de vulnerabilitat). **(4,0 punts)**
- **Senyalització i gestió de les parades del servei:** Consistència, detall, abast i adequació al servei de la proposta d'operativa prevista per dur a terme la senyalització, informació, manteniment i renovació de les parades del servei. Mitjans humans i materials assignats per al desenvolupament d'aquesta operativa. Model de relació directa amb l'AMB en relació a la senyalització i gestió de les parades. Particularment, les actuacions destinades al control de la qualitat de la senyalització i gestió de les parades, així com la concreció i el nombre de recursos dedicats. **(3,0 punts)**
- **Inspecció i control del servei proposat:** Qualitat, abast, adequació al servei i grau de detall del *Pla d'inspecció i control del servei* proposat. Mitjans humans i materials assignats per al seu desenvolupament. Model de relació directa amb l'AMB. Particularment, les

actuacions destinades al control de la qualitat del servei; així com les actuacions destinades al control i lluita contra el frau, el compromís respecte al nombre i la distribució de les inspeccions per al control del frau i els mecanismes proposats per a la verificació per part de l'AMB d'aquest compromís. Garanties de control del frau adequades a la realitat del servei. **(4,0 punts)**

- **Pla de sostenibilitat ambiental:** Qualitat i adequació al servei i grau de detall del *Pla de sostenibilitat ambiental*. Actuacions proposades orientades a l'eficiència energètica del servei, la minimització d'emissions contaminants i la minimització de contaminació acústica, tenint en compte els vehicles i el personal de conducció. **(3,0 punts)**

#### **2.2.1.Subcriteri 1.2.1 “Vehicles provisionals a aportar per l’empresa licitadora” (fins a 4 punts)**

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.2.1 “Vehicles provisionals a aportar per l’empresa licitadora”:

##### **MOHN**

El contingut proposat permet valorar, pel detall i la consistència del mateix, l'adequació al servei dels vehicles provisionals a aportar per l'empresa licitadora des del punt de vista de les característiques essencials dels vehicles.

L'antiguitat dels vehicles provisionals proposats es troba indicada. Ofereixen vehicles amb antiguitats diverses -27 vehicles de més de 9 anys, 9 vehicles entre 6 i 9 anys, 2 vehicles de menys de 3 anys i 3 vehicles nous- fet que representa una antiguitat mitjana de 7,8 anys a l'inici del servei (en el supòsit que es produís l'1 de gener de 2021, d'acord amb la hipòtesi establerta a l'apartat 5.2.2 del PPTE).

El nivell d'emissions i l'estalvi energètic segons energia de tracció i motorització es troben identificats. L'oferta inclou 35 vehicles dièsel Euro 5 i 6 vehicles híbrids dièsel-elèctric Euro 6c.

L'estat general actual dels vehicles es troba convenientment justificat, atenent a la informació gràfica de detall presentada en la proposta.

La definició de l'accessibilitat del vehicle es troba indicada, fent atenció als principals elements que configuren l'accessibilitat (rampes d'accés, kneeling i places per a cadira de rodes).



La configuració interna dels vehicles queda identificada: es descriu la capacitat màxima disponible –amb detall del nombre de seients i les places de peu- així com el nombre de vehicles de tipologia low entry.

La carrosseria i acabats es troben indicats mitjançant la identificació del fabricant i aportant la documentació gràfica corresponent.

No s'ha identificat amb claredat la justificació de les actuacions previstes sobre els vehicles prèviament a la seva entrada en servei.

#### **UTE 1**

El contingut proposat permet valorar, pel grau de detall i la consistència del mateix, l'adequació al servei dels vehicles provisionals a aportar per l'empresa licitadora des del punt de vista de les característiques essencials dels vehicles.

L'antiguitat dels vehicles provisionals proposats es troba indicada. Ofereixen vehicles amb antiguitats diverses -21 vehicles de més de 12 anys, 19 vehicles de més de 10 anys i 1 vehicle entre 6 i 10 anys- fet que representa una antiguitat mitjana de 11,7 anys a l'inici del servei (en el supòsit que es produís l'1 de gener de 2021, d'acord amb la hipòtesi establerta a l'apartat 5.2.2 del PPTE).

El nivell d'emissions i l'estalvi energètic segons energia de tracció i motorització es consideren troben identificats. L'oferta inclou 28 vehicles dièsel Euro 4 i 13 vehicles dièsel Euro 5.

L'estat general actual dels vehicles es troba justificat breument, atenent a la informació descriptiva presentada en la proposta.

La definició de l'accessibilitat del vehicle es troba indicada, fent atenció a tots els elements que configuren l'accessibilitat (rampes d'accés, kneeling, places per a cadira de rodes, pulsadors de rampa i parada, entre d'altres).

La configuració interna dels vehicles queda identificada: es descriu la capacitat màxima disponible –amb detall del nombre de seients i les places de peu- així com el nombre de vehicles de tipologia low entry.

La carrosseria i acabats es troben exhaustivament indicats mitjançant la identificació del fabricant així com dels principals element que configuren els acabats segons model (butaques, pis, vidres, etc.).

Es considera que es justifiquen de forma adient les actuacions previstes sobre els vehicles provisionals prèviament a la seva entrada en servei. S'identifiquen les actuacions sobre els principals elements que configuren el vehicle, tant des del punt de vista mecànic com de qualitat interior.

## **UTE 2**

El contingut proposat permet valorar, pel grau de detall i la consistència del mateix, l'adequació al servei dels vehicles provisionals a aportar per l'empresa licitadora des del punt de vista de les característiques essencials dels vehicles.

L'antiguitat dels vehicles provisionals proposats es troba indicada. Ofereixen vehicles amb antiguitats diverses -6 vehicles d'entre 1 i 3 anys i 35 vehicles de menys d'un any- fet que representa una antiguitat mitjana de 0,7 anys a l'inici del servei (en el supòsit que es produís l'1 de gener de 2021, d'acord amb la hipòtesi establerta a l'apartat 5.2.2 del PPTE).

El nivell d'emissions i l'estalvi energètic segons energia de tracció i motorització es troben identificats. L'oferta inclou 27 vehicles híbrids dièsel-elèctric Euro 6, 13 vehicles de GNC Euro 6d i 1 vehicle dièsel Euro 6d.

L'estat general actual dels vehicles es troba convenientment justificat, atenent a la informació gràfica presentada en la proposta.

La definició de l'accessibilitat del vehicle es troba indicada, fent atenció als principals elements que configuren l'accessibilitat (rampes d'accés, kneeling i places per a cadira de rodes).

La configuració interna dels vehicles queda identificada: es descriu la capacitat màxima disponible –amb detall del nombre de seients i les places de peu-.

La carrosseria i acabats es troben indicats mitjançant la identificació del fabricant i aportant la documentació gràfica corresponent.

Es considera que es justifiquen de forma adient les actuacions previstes sobre els vehicles provisionals prèviament a la seva entrada en servei. S'identifiquen les actuacions sobre els principals elements que configuren el vehicle, tant des del punt de vista mecànic com de qualitat interior.

### UTE 3

El contingut proposat, consistent en una taula amb matrícules i un inventari de les característiques i l'estat dels elements identificats juntament amb documentació gràfica, no permet valorar l'adequació al servei des del punt de vista de les característiques essencials dels vehicles que ofereix la licitadora ja que aquest contingut - matrícula i inventari- no determina de manera unívoca i clara el tipus de vehicle (classe i dimensions), l'antiguitat ni la motorització.

No s'ha identificat amb claredat l'antiguitat dels vehicles provisionals proposats, el nivell d'emissions i l'estalvi energètic segons energia de tracció i motorització, i la configuració interna dels vehicles.

L'estat general actual dels vehicles es troba convenientment justificat atenent a l'inventari presentat per vehicle, a la informació gràfica annexada i al certificat de revisió i posada en funcionament que s'adjunta.

Igualment, es troba definida l'accessibilitat del vehicle, fent atenció a les rampes d'accés i al kneeling però sense detallar les places per a cadira de rodes.

El contingut proposat en relació a carrosseria i acabats, consistent en fotografies dels vehicles, resulta limitat i poc detallat als efectes de la seva valoració: s'identifica contingut associat però es planteja una resposta parcial i descontextualitzada a aquest aspecte.

En relació a les actuacions previstes sobre els vehicles provisionals prèviament a la seva entrada en servei: s'aporta un certificat on es fa constar de manera poc detallada la renovació de parts i components dels vehicles.

### PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

Subcriteri 1.2.1			Puntuació Màxima	MOHN	UTE 1	UTE 2	UTE 3
Vehicles aportar licitadora	provisionals per	a l'empresa	4	2,6	2,0	3,9	0,4

### **2.2.2 Subcriteri 1.2.2 “Equips i sistemes embarcats proposats recollits al PPTE” (fins a 4,5 punts)**

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.2.2 “Equips i sistemes embarcats proposats recollits al PPTE”:

#### **MOHN**

En relació a la justificació i qualitat del sistema SAEI definitiu: es realitza una descripció detallada tant del sistema central com dels equips embarcats; el model d'arquitectura proposat, el model tècnic de la solució adoptada, la viabilitat tècnica i d'implantació queden indicats; es considera que la descripció de les funcionalitats s'adequa a les necessitats del servei; el termini d'implementació del sistema és de 10 mesos, fet que redueix el termini màxim de 12 mesos demanat al PPTE.

