



Ajuntament de Lleida

ANTONIO ROPERO VILARÓ, secretari general de l'Ajuntament de Lleida, segons l'article 206 del Reial Decret 2568/1986, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament d'organització, funcionament i règim jurídic de les entitats locals, a reserva de l'aprovació definitiva de l'acta,

CERTIFICO: Que en data 29 de novembre de 2024, l'Excm. Ajuntament Ple va adoptar, entre altres, el següent acord:

27.- MOCIÓ PRESENTADA PELS GRUPS MUNICIPALS ERC-AM I COMÚDELLEIDA, PER LA MODIFICACIÓ DEL SERVEI DE TRANSPORT URBÀ DE VIATGERS I EL SEU MODEL DE GESTIÓ.-

El senyor Alcalde dona compte al Ple de la moció declarativa d'acord amb el que disposa l'article 18 del Reglament orgànic municipal, presentada pels grups municipals ERC-AM i COMÚDELLEIDA, que es transcriu literalment a continuació:

“Na Jordina Freixanet i Pardo, portaveu del grup municipal d'ERC-AM, i Laura Bergés i Saura, portaveu del grup municipal del Comúdel·leida, en nom i representació dels seus respectius grups, d'acord amb l'article 18 del ROM, presentem la següent moció al ple municipal:

MOCIÓ PER LA MODIFICACIÓ DEL SERVEI DE TRANSPORT URBÀ DE VIATGERS I EL SEU MODEL DE GESTIÓ

ANTECEDENTS

I. Forma de gestió actual del servei municipal de transport urbà de viatgers a Lleida

Actualment, el servei municipal de transport urbà de viatges al nostre municipi es gestiona de manera indirecta en la modalitat de gestió interessada, en virtut de la qual l'empresa adjudicatària i l'ajuntament participen en els resultats de l'explotació del servei en la proporció establerta en el contracte.

El contracte es va formalitzar en data 1 de juliol de 2002 per un període de 10 anys. No obstant això, per un acord del ple municipal de 27 de juliol de 2012 es va modificar el període de vigència del contracte, ampliant-lo a 20 anys, amb possibilitat d'una pròrroga per un màxim de 5 anys més. Amb tot, es va allargar la vigència del contracte fins l'1 de juliol de 2022, sense perjudici de poder-lo prorrogar per un nou acord del ple municipal.

II. Aprovació pel ple municipal de 25 de març de 2022 d'una moció del Comú de Lleida per la municipalització del servei de transport urbà de viatgers

El ple municipal de 25 de març de 2022 va aprovar (amb els vots favorables dels grups municipals d'ERC-AM, Junts per Catalunya i el Comúdel·leida i l'abstenció de la resta de grups i regidors i regidores no adscrits) una moció del Comúdel·leida per la municipalització del servei de transport urbà de viatgers, amb aquests dos acords:

- 1. L'Ajuntament de Lleida iniciarà immediatament el procés d'internalització i gestió directa del servei de transport urbà de viatgers, licitant els informes necessaris d'eficiència, eficàcia i sostenibilitat per estudiar la millor fórmula de gestió del servei de transport públic urbà*
- 2. Mentre es realitza aquests informes i es decideix el model de gestió, solament*



Ajuntament de Lleida

aprovarà o la concessió de la pròrroga addicional i expressa, contemplada al contracte signat amb l'empresa Autobusos de Lleida SA, per períodes anuals, com a màxim, i sempre que hi hagi una reducció del cost del servei per l'Ajuntament; o la pròrroga forçosa del contracte.

III. Acord del ple municipal de 30 de juny de 2022 de pròrroga del contracte de servei de transport urbà de viatgers

Amb data 30 de juny de 2022, el ple municipal va aprovar la modificació i la pròrroga, fins a 31 de desembre de 2023, del contracte de servei del transport urbà de viatgers al nostre municipi, amb els vots favorables dels grups municipals d'ERC-AM i Junts per Catalunya i l'abstenció de la resta de grups municipals i de regidors i regidores no adscrits.

IV. Licitació i adjudicació d'un estudi per l'elaboració d'un estudi del model de gestió de transport urbà de viatgers a Lleida

Amb data 8/11/2022, i en compliment de l'acord primer de la moció aprovada pel ple municipal de 25 de març de 2022, es va publicar la licitació d'un servei per l'elaboració d'un estudi del model de gestió de transport urbà de viatgers a Lleida, que es va adjudicar amb data 07/02/2023, amb un termini d'execució de 4,5 mesos.