En relació a la justificació i qualitat del sistema d'informació a bord de l'autobús: la informació visual de les pantalles d'informació a l'usuari és detallada i s'adequa a les necessitats del servei; la relació del sistema amb el SAEI queda indicada, així com el model d'arquitectura, el model tècnic de la solució adoptada, la viabilitat tècnica i d'implantació, i coincideix en el termini d'implementació.

En relació a la justificació i qualitat del sistema de videovigilància: la justificació tècnica i operativa és detallada i s'adequa a les necessitats del servei; es proposen 4 càmeres per autobusos midis i estàndard, i 6 per autobusos articulats i s'indica que es visualitza l'interior del vehicle amb possibilitat de pixelar o eliminar zones gravades; es justifica com un element més del sistema SAEI i, per tant, coincideix en el termini d'implementació.

En relació a la justificació i qualitat del sistema de comptatge de viatgers: el sistema de comptatge de viatgers es descriu de manera detallada; s'expliquen els resultats del comptatge de viatgers i de la matriu OD; la relació del sistema amb el SAEI queda indicada i, per tant, coincideix en el termini d'implementació.

En relació a la justificació i qualitat del sistema de seguretat activa avançat a bord: s'expliquen amb claredat els components que la componen, així com les seves funcionalitats; s'indiquen els resultats esperats i la manera de transferir-los a l'AMB; el termini per la seva instal·lació redueix el termini màxim demanat al PPTE.

Es justifica de manera detallada l'abast de les funcionalitats dels sistemes provisionals proposats per a l'inici del servei i de les activitats previstes per garantir el seu correcte funcionament en el moment d'iniciar el servei.

Es descriuen de manera detallada el calendari i les activitats previstes per garantir una correcta transició dels equipaments provisionals (SAEI) als equipaments definitius és detallada.

#### **UTE 1**

En relació a la justificació i qualitat del sistema SAEI definitiu proposat: es realitza una descripció detallada tant del sistema central com dels equips embarcats; el model d'arquitectura proposat, el model tècnic de la solució adoptada, la viabilitat tècnica i d'implantació queden indicats; es considera que la descripció de les funcionalitats s'adequa a les necessitats del servei; el termini d'implementació del sistema és de 10 mesos, fet que redueix el termini màxim de 12 mesos demanat al PPTE.

En relació a la justificació i qualitat del sistema d'informació a bord de l'autobús: la informació visual de les pantalles d'informació a l'usuari és detallada i aporta dades addicionals d'ocupació en temps real que s'adeqüen a les necessitats del servei; la relació del sistema amb el SAEI queda indicada, així com el model d'arquitectura, el model tècnic de la solució adoptada, la viabilitat tècnica i d'implantació, i coincideix en el termini d'implementació.

En relació a la justificació i qualitat del sistema de videovigilància: els elements es descriuen amb detall però la justificació tècnica i operativa s'indica de manera genèrica; es proposen 4 càmeres per vehicles midis o estàndard i 6 càmeres per vehicles articulats i s'indica que es visualitza l'interior del vehicle amb possibilitat de pixelar o eliminar zones gravades; es justifica com un element més del sistema SAEI i, per tant, coincideix en el termini d'implementació.

La descripció del sistema de comptatge de viatgers és molt detallada: es descriuen amb detall els elements que componen el sistema, així com les seves funcionalitats; es diferencia clarament entre el tractament de les dades provinents del sistema de comptatge de passatgers i les del càlcul de la matriu OD; la relació del sistema amb el SAEI queda indicada i, per tant, coincideix amb el termini d'implementació.

En relació a la justificació i qualitat del sistema de seguretat activa avançat a bord: s'expliquen amb claredat els components que el componen, així com les seves funcionalitats; s'indiquen els resultats esperats i la manera de transferir-los a l'AMB; el sistema estarà operatiu des de l'inici de la prestació del servei a la flota provisional incorporada per l'operador i el termini per a la resta de la flota redueix el termini màxim demanat al PPTE.

Es justifica de manera detallada l'abast de les funcionalitats dels sistemes provisionals proposats per a l'inici del servei i de les activitats previstes per garantir el seu correcte funcionament en el moment d'iniciar el servei.

S'indiquen el calendari i les activitats previstes per garantir una correcta transició dels equipaments provisionals (SAEI) als equipaments definitius és detallada.

## **UTE 2**

L'oferta es considera, per aquest subcriteri, adient.

En relació a la justificació i qualitat del sistema SAEI definitiu proposat: es realitza una descripció detallada tant del sistema central com dels equips embarcats; el model d'arquitectura proposat, el model tècnic de la solució adoptada, la viabilitat tècnica i d'implantació queden indicats; es considera que la descripció de les funcionalitats s'adequa a les necessitats del servei; la proposta no identifica si es tracta d'un desenvolupament propi o per contra s'implementarà la solució d'algun proveïdor; el termini d'implementació del sistema és de 9 mesos, fet que redueix el termini màxim de 12 mesos demanat al PPTE.

En relació a la justificació i qualitat del sistema d'informació a bord de l'autobús: la informació visual de les pantalles d'informació a l'usuari és detallada i s'adequa a les necessitats del servei; la relació del sistema amb el SAEI queda indicada de manera genèrica.

En relació a la justificació i qualitat del sistema de videovigilància: la justificació tècnica i operativa és detallada i s'adequa a les necessitats del servei; es proposen 2 càmeres als vehicles midis, 3 als estàndard i 4 als articulats, prèvia aprovació per part de l'AMB, ja que indiquen que es dona cobertura a tot l'interior del vehicle; s'indica la possibilitat de realitzar "pixelat" selectiu de zones.

En relació a la justificació i qualitat del sistema de comptatge de viatgers: el sistema de comptatge de viatgers es descriu de manera genèrica; l'explicació dels resultats del comptatge de viatgers i de la matriu OD es realitza de forma global; la relació del sistema amb el SAEI queda indicada.

En relació a la justificació i qualitat del sistema de seguretat activa avançat a bord: s'expliquen els components que el componen i les funcionalitats de manera general; s'indiquen els resultats esperats i la manera de transferir-los a l'AMB; el termini per la seva instal·lació coincideix amb el termini màxim demanat al PPTE.

Es justifica de manera detallada l'abast de les funcionalitats dels sistemes provisionals proposats per a l'inici del servei i de les activitats previstes per garantir el seu correcte funcionament en el moment d'iniciar el servei.

S'indiquen el calendari i les activitats previstes per garantir una correcta transició dels equipaments provisionals (SAEI) als equipaments definitius és detallada.

### **UTE 3**

Es realitza una descripció general del SAEI definitiu amb el model d'arquitectura i el model tècnic. El contingut aportat no permet identificar amb claredat si la proposta s'adequa a les necessitats del servei ja que no determina la sol·lució tècnica aplicada al servei.

Es realitza una descripció general del sistema d'informació a bord de l'autobús amb el model d'arquitectura i el model tècnic. El contingut aportat no permet identificar amb claredat si la proposta s'adequa a les necessitats del servei ja que no determina la sol·lució tècnica aplicada al servei.

Es realitza una descripció general del sistema de videovigilància. El contingut aportat no permet identificar amb claredat si la proposta s'adequa a les necessitats del servei ja que no determina la sol·lució tècnica aplicada al servei.

En relació a la justificació i qualitat del sistema de comptatge de viatgers: la descripció del sistema de comptatge de viatgers és genèrica; es descriuen de manera general els elements que componen el sistema, així com les seves funcionalitats; es diferencia entre el tractament de les dades provinents del sistema de comptatge de passatgers i les del càlcul de la matriu OD.

En relació a la justificació i qualitat del sistema de seguretat activa avançat a bord: s'expliquen amb claredat els components que el componen, així com les seves funcionalitats; el termini d'implementació no queda indicat.

No s'ha identificat amb claredat la justificació i abast de les funcionalitats dels sistemes provisionals proposats per a l'inici del servei i de les activitats previstes per garantir el seu correcte funcionament en el moment d'iniciar el servei.

No s'ha identificat amb claredat la descripció del calendari i de les activitats previstes per garantir una correcta transició dels equipaments provisionals (SAEI) als equipaments definitius.

## PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

Subcriteri 1.2.2			Puntuació Màxima	MOHN	UTE 1	UTE 2	UTE 3
Equips embarcats recollits al PPTE	i sistemes proposats		4,5	4,2	4,0	3,7	0,5

### *2.2.3.Subcriteri 1.2.3 “Milliores ofertes pels licitadors en relació a equips i sistemes embarcats no recollits al PPTE” (fins a 0,5 punts)*

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.2.3 “Milliores ofertes pels licitadors en relació a equips i sistemes embarcats no recollits al PPTE”:

#### MOHN

Es proposa la implementació d'un sistema wifi per a usuaris a bord de tots els vehicles destinats al servei. La proposta explica les característiques del sistema de manera detallada tenint en compte les funcionalitats del sistema. Els elements que componen el sistema queden descrits aportant un detall que justifica la proposta. Es proposa un termini d'implantació de 5 mesos que es consiera raonable atenent a les tasques a realitzar.

#### UTE 1

Es proposa la implementació d'un sistema wifi per a usuaris a bord de tots els vehicles destinats al servei. La proposta explica les característiques del sistema de manera detallada tenint en compte les funcionalitats del sistema. Els elements que componen el sistema queden descrits aportant un detall que justifica la proposta. Es proposa un termini d'implantació de 10 mesos que es consiera raonable atenent a les tasques a realitzar.

#### UTE 2

Es proposa la implementació d'un sistema wifi per a usuaris a bord de tots els vehicles destinats al servei. La proposta explica les característiques del sistema de manera detallada tenint en compte les funcionalitats del sistema. Els elements que componen el sistema queden descrits aportant un detall que justifica la proposta. Es proposa un termini d'implantació de 6 mesos que es consiera raonable atenent a les tasques a realitzar.



### UTE 3

Es proposa la implementació d'un sistema wifi per a usuaris a bord dels vehicles. La proposta detalla aspectes tècnics tenint en compte les funcionalitats del sistema. Els elements que componen el sistema queden descrits aportant un detall que justifica la proposta. No s'identifica amb claredat el nombre de vehicles i el termini d'implantació.

### PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

Subcriteri 1.2.3	Puntuació Màxima	MOHN	UTE 1	UTE 2	UTE 3
Millores ofertes pels licitadors en relació a equips i sistemes embarcats no recollits al PPTE	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3

#### *2.2.4.Subcriteri 1.2.4 "Organització i formació del personal dedicat a la prestació del servei" (fins a 4 punts)*

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.2.4 "Organització i formació del personal dedicat a la prestació del servei":

### MOHN

La consistència, detall i adequació de l'estructura i organització del personal proposades per a atendre les necessitats del servei es considera suficient. La proposició descriu acuradament l'estructura organitzativa del personal a partir de l'organigrama i de diverses taules amb el detall del nombre de persones per àrees organitzatives. També exposa la dedicació d'hores anuals del personal del servei però no identifica les hores mensuals. Destaca la dedicació destinada al control de la qualitat del servei i als aspectes mediambientals. El contingut proposat en relació a la quantificació de paràmetres utilitzats així com la metodologia per a l'obtenció del nombre de conductors/es necessari per a la prestació del servei resulta limitat i poc detallat als efectes de la seva valoració. Així mateix, s'adjunten les fitxes descriptives de cada lloc de treball, que contenen informació detallada sobre les funcions i característiques de cada lloc de treball

La proposta detalla els materials i recursos que posarà a disposició del personal, incloent tots els elements que es consideren necessaris per a la correcta prestació del Servei.

El model de gestió del personal presentat es descriu de manera detallada. Es contempla de manera transversal dins l'estructura organitzativa la responsabilitat social mitjançant la col·laboració amb empreses d'economia social o d'inserció laboral que afavoreixen la integració de col·lectius vulnerables. Igualment el model contempla de manera transversal un pla d'acció orientat a preservar la igualtat entre homes i dones en l'exercici del treball. Així mateix, s'inclouen procediments i programes concrets de gestió de la seguretat en la conducció i les instal·lacions.

El pla de formació presentat es considera molt adequat atenent a la seva estructura, a la descripció detallada dels objectius del pla -generals i específics-, a la proposta presentada d'avaluació i seguiment que facilita la traçabilitat i resultat de cada acció formativa, així com al grau de detall de la pròpia definició dels cursos. El pla inclou una àmplia proposta d'activitats formatives adreçades als empleats de totes les àrees, adaptant-se a cadascun dels perfils. Destaquen els cursos específics de gestió de conflictes. Cada acció formativa inclou de manera molt detallada els objectius, continguts, característiques i avaluació de cadascuna de les propostes. S'adjunta una taula resum de la planificació de la formació en la qual queden clarament justificades les hores totals de formació del pla pels anys del contracte, amb els cursos per categories, hores i nombre de personal. Es constata que el pla inclou accions formatives per a l'atenció a les persones usuàries, la pràctica d'una conducció eficient, la conducció de noves tipologies de vehicles, el compliment de bones pràctiques ambientals (especialment de selecció de residus), la seguretat vial, la igualtat de gènere i l'atenció a persones amb diversitat funcional, persones d'edat avançada o persones en situació de vulnerabilitat.

#### **UTE 1**

La consistència, detall i adequació de l'estructura i organització del personal proposades per a atendre les necessitats del servei es considera adequada. La proposició exposa clarament l'estructura del personal a partir de l'organigrama de l'empresa que inclou la quantificació de personal i una taula que justifica les funcions, hores mensuals i anuals de cada lloc de treball. Es justifica de manera detallada la quantificació de les hores anuals corresponents a la jornada laboral que permeten obtenir el nombre total de conductors/es. La metodologia per a l'obtenció del nombre de conductors/es necessari a partir de les hores anuals per a la prestació del servei es troba ben detallada. Així mateix, adjunten les fitxes descriptives de cada lloc de treball, que contenen informació detallada sobre les funcions i característiques

de cada lloc de treball. Destaca la dedicació del personal d'atenció al client i del personal destinat al control de qualitat.

La proposta detalla els materials i recursos que posarà a disposició del personal, incloent tots els elements que es consideren necessaris per a la correcta prestació del Servei. Així mateix, inclou recursos específics destinats a la millora de la comunicació interna.

El model de gestió de personal presentat es descriu de manera detallada. Es contempla de manera transversal dins l'estructura organitzativa la responsabilitat social mitjançant l'establiment de mesures concretes d'inserció ocupacional, educació i convivència per a la integració social de persones amb risc d'exclusió. Igualment, el model contempla de manera transversal el compromís de millora de la igualtat entre homes i dones dins l'empresa. Així mateix, s'inclouen programes i mesures concretes de gestió de la seguretat en la conducció i les instal·lacions.

El pla de formació proposat es considera adequat. El pla descriu a trets generals els objectius, les fases principals de desenvolupament i el sistema d'avaluació i de seguiment. A més, incorpora una àmplia selecció de cursos de diferents tipologies que s'adaptin a cadascun dels perfils professionals. S'inclou el contingut d'alguns dels cursos proposats del pla. S'adjunta una taula resum de planificació de la formació en què queden clarament justificades les hores totals de formació del pla pels anys del contracte, amb els cursos per categories, hores i nombre de personal. Es constata que el pla inclou accions formatives per a l'atenció a les persones usuàries, la pràctica d'una conducció eficient, la conducció de noves tipologies de vehicles, el compliment de bones pràctiques ambientals (especialment de selecció de residus), la seguretat vial, la igualtat de gènere i l'atenció a persones amb diversitat funcional, persones d'edat avançada o persones en situació de vulnerabilitat.

## **UTE 2**

La consistència, detall i adequació de l'estructura i organització del personal proposades per a atendre les necessitats del servei es considera poc adequada. La proposició exposa l'estructura del personal a partir de l'organigrama de l'empresa que inclou la quantificació de personal i una taula que mostra les categories professionals de cada lloc de treball així com la dedicació en hores mensuals al servei, sense indicar la dedicació en termes d'hores anuals. El contingut proposat en relació a la quantificació de les hores anuals corresponents a la jornada laboral que permeten obtenir el nombre total de conductors/es resulta limitat i poc detallat als efectes de la seva valoració. La metodologia per a l'obtenció del nombre de conductors/es necessaris a partir de les hores anuals per a la prestació del servei es troba detallada. Així mateix, descriu de manera general les funcions de cada lloc de treball.

La proposta detalla els materials i recursos que posarà a disposició del personal, incloent tots els elements que es consideren necessaris per a la correcta prestació del Servei. Així mateix, inclou recursos específics destinats a la millora de la comunicació interna.

El model de gestió del personal presentat es descriu de manera suficient. Es contempla la responsabilitat social, ja que en els processos de selecció del nou personal de conducció es té en compte els criteris d'integració social de persones en situació de vulnerabilitat. Igualment, el model contempla els compromisos d'igualtat entre homes i dones en la selecció del personal de conducció. Així mateix, s'inclouen procediments i mesures concretes de gestió de la seguretat en la conducció i les instal·lacions.

El pla de formació proposat es considera suficient. El pla incorpora una selecció de cursos de diferents tipologies que donen cobertura a cadascun dels perfils professionals, amb particular atenció a la formació en atenció al client. S'aporta la descripció de cadascun dels cursos oferts amb detall dels objectius, el contingut i la durada de cada curs, així com una taula resum amb les hores totals de formació del pla. Es constata que el pla inclou accions formatives per a l'atenció a les persones usuàries, la pràctica d'una conducció eficient, la conducció de noves tipologies de vehicles, el compliment de bones pràctiques ambientals (especialment de selecció de residus), la seguretat vial, la igualtat de gènere i l'atenció a persones amb diversitat funcional, persones d'edat avançada o persones en situació de vulnerabilitat.

### **UTE 3**

La consistència, detall i adequació de l'estructura i organització del personal proposades per a atendre les necessitats del servei es considera poc adient. La proposició descriu l'organització i estructura del personal a partir de l'organigrama i el detall del nombre de persones per categoria, conforme l'estructura de l'empresa. Alhora, s'exposa la dedicació del personal al servei, incloent el nombre d'hores anuals i mensuals dedicades al servei. El contingut proposat en relació a la quantificació de les hores anuals corresponents a la jornada laboral que permeten obtenir el nombre total de conductors/es resulta limitat i poc detallat als efectes de la seva valoració. La metodologia per a l'obtenció del nombre de conductors/es necessaris a partir de les hores anuals per a la prestació del servei es troba detallada. Així mateix, es defineixen les funcions i característiques de cada lloc de treball.

La proposta detalla els materials i recursos que posarà a disposició del personal, incloent tots els elements que es consideren necessaris per a la correcta prestació del Servei. Així mateix, inclou recursos específics destinats a la millora de la comunicació interna, algun d'ells definits amb poc detall.

El model de gestió del personal presentat es descriu de manera detallada. Es contempla de manera transversal dins l'estructura organitzativa la responsabilitat social mitjançant l'establiment d'una sèrie de compromisos per afavorir la integració de col·lectius vulnerables mitjançant la col·laboració amb una empresa d'iniciatives socials i d'inserció laboral. Igualment, el model contempla l'establiment de compromisos transversals orientats a preservar la igualtat entre homes i dones en l'exercici del treball i a millorar la conciliació de la vida familiar i laboral.

El pla de formació presentat es considera suficient. S'exposen els objectius a curt, mig i llarg termini que es pretenen assolir així com la descripció dels continguts i característiques dels cursos. S'adjunta una taula resum de les hores de formació totals i anuals, i diverses taules de detall de la planificació dels cursos per anys, hores i categoria laboral, de manera que queden suficientment justificades les hores de formació proposades. Es constata que el pla inclou accions formatives per a l'atenció a les persones usuàries, la pràctica d'una conducció eficient, la conducció de noves tipologies de vehicles, el compliment de bones pràctiques ambientals (especialment de selecció de residus), la seguretat vial, la igualtat de gènere i l'atenció a persones amb diversitat funcional, persones d'edat avançada o persones en situació de vulnerabilitat.

#### **PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI**

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

Subcriteri 1.2.4	Puntuació Màxima	MOHN	UTE 1	UTE 2	UTE 3
Organització i formació del personal dedicat a la prestació del servei	4	2,8	3,0	2,0	2,0

#### **2.2.5.Subcriteri 1.2.5 "Senyalització i gestió de les parades del servei" (fins a 3 punts)**

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.2.5 "Senyalització i gestió de les parades del servei":

#### **MOHN**

En relació a la descripció i justificació de l'operativa prevista per dur a terme la senyalització, informació, manteniment i renovació de les parades del servei així com la definició i desenvolupament dels mètodes i els sistemes: es detalla de manera adequada la descripció

de les tasques a realitzar per a la gestió de les parades del servei; en particular, es realitza una descripció detallada de les tasques per a la implantació i trasllat dels pals de parada.

Es realitza una descripció dels mitjans humans i materials. No es concreta l'assignació per aquest servei en particular.

No s'ha identificat amb claredat la definició del model de relació directa amb l'AMB en relació a la senyalització i gestió de les parades.

Es descriuen de manera limitada les actuacions destinades al control de la qualitat de la senyalització i la gestió de les parades: s'identifica contingut associat però es planteja una resposta parcial a aquest aspecte.

#### **UTE 1**

En relació a la descripció i justificació de l'operativa prevista per dur a terme la senyalització, informació, manteniment i renovació de les parades del servei així com la definició i desenvolupament dels mètodes i els sistemes: es detalla de manera adequada la descripció de les tasques a realitzar per a la gestió de les parades del servei; s'indica un quadre resum de funcions per la gestió de l'operativa.

Es realitza una descripció de detall dels mitjans humans indicant els equips implicats en les tasques descrites anteriorment. Es realitza una descripció dels mitjans materials indicant un vehicle auxiliar elèctric i dispositius digitals a disposició del personal encarregat.

Es descriu el model de relació directa amb l'AMB en relació a la senyalització i gestió de les parades que es farà a través del Comitè de Control i Planificació, indicant-ne la composició, la dedicació i les funcions.

En relació a les actuacions destinades al control de la qualitat de la senyalització i la gestió de les parades: es descriuen de manera adequada; es considera adient la inclusió d'informes addicionals, la dedicació i la freqüència de com a mínim un cop al mes de revisió i manteniment de les parades, així com la justificació expressada per la seva adequació a les necessitats del servei (rutes de control, temps previst, elements a revisar i contingències).

#### **UTE 2**

En relació a la descripció i justificació de l'operativa prevista per dur a terme la senyalització, informació, manteniment i renovació de les parades del servei així com la definició i

desenvolupament dels mètodes i els sistemes: es descriuen de manera general les tasques a realitzar per a la gestió de les parades del servei.

Es realitza una descripció de detall dels mitjans humans indicant els equips implicats en les tasques descrites anteriorment. Es realitza una descripció dels mitjans materials indicant un vehicle auxiliar elèctric i dispositius digitals a disposició del personal encarregat.

Es realitza una descripció detallada dels mitjans humans amb indicació de la dedicació per a dur a terme les tasques de gestió i manteniment.. En relació a la descripció dels mitjans materials, es consideren adequats els equips tecnològics presentats, però falta descripció dels vehicles destinats a aquesta operativa.

Es descriu el model de relació directa amb l'AMB en relació a la senyalització i gestió de les parades que es farà a través del Responsable de Seguretat com a interlocutor únic amb l'AMB i la resta d'operadors, en tots els temes relacionats amb la senyalització i informació de parades.

En relació a les actuacions destinades al control de la qualitat de la senyalització i la gestió de les parades: es descriuen de manera poc detallada, tot i que es garanteix que la totalitat de les parades seran revisades un cop al mes; es valora que dins els 24 primers mesos s'elaborarà un estudi de seguretat, accessibilitat i idoneïtat de les parades.

### UTE 3

No s'ha identificat amb claredat contingut en relació a la senyalització i gestió de les parades del servei.

### PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

Subcriteri 1.2.5	Puntuació Màxima	MOHN	UTE 1	UTE 2	UTE 3
Senyalització i gestió de les parades del servei	3	2,0	2,4	2,1	0,0

#### *2.2.6.Subcriteri 1.2.6 "Inspecció i control del servei proposat" (fins a 4 punts)*

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.2.6 “Inspecció i control del servei proposat”:

#### **MOHN**

El pla d’inspecció i control del servei proposat descriu les actuacions destinades al control de qualitat, que s’aborden des de tres àmbits d’actuació: el control en ruta, el seguiment des del centre de control i el seguiment estadístic d’incidències. S’indiquen els aspectes a valorar a cadascun dels àmbits definits i els recursos previstos per dur a terme els controls. Es descriuen de manera suficient els informes que recolliran els resultats obtinguts. Es detalla el seguiment d’actuacions destinades al control de la qualitat, mitjançant el sistema de gestió intern i que inclou els indicadors definits al PPTE. Amb tot l’exposat anteriorment, es constata que l’operativa prevista s’adequa al servei.

En relació als mitjans humans i materials assignats: es concreten el nombre de recursos destinats a realitzar les tasques d’inspecció i control amb un mínim grau de detall per tal que l’AMB en supervisi el compliment.

La proposta descriu l’equip destinat a la relació directa amb l’AMB tenint en compte la composició, dedicació i funcions del personal assignat de diferents àmbits de l’organització (personal directiu, tècnic i de comunicació).

L’oferta descriu de manera apropiada la metodologia de les actuacions destinades al control de frau extern i la seva adaptació a la realitat del servei, mitjançant la planificació per sectors i rutes d’actuació, que inclouen el servei diürn i nocturn en totes les seves franges horàries. Es compromet a realitzar les actuacions diàries necessàries de control de frau extern per tal de cobrir el 0,5% de persones usuàries que estableix el PPTE. Descriu les funcions de cadascuna de les persones de l’equip i la quantificació del nombre de recursos humans i materials que es preveu dedicar es considera ben dimensionada tenint en compte les tasques a realitzar.

Les garanties de control del frau descrites inclouen actuacions en franges en horari diürn i nocturn que s’adapten a la realitat del servei.

El Pla d’inspecció i control del servei proposat inclou les condicions i els terminis relatius a la certificació del servei mitjançant les normes de qualitat UNE 13816 i ISO 39001.