L'adjudicatària del servei, EGUESAN ENERGY SL, va lliurar l'estudi a l'ajuntament a meitats del mes de juny de 2023. A partir d'aquí, l'Ajuntament fa diversos requeriments a l'empresa per revisar diferents aspectes de l'informe, fins que es valida com a versió definitiva la lliurada al novembre de 2023.

V. Acord del Ple municipal de 22 de desembre de 2023 de pròrroga del contracte del servei urbà de viatgers

Amb data 22 de desembre de 2023, el ple municipal va aprovar la modificació i la pròrroga, fins a 31 de desembre de 2025, del contracte de servei del transport urbà de viatgers al nostre municipi, amb els vots favorables dels grups municipals del PSC, Junts per Catalunya i VOX, l'abstenció del PP i els vots en contra d'ERC i Comúdeleida .

VI. Audiència pública

El dia 9 d'octubre de 2024 es va realitzar, a iniciativa del grup municipal del Comúdeleida i de les 362 persones que van signar per sol·licitar-la, una audiència pública sobre la prestació del servei d'autobús i la seva municipalització.

Com es va poder comprovar en el torn d'intervencions de les persones i entitats assistents, la posició majoritària va ser favorable a la gestió directa del servei. Alhora es van recollir nombroses intervencions molt crítiques amb la qualitat del servei actualment prestat en la modalitat de gestió indirecta.

Crítiques que han sorgit també en altres espais de participació entorn la mobilitat organitzats per l'ajuntament, o en l'enquesta realitzada pel propi grup del Comúdeleida durant la campanya de recollida de signatures per a l'audiència pública.

En aquests diversos espais les principals crítiques han estat referides a:

- El temps d'espera i la falta de freqüències suficients, especialment en algunes línies, com la 6, la 7 o la 10, i en els caps de setmana.



Ajuntament de Lleida

- La velocitat del servei i els recorreguts massa llargs que cal fer en alguns casos per anar d'un punt a un altre.
- La manca d'informació suficient sobre recorreguts, horaris i temps d'espera, en les parades i dins els vehicles.
- La falta de marquesines i bancs en les parades.
- Mancances en l'accessibilitat i informació per a persones amb diversitat funcional, sensorial i cognitiva.

Per altra part, també s'han posat de relleu alguns aspectes positius com:

- La xarxa de parades d'autobús, que facilita que n'hi hagi alguna prop del punt de partida i arribada.
- L'avantatge respecte el vehicle privat per evitar problemes d'aparcament.
- L'avantatge respecte el vehicle privat per poder realitzar altres activitats mentre es fa el desplaçament.
- La reducció de la contaminació.

VII.Acord del Ple Municipal per a l'aprovació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i la implantació de la Zona de Baixes Emissions

En el Ple de 18 d'octubre de 2024 es van aprovar el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, amb els vots a favor del PSC, Junts per Catalunya i ERC, l'abstenció del PP i el Comú d'el·leida i el vot en contra de Vox; i el projecte i ordenança de Zona de Baixes Emissions, amb els vots a favor de PSC i Junts per Catalunya i els vots en contra de PP, ERC, Vox i Comú d'el·leida.

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible inclou 17 actuacions relatives al transport públic urbà de viatgers, la major part amb prioritat 1, entre les quals redefinir la xarxa de transport urbà, millorar l'accessibilitat, millorar la infraestructura de parades, millorar la velocitat comercial, avançar en la digitalització dels títols de transport i en la millora de la informació als usuaris, o renovar la flota de vehicles.

Pel la seua banda, el projecte de Zona de Baixes Emissions, marca com a objectius reduir la utilització dels vehicle privat, per la qual cosa caldrà reforçar les alternatives de transport públic.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Amb tots aquests antecedents, considerem que cal prendre mesures immediates per avançar en l'objectiu de reforçar i millorar el servei de transport públic urbà, revisant no només el servei sinó també el model de gestió que permeti una millor prestació i adaptació del servei a les noves necessitats.

En aquest sentit, considerem que l'estudi d'eficiència i eficàcia de les formes de gestió elaborat per EGUESAN ENERGY SL presenta deficiències que no permeten assumir les seues conclusions. Deficiències que han estat plantejades en les Comissions Informatives de Mobilitat i que passem a enumerar:



Ajuntament de Lleida

- És un estudi basat en el servei actual, que no té en compte les necessitats d'ampliació del servei en el marc del desplegament del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, de la implantació de la ZBE i l'atenció a les mancances i demandes expressades per la ciutadania.
- No valora la possibilitat de la gestió directa centralitzada per part del propi ajuntament. Només avalua, com a gestió directa, la gestió a través d'organismes autònoms o entitats locals.
- Considera inviable l'opció d'una gestió directa a través de l'empresa pública EMAU adduint una situació de sanejament financer que ja s'ha completat. A data d'avui l'EMAU ja no està sotmès a cap pla de sanejament financer, com tampoc ho està l'ajuntament de Lleida, de manera que les premisses en què es basa l'estudi per descartar la gestió directa del servei de transport urbà a través de l'empresa pública són actualment falses.
- Atribueix unes despeses de personal en la gestió directa superior en 1,04M€ a la despesa de personal en la gestió indirecta, sense cap tipus de justificació. En la gestió indirecta no s'incorpora cap despesa indirecta per a l'Ajuntament, en les seues tasques de control de la prestació del servei, tot i que el propi informe assenyala que s'haurà de dedicar personal de l'ajuntament a aquest control.
- Al descartar l'opció de la gestió per part de l'empresa pública EMAU i avaluar només la gestió directa a través d'organisme autònom, comptabilitza unes despeses d'IVA no deduïble de 471.246,94 €, mentre que en la gestió indirecta no hi ha cap despesa per IVA no deduïble, tal com passaria en la gestió directa a través d'una empresa pública.
- L'estudi conclou que l'aportació de l'ajuntament pel finançament del servei seria de 9.038.549,37 euros en el model de gestió directa i de 8.436.014,7€, en el cas de la gestió indirecta mitjançant una concessió administrativa. Però si es descartés per injustificat l'increment imputat al model de gestió directa per costos de personal (+1.041.711,62 euros) i el cost de l'IVA no deduïble que no seria pertinent en la gestió a través de l'EMAU (+471,246,94€), tindríem que l'aportació de l'ajuntament seria 910.422,75€ inferior en el model de gestió directa respecte de la indirecta amb concessió de serveis.
- A aquest estalvi, encara s'hi hauria d'afegir l'estalvi en el benefici industrial, que no es valora en la darrera versió de l'informe de l'empresa EGUESAN ENERGY SL, a petició del propi Ajuntament, i que en les primeres versions de l'informe es quantificava en un 6%, al voltant del mig milió d'euros, de manera que l'estalvi per a l'ajuntament amb la gestió directa podria pujar fins prop d'1,5M€ anuals.
- L'estudi incorre en contradiccions respecte els avantatges de la gestió directa o indirecta respecte l'adaptabilitat del servei, ja que en algun moment assenyala com més flexible la gestió directa, mentre que en altres moments indica que la gestió directa permet un major control de la qualitat i major adaptabilitat. En aquest sentit, l'experiència de més de vint anys de gestió indirecta, més avia corrobora les dificultats per introduir adaptacions en el servei per adaptar-lo a les noves circumstàncies, i l'encariment que han representat en el servei.
- S'assenyala també com avantatge de la gestió indirecta la major especialització de l'empresa privada. En un servei on el principal actiu és el personal i la qualitat de la



Ajuntament de Lleida

conducció, aquest és un avantatge dubtós, ja que el personal quedaria subrogat en un procés de municipalització. Pel que fa a l'especialització tecnològica, per altra part, les avaluacions expressades pels usuaris precisament assenyalen la poca qualitat de les aplicacions implementades per l'empresa privada, que de fet no desenvolupa aquest tipus de tecnologia sinó que l'ha de subcontractar, de manera similar al que hauria de fer-se en cas d'una gestió pública.

- Cal destacar com element clau per la decisió sobre el model de gestió quin d'ells és millor per garantir la qualitat del servei prestat. En aquest sentit, veiem que segons l'estudi el model de gestió directa permet tenir un control directe sobre el servei, assegurant-ne la qualitat. En canvi, en el model de gestió indirecta sovint ens trobem amb què les adjudicatàries de serveis públics rebaixen la qualitat per reduir les pèrdues o per augmentar els guanys. I sabem, per experiència pròpia, de les dificultats de les administracions locals per fer un control exhaustiu i correctiu en aquests casos.

Als beneficis de la gestió directa identificats en l'estudi, hi podem afegir aquests altres:

- **Control de costos i transparència:** A través de la gestió pública es redueixen els costos del benefici industrial que requereix una empresa privada, permetent que aquest recursos s'inverteixin en millorar el servei i reduir el preu per als usuaris. La gestió pública augmenta la transparència en els comptes i garanteix un ús més responsable dels recursos.
- **Sostenibilitat i qualitat de l'aire:** La municipalització és un pas cap a un model de transport sostenible, contribuint a la reducció de la contaminació atmosfèrica i fomentant la mobilitat sostenible a la ciutat. Amb una gestió pública, Lleida tindrà una eina més potent per a reduir la dependència del vehicle privat, fomentant una ciutat més verda.
- **Adaptació tecnològica:** La gestió pública facilita la implementació de sistemes d'informació en temps real i pagaments moderns.
- **Creació d'ocupació local:** La municipalització permet crear ocupació de qualitat i condicions laborals dignes.
- **Coherència de les polítiques de mobilitat:** en un moment de canvi de model de mobilitat, disposar del control directe d'aspectes com l'aparcament regulat, els pàrquings públics i el servei de transport urbà sota la gestió de la mateixa empresa pública proporciona una major coherència en les polítiques d'adaptació a desplegar en els propers anys i una major facilitat per coordinar les mesures que s'hagin de prendre en aquests diversos àmbits.

En conjunt, doncs, cal considerar que la gestió directa té més avantatges i menys inconvenients que la gestió indirecta i, per això, hauria de ser la modalitat de prestació del servei a la nostra ciutat.

A més, hem d'afegir que, en el cas de la gestió directa del nostre servei de transport urbà es fes a través de l'EMAU, l'experiència recent de la gestió per aquesta empresa municipal de diversos serveis municipals està essent molt satisfactòria. Més concretament, hem de valorar com element determinant en favor d'una gestió directa d'aquest servei per l'EMAU la reducció de gairebé un milió d'euros que s'ha aconseguit en el primer any de gestió directa de la zona blava per part seva.



Ajuntament de Lleida

En conclusió, es considera que el canvi de modalitat de gestió del servei municipal de transport urbà de viatgers a la nostra ciutat d'indirecte a directe suposaria una millora substancial en la qualitat de la prestació d'aquest servei, garantint l'adaptabilitat als canvis en el model de mobilitat de la ciutat i en la xarxa del servei d'autobús urbà, sense que necessàriament això comportés una major aportació econòmica de la corporació.

Per aquest motiu, es considera que cal accelerar els treballs per definir les característiques que haurà de tenir el nou servei d'autobús i les seues possibles fases d'implantació, així com per preparar el procés de canvi en la modalitat de gestió, d'indirecta a directa.

Tot això, per poder implementar el nou model a la finalització de la pròrroga del contracte actual el 31 de desembre del 2025.

Entre les diverses modalitats de la gestió directa, atesa l'experiència recent de la gestió que està fent l'EMAU en els diferents serveis municipals de mobilitat que se li han encarregat, es considera que la modalitat de gestió directa hauria de ser la d'un encàrrec a l'EMAU, com a mitjà propi personificat de l'ajuntament de Lleida. Finalment, es considera que el procediment administratiu que cal tramitar per fer efectiu el canvi en l'encàrrec del servei i en la modalitat de la gestió del servei es pot tramitar en el període de vigència restant de l'actual contracte, que finalitza el 31 de desembre de 2025.

Per tot això, proposem els següents:

ACORDS

Primer. Instar al Govern municipal de l'Ajuntament de Lleida a portar a aprovació al desembre de 2024 o gener de 2025 la licitació per a l'estudi de la xarxa del servei de transport urbà de viatgers de la ciutat de Lleida, adaptat als requeriments del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, el desplegament de la Zona de Baixes Emissions i, en general, a l'objectiu de reducció de la circulació de vehicles privats a la ciutat, amb una alternativa de transport públic que pugui combinar línies regulars, línies llançadora, serveis a demanda i que garanteixi la intermodalitat amb els serveis de transport públic interurbà.

Segon. Instar al Govern municipal de l'Ajuntament de Lleida a iniciar paral·lelament, durant el primer trimestre de 2025, la revaluació de l'eficiència i eficàcia de la gestió directa mitjançant encàrrec de gestió a l'Empresa Municipal d'Agenda Urbana (EMAU), tenint en compte les consideracions fetes en comissió i en aquesta moció, a fi efecte que es pugui tramitar la modificació de l'actual model de gestió del servei municipal de transport urbà de viatgers i iniciar la prestació del servei en la nova modalitat de gestió durant el primer trimestre de 2026."

En primer lloc la regidora senyora Laura Bergés Saura, del grup municipal COMÚDELLEIDA, esmena in voce el punt 8è de l'Exposició de motius de l'apartat "VII.Acord del Ple Municipal per a l'aprovació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i la implantació de la Zona de Baixes Emissions", essent l'esmena la que es transcriu a continuació i que s'incorpora al text de la moció:

On diu:

- L'estudi incorre en contradiccions respecte els avantatges de la gestió



Ajuntament de Lleida

directa o indirecta respecte l'adaptabilitat del servei, ja que en algun moment assenyala com més flexible la gestió directa, mentre que en altres moments indica que la gestió directa permet un major control de la qualitat i major adaptabilitat. En aquest sentit, l'experiència de més de vint anys de gestió indirecta, més avia corrobora les dificultats per introduir adaptacions en el servei per adaptar-lo a les noves circumstàncies, i l'encariment que han representat en el servei.