#### **UTE 1**



El pla d'inspecció i control del servei proposat descriu les actuacions destinades al control de qualitat, els aspectes a valorar, els percentatges de mostra i la freqüència prevista. Descriu amb molt detall les tasques assignades a cadascuna de les persones que integren l'equip de control, l'operativa prevista i la seva periodicitat. Es detalla el seguiment d'actuacions destinades al control de la qualitat, mitjançant el sistema de gestió intern i que inclou els indicadors definits al PPTE. Amb tot l'exposat anteriorment, la freqüència i operativa descrites es consideren molt adequades al servei.

En relació als mitjans humans i materials assignats: es concreten el nombre de recursos destinats a realitzar les tasques d'inspecció i control amb el grau de detall necessari per facilitar que l'AMB en supervisi el compliment.

La proposta descriu l'equip destinat a la relació directa amb l'AMB tenint en compte la composició, dedicació i funcions del personal assignat de diferents àmbits de l'organització (personal directiu i tècnic).

L'oferta descriu de manera apropiada la metodologia de les actuacions destinades al control de frau extern i la seva adaptació a la realitat del servei, que inclou la realització de controls en tots els trams horaris, repartits equitativament entre torns de matí, tarda i nit. Es compromet a destinar el nombre d'hores anuals als controls de frau extern necessàries per tal de cobrir l'1% de persones usuàries, percentatge que incrementa el que estableix el PPTE. Descriu les funcions de cadascuna de les persones de l'equip i la quantificació del nombre de recursos humans i materials que es preveu dedicar es considera ben dimensionada tenint en compte les tasques a realitzar.

Les garanties de control del frau descrites inclouen actuacions en els diferents trams horaris i línies que s'adaptin a la realitat del servei.

El Pla d'inspecció i control del servei proposat inclou les condicions i els terminis relatius a la certificació del servei mitjançant les normes de qualitat UNE 13816 i ISO 39001.

## **UTE 2**

El pla d'inspecció i control del servei proposat descriu les actuacions destinades al control de qualitat, les accions i freqüència previstes pels controls i els aspectes a avaluar a cadascun d'aquests. Detalla la periodicitat segons els diferents aspectes a avaluar, que inclou controls diaris per a la neteja i manteniment dels vehicles, controls setmanals per a la valoració de la presència del personal de conducció, i controls quinzenals de manteniment preventiu. Es descriuen de manera suficient les actuacions destinades al control de la qualitat, mitjançant

el sistema de gestió intern i que inclou els indicadors definits al PPTE. Amb tot l'exposat anteriorment, la freqüència i operativa descrites es consideren molt adequades al servei.

En relació als mitjans humans i materials assignats: es concreten el nombre de recursos destinats a realitzar les tasques d'inspecció i control amb el grau de detall necessari per facilitar que l'AMB en supervisi el compliment.

La proposta descriu l'equip destinat a la relació directa amb l'AMB tenint en compte la composició, dedicació i funcions del personal assignat de diferents àmbits de l'organització (personal directiu i tècnic).

L'oferta descriu de manera molt apropiada la metodologia de les actuacions destinades al control de frau intern i extern, que inclou controls de frau al llarg dels diferents períodes horaris i la possibilitat de concentrar-los en franges o trajectes amb més incidència. Proposa concentrar el 70% dels controls en hora punta. Es compromet a realitzar el nombre d'inspeccions mensuals necessàries per tal de cobrir el 0,5% de persones usuàries que estableix el PPTE. Pel que fa al frau intern, proposa un mínim d'un control de frau intern mensual per a cadascun dels membres del personal de conducció. Descriu les funcions de cadascuna de les persones de l'equip i la quantificació del nombre de recursos humans i materials que es preveu dedicar es considera adient a les tasques a realitzar.

Les garanties de control del frau descrites inclouen actuacions que contemplen les diferents franges d'ús de les persones usuàries, que s'adapten a la realitat del servei.

El Pla d'inspecció i control del servei proposat inclou les condicions i els terminis relatius a la certificació del servei mitjançant les normes de qualitat UNE 13816 i ISO 39001.

### **UTE 3**

El pla d'inspecció i control del servei proposat descriu les actuacions destinades al control de qualitat, els mecanismes de mesura, els percentatges de referència i la freqüència prevista. Descriu les tasques assignades a cadascuna de les persones que integren l'equip de control, l'operativa prevista i la seva periodicitat. Es detalla el seguiment d'actuacions destinades al control de la qualitat, mitjançant el sistema integrat de gestió intern i que inclou els indicadors definits al PPTE. Amb tot l'exposat anteriorment, la freqüència i operativa descrites es consideren molt adequades al servei.

En relació als mitjans humans i materials assignats: es concreten el nombre de recursos destinats a realitzar les tasques d'inspecció i control amb el grau de detall necessari per facilitar que l'AMB en supervisi el compliment.

La proposta descriu l'equip destinat a la relació directa amb l'AMB tenint en compte la composició, dedicació i funcions del personal assignat de diferents àmbits de l'organització (personal directiu i tècnic).

L'oferta descriu de manera molt apropiada la metodologia de les actuacions destinades al control de frau extern, que inclouen el servei diürn i nocturn en totes les seves franges horàries i una proposta adaptada a la demanda de cada línia segons franja horària, tipus de dia i període de contracte. Es compromet a realitzar el nombre d'inspeccions necessàries per tal de cobrir entre l'1,4% i l'1,5% de persones usuàries segons el període de contracte, percentatge que incrementa el que estableix el PPTE. Pel que fa al frau intern, esmenta que es disposa d'un sistema automatitzat de manipulació d'efectiu a bord que minimitza el risc de frau intern, però no es proposen accions concretes de control. La quantificació del nombre de recursos humans i materials que es preveu dedicar al control de frau es considera ben dimensionada tenint en compte les tasques a realitzar.

Les garanties de control del frau descrites inclouen les actuacions necessàries per tal d'adaptar-se a la realitat del servei.

El Pla d'inspecció i control del servei proposat inclou les condicions i els terminis relatius a la certificació del servei mitjançant les normes de qualitat UNE 13816 i ISO 39001.

#### **PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI**

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

Subcriteri 1.2.6	Puntuació Màxima	MOHN	UTE 1	UTE 2	UTE 3
Inspecció i control del servei proposat	4	2,8	3,0	2,9	3,0

#### **2.2.7.Subcriteri 1.2.7 "Pla de sostenibilitat ambiental" (fins a 3 punts)**

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.2.7 "Pla de sostenibilitat ambiental":

#### **MOHN**

El pla de sostenibilitat ambiental proposat constata la qualitat i adequació del mateix al servei: inclou la contextualització i anàlisi de la situació actual, defineix un nombre elevat d'accions a implementar i presenta una estructura que permet una descripció amb claredat de les mateixes. Així mateix, el grau de detall i la informació periòdica a lliurar permeten que l'AMB supervisi el compliment del pla i de les corresponents mesures correctores. D'altra banda, el pla inclou les condicions i els terminis proposats relatius a la certificació del servei mitjançant el Reglament EMAS.

Les actuacions proposades orientades a l'eficiència energètica del servei, la minimització d'emissions contaminants i la minimització de contaminació acústica, tenint en compte els vehicles i el personal de conducció, es troben indicades.

En relació a l'eficiència energètica, la proposta defineix les auditories de consum dels vehicles que durà a terme. El procés per realitzar l'auditoria s'indica juntament amb els mitjans que s'utilitzaran i segons l'estructura i requeriments definits a la norma UNE-EN 16247. El termini proposat per auditar tota la flota és de 1 any, fet que redueix el termini màxim de 3 anys des de la data d'adjudicació fixat al PPTE. S'indica també la recurrència i continuïtat en la realització d'auditories de consum i corresponent monitoratge així com la possibilitat de complementar els resultats amb auditories externes. Addicionalment, en la proposta s'estableixen estimacions de l'evolució de l'estalvi de consum energètic de la flota d'autobusos respecte la situació actual, i es detallen actuacions que es troben definides, quant a la seva concreció, amb diferents graus de detall.

Pel que fa a la minimització de la contaminació ambiental, en la proposta de la licitadora s'estableixen estimacions de l'evolució de l'estalvi en emissions contaminants GEH (NO<sub>x</sub> i PM<sub>10</sub>) de la flota d'autobusos respecte la situació actual, i es detallen actuacions que es troben definides, quant a la seva concreció, amb un alt grau de detall.

Respecte la minimització de la contaminació acústica, es realitza un estudi de la situació actual i anàlisi de l'impacte que pugui causar el servei de forma detallada, i es presenten un seguit d'actuacions que es descriuen, quant a la seva concreció, amb diferents graus de detall.