Ha de dir:

- L'estudi incorre en contradiccions respecte els avantatges de la gestió directa o indirecta respecte l'adaptabilitat del servei, ja que en algun moment assenyala com més flexible la gestió indirecta, mentre que en altres moments indica que la gestió directa permet un major control de la qualitat i major adaptabilitat. En aquest sentit, l'experiència de més de vint anys de gestió indirecta, més avia corrobora les dificultats per introduir adaptacions en el servei per adaptar-lo a les noves circumstàncies, i l'encariment que han representat en el servei.

En aquest punt de l'ordre del dia intervenen: del grup municipal COMÚDELLEIDA, la regidora senyora Laura Bergés Saura; del grup municipal de VOX, el regidor senyor Josep Roca Tlemsani; del grup municipal JXCAT Lleida-CM, el regidor senyor David Melé Garcés; del grup municipal ERC-AM, el regidor senyor Juan José Falcó Monserrat; del grup municipal PP, el regidor senyor Xavier Palau Altarriba i del grup municipal PSC-UNITS-CP, la regidora senyora Cristina Morón Molina i l'alcalde senyor Fèlix Larrosa Piqué. Finalitzat el debat de la moció, l'assumpte se sotmet a votació.

Votació

S'APROVA, en una votació separada, l'acord número 1 de la moció precedent.

Vots a favor: 18

Grup municipal PSC-UNITS-CP (8), senyor Fèlix Larrosa Piqué, senyora Begoña Iglesias Delgado, senyor Carlos Enjuanes Llop, senyora Cristina Morón Molina, senyora Carme Valls Llaràs, senyora Pilar Bosch Vilana, senyor Jackson Quiñónez Vernaza i el senyor Roberto Pino Céspedes.

Grup municipal ERC-AM (5), senyora Jordina Freixanet Pardo, senyor Juan José Falcó Monserrat, senyora Sandra Castro Bayona, senyor Xavier Estrada Fernández i senyora Anna Costa Ramírez.

Grup municipal JXCAT LLEIDA-CM (4), senyora Violant Cervera Gòdia, senyor David Melé Garcés, senyor Sergi Grimau Gragera i senyora Rosa Jové Montañola.

Grup municipal COMÚDELLEIDA (1), senyora Laura Bergés Saura.

Vots en contra: 7

Grup municipal PP (5), senyor Xavier Palau Altarriba, senyora Ana Maria Florista Izquierdo, senyora Maria Antonia Maller Lafont, senyor Roger Melero Serra i senyora



Ajuntament de Lleida

Marta Tristany Fontanals.

Grup municipal VOX (2), senyora Gloria Rico Iribarne i senyor Josep Roca Tlemsani.

Abstencions: 0

Votació

NO S'APROVA, en una votació separada, l'acord número 2 de la moció precedent.

Vots a favor: 6

Grup municipal ERC-AM (5), senyora Jordina Freixanet Pardo, senyor Juan José Falcó Monserrat, senyora Sandra Castro Bayona, senyor Xavier Estrada Fernández i senyora Anna Costa Ramírez.

Grup municipal COMÚDELLEIDA (1), senyora Laura Bergés Saura.

Vots en contra: 19

Grup municipal PSC-UNITS-CP (8), senyor Fèlix Larrosa Piqué, senyora Begoña Iglesias Delgado, senyor Carlos Enjuanes Llop, senyora Cristina Morón Molina, senyora Carme Valls Llaràs, senyora Pilar Bosch Vilana, senyor Jackson Quiñónez Vernaza i el senyor Roberto Pino Céspedes.

Grup municipal PP (5), senyor Xavier Palau Altarriba, senyora Ana Maria Florista Izquierdo, senyora Maria Antonia Maller Lafont, senyor Roger Melero Serra i senyora Marta Tristany Fontanals.

Grup municipal JXCAT LLEIDA-CM (4), senyora Violant Cervera Gòdia, senyor David Melé Garcés, senyor Sergi Grimau Gragera i senyora Rosa Jové Montañola.

Grup municipal VOX (2), senyora Gloria Rico Iribarne i senyor Josep Roca Tlemsani.

Abstencions: 0

I, perquè consti, signo aquest certificat amb el vistiplau del senyor Alcalde.

Lleida, en data de la signatura electrònica.