#### **UTE 1**

El pla de sostenibilitat ambiental proposat constata la qualitat i adequació del mateix al servei: inclou la contextualització i anàlisi de la situació actual, defineix accions a implementar i presenta una estructura que permet una descripció amb claredat de les mateixes. Així mateix, el grau de detall, amb indicació dels valors objectius segons els indicadors definits i la seva periodicitat de revisió, així com la informació periòdica a lliurar permeten que l'AMB supervisi

el compliment del pla i de les corresponents mesures correctores. D'altra banda, el pla inclou les condicions i els terminis proposats relatius a la certificació del servei mitjançant el Reglament EMAS.

Les actuacions proposades orientades a l'eficiència energètica del servei, la minimització d'emissions contaminants i la minimització de contaminació acústica, tenint en compte els vehicles i el personal de conducció, es troben indicades.

En relació a l'eficiència energètica, la proposta defineix les auditories de consum dels vehicles que durà a terme. Les etapes de l'auditoria es troben ben descrites, així com els mitjans i processos que se seguiran per dur-la a terme, incloent el compromís de certificació en temes relacionats amb aquest aspecte (eficiència energètica), els quals es consideren adequats com a elements verificables per part de l'Administració. El termini proposat per auditar tota la flota és de 3 anys des de la data d'adjudicació, fet que compleix el termini màxim de 3 anys des de la data d'adjudicació fixat al PPT. S'indica també la recurrència i continuïtat en la realització d'auditories de consum. Addicionalment, en la proposta s'estableixen objectius de reducció de consum energètic concrets i estableix diverses actuacions concretes per assolir-los.

Pel que fa a la minimització de la contaminació ambiental, s'estableixen objectius de reducció concrets en relació a emissions contaminants GEH (CO<sub>2</sub>, CO, HC, NO<sub>x</sub>, PM i HFCs) anualment i estableix diverses actuacions per assolir-los. També inclou el compromís d'obtenir certificacions al respecte, fet que representa un element verificable per part de l'Administració.

Respecte la minimització de la contaminació acústica, es detallen alguns objectius i actuacions que es troben definides, quant a la seva concreció, amb diferents graus de detall.

## **UTE 2**

El pla de sostenibilitat ambiental proposat constata limitadament la qualitat i l'adequació del mateix al servei, amb una contextualització i anàlisi de la situació actual generals. Així mateix, pel grau de detall aportat no s'identifiquen amb claredat suficients elements que permetin a l'AMB supervisar-ne el compliment. D'altra banda, el pla inclou les condicions i els terminis proposats relatius a la certificació del servei mitjançant el Reglament EMAS.

Les actuacions proposades orientades a l'eficiència energètica del servei i la minimització d'emissions contaminants, tenint en compte els vehicles i el personal de conducció, es troben indicades. No s'han identificat amb claredat les actuacions relacionades amb la minimització de la contaminació acústica.

En relació a l'eficiència energètica, la proposta defineix les auditories de consum dels vehicles que durà a terme. El procés per obtenir l'auditoria i els mitjans es troben breument descrits. El termini proposat per auditar tota la flota és de 1 any des de l'inici del servei, fet que redueix el termini màxim de 3 anys des de la data d'adjudicació fixat al PPTE. S'indica també la recurrència i continuïtat en la realització d'auditories de consum. Addicionalment, es descriuen de manera general un seguit d'actuacions destinades a obtenir l'estalvi energètic i, alhora defineix el sistema de certificació que obtindran al respecte, que representa un element verificable per part de l'Administració.

Pel que fa a la minimització de la contaminació ambiental, la proposta de la licitadora estableix la inclusió de la mesura anual de les emissions reals dels vehicles (NO, PM, HC, CO, CO<sub>2</sub>) a partir de l'auditoria de consum dels vehicles. També inclou el compromís d'obtenir certificacions al respecte, fet que representa un element verificable per part de l'Administració.

### **UTE 3**

El pla de sostenibilitat ambiental proposat constata la qualitat i adequació del mateix al servei: inclou la contextualització i anàlisi de la situació actual, defineix accions a implementar i presenta una estructura que permet una descripció amb claredat de les mateixes. Així mateix, el grau de detall, amb indicació dels valors objectius segons els indicadors definits i la seva periodicitat de revisió, permet que l'AMB en supervisi el compliment durant els primers anys de contracte. Amb posterioritat, no s'identifica amb claredat l'actualització dels valors objectius ni la continuïtat de la informació periòdica a lliurar. D'altra banda, el pla inclou les condicions i els terminis proposats relatius a la certificació del servei mitjançant el Reglament EMAS.

Les actuacions proposades orientades a l'eficiència energètica del servei, la minimització d'emissions contaminants i la minimització de la contaminació acústica, tenint en compte els vehicles i el personal de conducció, es troben indicades.

En relació a l'eficiència energètica, la proposta defineix les auditories de consum dels vehicles que durà a terme. Les etapes de l'auditoria es troben ben descrites, així com els mitjans i processos que se seguiran per dur-la a terme, els quals es consideren molt adequats. El termini proposat per auditar tota la flota és de 15 mesos des de l'inici del servei, fet que redueix el termini màxim de 3 anys des de la data d'adjudicació fixat al PPTE. Addicionalment, en la proposta s'estableixen objectius de reducció de consum energètic concrets que apunten al primer any de servei i estableix varies actuacions per assolir-los.

Pel que fa a la minimització de la contaminació ambiental, s'estableixen objectius de reducció concrets en relació a emissions contaminants GEH (CO, HC, NOx i PM) per al primer any de servei i estableix varies actuacions per assolir-los.

Respecte la minimització de la contaminació acústica, es detallen alguns objectius i actuacions que es descriuen de manera genèrica.

### PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

Subcriteri 1.2.7	Puntuació Màxima	MOHN	UTE 1	UTE 2	UTE 3
Pla de sostenibilitat ambiental	3,0	2,6	2,4	1,5	2,0

### 2.3. Valoració del criteri 1.3 "Relació amb les persones usuàries" (fins a un màxim de 7 punts)

L'apartat 11.1 del plec de clàusules administratives particulars estableix que el criteri "Relació amb les persones usuàries" es valorarà a través dels subcriteris i aspectes següents:

- **Pla d'informació i atenció al client:** Qualitat, abast, adequació al servei i grau de detall del Pla d'informació i atenció al client proposat. Qualitat i abast dels canals i procediments d'informació i atenció al client. Detall i adequació de la proposta de gestió del personal auxiliar d'atenció a les persones usuàries (calendari, operativa de treball, recursos disponibles, detall de tasques), concretant les hores mensuals/anuals i el nombre de persones disponibles; es valorarà que la proposta reculli una intensificació dels recursos humans i materials disponibles en cas de modificacions o alteracions de servei, així com en el cas d'esdeveniments especials. Mitjans proposats per a l'atenció a les persones usuàries. Informació addicional a les parades. En especial, es valorarà el protocol per a garantir el tracte correcte i respectuós amb les persones usuàries per part de tot el seu personal, amb especial atenció a les persones amb discapacitat funcional, persones d'edat avançada o persones en situació de vulnerabilitat. **(5,0 punts)**
- **Promoció del servei:** Qualitat, abast i grau de detall del *Pla de promoció* proposat. **(2,0 punts)**

#### 2.3.1. Subcriteri 1.3.1 "Pla d'informació i atenció al client" (fins a 5 punts)

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.3.1 "Pla d'informació i atenció al client":

#### **MOHN**

En relació a la qualitat i abast dels canals i procediments d'informació del servei es considera: s'ofereix una oficina d'atenció presencial a les persones usuàries i de recuperació d'objectes perduts situada a una ubicació de fàcil accés al municipi de Viladecans, adaptada al 100% per a persones amb mobilitat reduïda; es preveuen actuacions en relació a les tasques d'atenció a les queixes i suggeriments de les persones usuàries que inclouen, entre d'altres, l'ús d'un mòdul de l'aplicació informàtica corporativa *xBus* que permet, a més de l'enregistrament i la corresponent gestió de les queixes i reclamacions, l'explotació i anàlisi estadística de les mateixes; es comprometen a donar resposta a les queixes i suggeriments en un temps màxim de 5 dies, termini inferior al requerit al PPTE.

En relació a la proposta de gestió del personal auxiliar d'atenció a les persones usuàries es considera: es presenten les tasques detallades de manera adequada, així com una descripció suficient de l'operativa de treball; es destinen dues persones a cada torn (matí, tarda i nit) per realitzar les tasques descrites; s'esmenta de manera genèrica la intensificació de recursos humans i materials disponibles en cas de modificacions o alteracions de servei, així com en el cas d'esdeveniments especials.

En relació als mitjans proposats per a l'atenció a les persones usuàries es considera: l'atenció presencial es realitza amb personal dedicat en exclusiva entre les 8:00h i les 20:00h, fora d'aquest horari es manté l'atenció a les persones usuàries, amb personal sense dedicació exclusiva.

No s'ha identificat amb claredat la proposta en relació a la informació addicional a les parades.

Els protocols previstos per a garantir el tracte correcte i respectuós amb les persones usuàries es justifiquen de manera genèrica a través de la presentació del seu document de *Protocol de no discriminació en l'ús del transport públic*.

#### **UTE 1**

En relació a la qualitat i abast dels canals i procediments d'informació del servei: s'ofereixen dues oficines d'atenció presencial a les persones usuàries: una situada a les instal·lacions de l'operadora i una altra situada al centre urbà de Sant Boi, ambdues accessibles per a persones amb mobilitat reduïda; es preveuen actuacions en relació a les tasques d'atenció a les queixes i suggeriments de les persones usuàries que inclouen, entre d'altres, l'ús d'un software



específic per a la seva anàlisi posterior i la generació d'una base de dades amb la finalitat d'estudiar els aspectes més estratègics de les reclamacions i així identificar les carències del servei, juntament amb l'aplicació d'un sistema d'indicadors de gravetat que en permeti la seva prioritització, amb l'objectiu d'agilitzar-ne la resposta; es comprometen a donar resposta a les queixes i suggeriments en un temps màxim de 7 dies, termini inferior al requerit al PPTE.

En relació a la proposta de gestió del personal auxiliar d'atenció a les persones usuàries es considera: l'operativa de treball s'explica de manera adient així com els recursos disponibles; es detallen les tasques assignades posant especial atenció als punts amb afectacions recurrents; es concreta que el nombre d'hores anuals serà de 21.240, dividides entre contractacions permanents i temporals; es destinen dues persones a cada torn (matí, tarda i nit) tots els dies de l'any per realitzar les tasques descrites i es recull de manera detallada una intensificació del personal mitjançant contractacions temporals per fer front a campanyes anuals compromeses i situacions especials que es puguin planificar.

En relació als mitjans proposats per a l'atenció a les persones usuàries es considera que: l'atenció presencial es realitza a les dues oficines d'atenció en horari del servei, amb personal d'administració i personal tècnic d'atenció al client; incorpora les llengües francesa i àrab per a l'atenció a les persones usuàries.

En relació a les propostes d'informació addicional a les parades es considera que: s'inclou, entre d'altres, l'accés als horaris de pas mitjançant codi QR, mesures per millorar l'accessibilitat visual de la informació de les parades mitjançant actuacions en l'alçada dels textos, la il·luminació, tipologia de lletra, mida o colors, i la incorporació d'informació sobre el nivell d'ocupació del proper autobús a la informació dinàmica de les parades.

Els protocols previstos per a garantir el tracte correcte i respectuós amb les persones usuàries estan basats en la formació específica, l'avaluació anual i campanyes de sensibilització dirigides al personal en relació a l'atenció de les persones amb diversitat funcional, d'edat avançada o en situació de vulnerabilitat; es proposa considerar les queixes rebudes relacionades amb el tracte a aquestes persones com a prioritàries en el sistema d'indicadors de gravetat esmentat anteriorment; es garanteix la igualtat de possibilitats d'accés als autobusos i instal·lacions ofertes per a totes les persones independentment de l'edat o grau de discapacitat mitjançant la certificació de la norma UNE 170001 d'Accessibilitat Universal en un termini màxim de 18 mesos des de l'inici del servei.

## **UTE 2**

En relació a la qualitat i abast dels canals i procediments d'informació del servei es considera que: s'ofereix una oficina d'atenció presencial a les persones usuàries i de recuperació d'objectes perduts situada al municipi de Gavà, amb bona accessibilitat; es preveuen actuacions en relació a les tasques d'atenció a les queixes i suggeriments de les persones usuàries que inclouen, entre d'altres, l'elaboració d'un informe de seguiment mensual o trimestral, a determinar per l'AMB, amb propostes de millora derivades de les queixes rebudes; es comprometen a donar resposta a les queixes i suggeriments en un temps màxim de 10 dies, termini que compleix els requeriments del PPTE en el cas de les queixes rebudes pels canals de l'AMB i el redueix en el cas de les queixes rebudes per mitjans propis de la licitadora.

En relació a la proposta de gestió del personal auxiliar d'atenció a les persones usuàries es considera que: l'operativa de treball s'explica molt detalladament així com els recursos disponibles; es detallen també les tasques assignades; es concreta que el nombre d'hores anuals serà de 39.040 per anys amb canvi de període i 38.400 per la resta d'anys, i es proporciona el detall d'hores mensual; es destinen dues persones a cada torn (matí, tarda i nit) tots els dies de l'any per realitzar les tasques descrites i es recull de manera detallada una intensificació del personal i dels recursos materials disponibles en cas dels increments de servei per canvi de període.

En relació als mitjans proposats per a l'atenció a les persones usuàries es considera que: l'atenció presencial es realitza amb personal dedicat en exclusiva durant les 24 hores.

En relació a les propostes d'informació addicional a les parades es considera que: s'inclou una senyalització horitzontal i vertical específica indicativa de correspondències amb altres mitjans de transport i equipaments municipals, així com pictogrames de senyalització horitzontal on es visualitzaran les línies on es presta servei.

Els protocols previstos per a garantir el tracte correcte i respectuós amb les persones usuàries estan basats en la formació continuada del personal i la realització de cursos específics oferts per l'ONCE; les actuacions dirigides a l'atenció a les persones amb diversitat funcional, persones d'edat avançada o persones en situació de vulnerabilitat es consideren completes i adaptades als diferents perfils de persones usuàries; en aquest sentit l'oferta inclou, entre d'altres, l'atenció al PAC amb llenguatge de signes, l'ús del sistema Navilens Go, la presentació de la informació i de l'esquema de recorreguts en Braille a les parades i l'assistència auditiva a les persones amb audiòfon a bord dels vehicles.

### **UTE 3**

En relació a la qualitat i abast dels canals i procediments d'informació del servei es considera que: s'ofereix una oficina presencial d'atenció a les persones usuàries i de recuperació d'objectes perduts al municipi de Viladecans, a les instal·lacions de la licitadora també preveu habilitar un PAC (Punt d'atenció al client) així com també un segon PAC mòbil mitjançant l'ús d'un mòdul prefabricat que s'instal·laria en períodes de quatre mesos a l'any a tres dels municipis que cobreix el servei de manera successiva; es preveuen actuacions en relació a les tasques d'atenció a les queixes i suggeriments de les persones usuàries que inclouen, entre d'altres, l'ús d'una eina de gestió de l'atenció al client que permet el registre de les comunicacions amb les persones usuàries per qualsevol dels canals de comunicació establerts a tal efecte i la definició d'accions derivades de les queixes i reclamacions rebudes; així mateix defineixen un sistema de priorització en funció d'una escala de gravetat; es comprometen a donar resposta a les queixes i suggeriments en un temps màxim de 5 dies, termini inferior al requerit al PPTE.

En relació a la proposta de gestió del personal auxiliar d'atenció a les persones usuàries es considera que: l'operativa de treball s'explica de manera molt adient així com els recursos disponibles; es detallen les tasques assignades; es concreta que el nombre d'hores anuals serà de 27.808 pel primer període i 38.096 pels períodes segon i tercer; es proporciona també el detall d'hores mensuals per període; es detalla el nombre de persones destinades a cada torn (matí, tarda i nit) segons tipus de dia i període per tots els dies de l'any, es recull de manera detallada una intensificació del personal disponible en cas de modificacions de servei degudes a diversos motius tals com variacions, modificacions, esdeveniments especials, posada en marxa del servei i millores per canvi de període.

En relació als mitjans proposats per a l'atenció a les persones usuàries es considera que: l'atenció presencial es realitza amb personal qualificat durant les 24h; manca concreció en la definició dels horaris d'obertura de l'oficina de Viladecans així com del PAC mòbil; no queda definit si l'atenció a l'usuari en horari nocturn a les seves instal·lacions la farà personal dedicat en exclusiva a aquesta tasca; incorpora les llengües francesa, euskera i gallega per a l'atenció a les persones usuàries en alguns dels canals digitals; incorpora també un call center 24h amb mínim 5 persones, atenent telèfons, Whatsapp i CRM (Customer Relationship Management: Software destinat a la gestió de la informació dels clients).

En relació a les propostes d'informació addicional a les parades: inclouen, entre d'altres, informació addicional sobre el nivell d'ocupació dels vehicles, el temps de pas per parada dels dos autobusos següents, la distància a la qual es troba el següent autobús, el nivell d'emissions del vehicle, informació meteorològica, del nivell de contaminació atmosfèrica i d'incidències del servei, així com senyalització horitzontal i cartells identificadors en pals i marquesines a l'àmbit dels centres escolars per tal de reforçar les iniciatives vinculades als camins escolars.

Els protocols previstos per a garantir el tracte correcte i respectuós amb les persones usuàries es troben integrats en el Pla de Formació; s'aporta una Guia de Bones Pràctiques basada en la norma UNE 170001-2 Sistema de Gestió d'Accessibilitat Universal, que s'adequa a la prestació del servei; en aquest sentit l'oferta descriu l'ús del sistema Navilens Go.

#### **PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI**

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

Subcriteri 1.3.1	Puntuació Màxima	MOHN	UTE 1	UTE 2	UTE 3
Pla d'informació i atenció al client	5	2,7	4,1	4,0	4,2

#### **2.3.2.Subcriteri 1.3.2 “Promoció del servei” (fins a 2 punts)**

A continuació es valoren les ofertes presentades en relació al subcriteri 1.3.2 “Promoció del servei”:

##### **MOHN**

El pla descriu els objectius comunicatius de la licitadora i identifica les accions de promoció de les campanyes de proximitat de manera genèrica, agrupades per blocs temàtics que comparteixen objectiu i amb identificació de les estratègies comunicatives clau per a cada un. No s'identifiquen clarament accions comunicatives específiques que expliquin a les persones usuàries els canvis a la xarxa que s'implantaràn en els canvis de períodes del contracte.

El calendari d'implantació descriu de manera genèrica els períodes en els que es duran a terme les accions comunicatives. S'identifiquen de manera concreta les aliances i acords de col·laboració amb tercers per tal de promocionar el servei.

El grau de detall en la definició de les accions de promoció permet a l'AMB supervisar-ne el compliment.

##### **UTE 1**

El pla de comunicació descriu l'estratègia i els objectius comunicatius de la licitadora i identifica les fases i les accions de promoció de cada fase de manera genèrica. No s'identifiquen clarament accions comunicatives específiques que expliquin a les persones usuàries els canvis a la xarxa que s'implantaràn en els canvis de períodes del contracte.

El calendari d'implantació es troba detallat mitjançant l'establiment de les actuacions que es duren a terme per any tipus. S'identifiquen de manera concreta les aliances i acords de col·laboració amb tercers per tal de promocionar el servei.

El grau de detall en la definició de les accions de promoció permet a l'AMB supervisar-ne el compliment.

## **UTE 2**

El pla identifica el públic objectiu i en defineix les accions de promoció en funció d'aquest públic. Presenta una ampli ventall d'accions de promoció, que es troben descrites de detalladament i abasten la varietat de receptors del servei. La definició inclou a banda del públic objectiu, els objectius comunicatius, l'estratègia comunicativa, la durada de l'acció, els indicadors KPI per mesurar el resultat i el valor objectiu del KPI. Es valora molt positivament la disponibilitat d'indicadors KPI i l'establiment de valors objectius com a compromís en la qualitat de les accions. S'identifiquen clarament les accions comunicatives específiques que expliquin a les persones usuàries els canvis a la xarxa que s'implantaràn en els canvis de períodes del contracte.

El calendari d'implantació es troba detallat mitjançant l'establiment de les actuacions que es duren a terme per any tipus. S'identifiquen de manera concreta les aliances i acords de col·laboració amb tercers per tal de promocionar el servei.

L'alt grau de detall en la definició de les accions de promoció facilita el control i seguiment del pla i permet a l'AMB supervisar-ne el compliment. Es considera que el pla de promoció i les accions proposades estan correctament dissenyades per al servei i es constata l'especial atenció a l'adaptació del pla a la tipologia de servei i al territori.

## **UTE 3**

El pla descriu els objectius comunicatius de la licitadora i el públic objectiu i descriu les accions de promoció de manera genèrica, centrant-se fonamentalment en les accions online. S'identifiquen les accions comunicatives que expliquin a les persones usuàries els canvis a la xarxa que s'implantaràn a l'inici del servei i a l'inici de la segona fase, però no s'identifiquen clarament per la resta de períodes del contracte.

Es proposa un calendari d'implantació per un any tipus on mitjançant un cronograma s'estableix la programació temporal per blocs temàtics d'accions comunicatives. S'identifiquen de manera general les aliances i acord de col·laboració amb tercers per tal de promocionar el servei.

El grau de detall en la definició de les accions de promoció permet a l'AMB supervisar-ne el compliment.

#### **PUNTUACIONS DEL SUBCRITERI**

En conseqüència, es proposen les puntuacions següents en la valoració d'aquest subcriteri:

<b>Subcriteri 1.3.2</b>	<b>Puntuació Màxima</b>	<b>MOHN</b>	<b>UTE 1</b>	<b>UTE 2</b>	<b>UTE 3</b>
<b>Promoció del servei</b>	<b>2</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,7</b>	<b>0,9</b>

## PUNTUACIÓ DELS CRITERIS DEPENDENTS D'UN JUDICI DE VALOR

Com a resultat de la valoració de les proposicions prèviament exposada, es presenta a continuació el resum de les puntuacions obtingudes pels licitadors en els criteris dependents d'un judici de valor.

Criteri	Puntuació màxima	Mohn	UTE 1	UTE 2	UTE 3
<b>1. Criteris dependents d'un judici de valor</b>					
1.1 Operativa del servei	19	11,2	15,6	7,0	9,5
1.2. Qualitat del servei	23	17,4	17,2	16,5	8,2
1.3. Relació amb les persones usuàries	7	3,7	5,1	5,7	5,1
<b>Subtotal criteris dependents d'un judici de valor</b>	<b>49</b>	<b>32,3</b>	<b>37,9</b>	<b>29,2</b>	<b>22,8</b>

Vist tot l'anterior, s'informa a la Mesa de Contractació que la puntuació obtinguda en la valoració dels criteris dependents d'un judici de valor (sobre B) per les empreses licitadores és de:

Empresa	Puntuació Sobre B
Mohn, SL	32,3
UTE AVANZA MOVILIDAD URBANA, S.L.U. (50 per cent de participació) i VIGUESA DE TRANSPORTES, S.L (50 per cent de participació)	37,9
UTE MARFINA BUS, S.A, (50 per cent de participació) i TRANSPORTES UNIDOS DE ASTURIAS, S.L (50 per cent de participació)	29,2
UTE EMPRESA MONFORTE, S.A.U (19 per cent de participació); CASTROMIL, S.A.U (18 per cent de participació); LA HISPANO IGUALADINA, S.L. (1 per cent de participació) ; ALCALABUS, S.L. (18 per cent de participació); SEMURA BUS, S.L. (4 per cent de participació); AUTOCARES JULIÀ, S.L.U (15 per cent de participació); JULIÀ TRAVEL, S.L.U. (15 per cent de participació); MONBUS URBANOS, S.A.(5 per cent de participació) ; AUTOBUSES URBANOS DE LUGO, S.A. (5 per cent de participació)	22,8

Vist tot l'anterior, les proposicions presentades per

- Mohn, SL
- UTE AVANZA MOVILIDAD URBANA, S.L.U. (50 per cent de participació) i VIGUESA DE TRANSPORTES, S.L (50 per cent de participació)
- UTE MARFINA BUS, S.A, (50 per cent de participació) i TRANSPORTES UNIDOS DE ASTURIAS, S.L (50 per cent de participació)

superen els 25 punts que en l'apartat 11.1 del PCAP s'estableixen com a puntuació mínima que cal obtenir perquè les proposicions no siguin desestimades, mentre que la proposició presentada per

- UTE EMPRESA MONFORTE, S.A.U (19 per cent de participació); CASTROMIL, S.A.U (18 per cent de participació); LA HISPANO IGUALADINA, S.L. (1 per cent de participació) ; ALCALABUS, S.L. (18 per cent de participació); SEMURA BUS, S.L. (4 per cent de participació); AUTOCARES JULIÀ, S.L.U (15 per cent de participació); JULIÀ TRAVEL, S.L.U. (15 per cent de participació); MONBUS URBANOS, S.A. (5 per cent de participació); AUTOBUSES URBANOS DE LUGO, S.A. (5 per cent de participació)

No aconseguix la puntuació mínima de 25 punts i per tant, d'acord amb l'establert a l'apartat 11.1 del PCAP, ha de ser desestimada i no pot ser objecte de valoració pel que fa als criteris quantificables de forma automàtica.

En conseqüència, es pot procedir a la valoració dels criteris quantificables de forma automàtica (sobre C) de les licitadores

- Mohn, SL
- UTE AVANZA MOVILIDAD URBANA, S.L.U. (50 per cent de participació) i VIGUESA DE TRANSPORTES, S.L (50 per cent de participació)
- UTE MARFINA BUS, S.A, (50 per cent de participació) i TRANSPORTES UNIDOS DE ASTURIAS, S.L (50 per cent de participació)

”

Analitzat l'informe emès, la Mesa el fa seu i en conseqüència accepta íntegrament les valoracions i puntuacions atorgades.

La puntuació obtinguda així com la resta de les valoracions es comunicarà a tots els licitadors prèviament a l'obertura en acte públic del sobre C, aquell que conté la documentació relativa als



**Exp.902152/19**

**acv**

criteris d'adjudicació avaluables automàticament mitjançant l'aplicació de fórmules matemàtiques. Amb posterioritat a la celebració d'aquest acte públic es farà pública al Perfil de contractant aquest acta en la seva integritat.

I no havent-hi més assumptes dels quals tractar s'acaba aquest acte a les onze hores i deu minuts i se n'estén aquesta acta de la sessió per la Secretària de la Mesa i que serà signada també pel President i els Vocals.