



El Grup Municipal del Comú de Lleida i en el seu nom el portaveu Sr. Sergi Talamonte Sánchez presenta en el marc del proper Ple Municipal la següent moció.

MOCIÓ DEL GRUP MUNICIPAL COMÚ DE LLEIDA PER LA MUNICIPALITZACIÓ DEL SERVEI DE TRANSPORT URBÀ DE VIATGERS

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

En data 26 d'abril del 2002 es va privatitzar el servei de transport urbà de viatgers adjudicant el contracte a la UTE Grup SARBUS que passava a anomenar-se Autobusos de Lleida SA

En data 5 d'octubre del 2012 es va signar la pròrroga del contracte de servei de transport urbà de viatgers ampliant el termini del contracte a 20 anys amb una possible pròrroga expressa de fins a 5 anys. La pròrroga del contracte fixava una nova retribució molt beneficiosa per l'empresa respecte al contracte original, passant de 3,59€/km per kilòmetre bàsic i 2,87€/km per kilòmetre addicional ofertats originalment per l'empresa a 4,98€/km i a 3,75€/km respectivament i augmentava en 100.000km els comptabilitzats com a km bàsic.

La pròrroga del contracte també va aprovar una compensació econòmica anual de 327.598€ per l'empresa amb «l'objecte de restablir l'equilibri econòmic de la concessió».

Aquests canvis convertien el servei de transport urbà de Lleida en un dels més cars de l'estat.

La mateixa pròrroga fixava la següent previsió de viatgers a assolir per part de la concessionària durant el període de vigència del contracte, calculada en base als viatgers que van utilitzar el servei l'any 2012. Però en contraprestació al significatiu augment econòmic, la pròrroga signada el 2012 no modificava ni imposava millores basant-se en la qualitat del servei, la quantitat de tiquets de pagament aconseguits o a la satisfacció dels viatgers.

El quadre de compromís de viatgers serà:

2013: 6.701.714
2014: 6.735.223
2015: 6.768.899
2016: 6.802.743
2017: 6.836.757
2018: 6.870.941
2019: 6.905.295
2020: 6.974.348
2021: 7.044.092
2022: 7.114.533
2023: 7.150.105
2024: 7.185.856
2025: 7.221.785
2026: 7.257.894
2027: 3.647.091

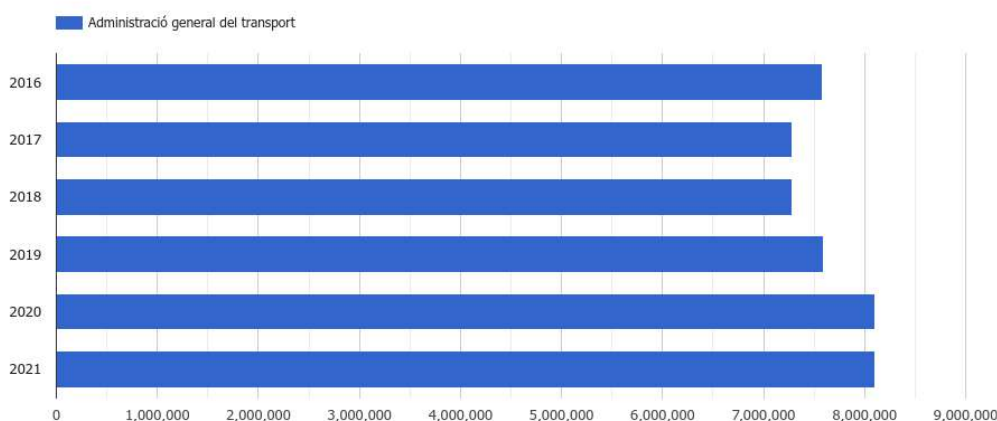
(compromís de viatgers anuals adquirit per l'empresa. Pròrroga del 2012)

Les dades que ha reportat el servei de transport urbà de viatgers, des de la signatura de la pròrroga, indiquen la incapacitat d'augmentar l'atractiu d'aquest servei entre els lleidatans, amb una caiguda continuada de títols de pagament des del 2013. L'empresa mai ha aconseguit complir amb el compromís adquirit de viatgers anuals, malgrat la introducció de multitud de títols gratuïts a partir del 2014.

| | viatgers any | compromís any | % títols gratuïts | km anuals |
|------|--------------|---------------|-------------------|-----------|
| 2013 | | 6.701.714 | | |
| 2014 | 5.599.258 | 6.735.223 | | |
| 2015 | 6.213.420 | 6.768.899 | 36,56 | 1.980.959 |
| 2016 | 6.312.600 | 6.802.743 | 40,36 | 1.965.324 |
| 2017 | 6.295.072 | 6.836.757 | 40,99 | 1.946.284 |
| 2018 | 6.458.364 | 6.870.941 | 41,70 | 1.953.823 |
| 2019 | 6.542.414 | 6.905.295 | 42,43 | 1.942.482 |
| 2020 | 3.341.387 | 6.974.348 | 43,03 | 1.679.784 |
| 2021 | 4.353.740 | 7.044.092 | 41,79 | 1.883.575 |

(dades anuals servei de transport urbà de viatgers. Font, Ajuntament de Lleida)

En canvi el cost que ha tingut el servei de transport de viatgers per l'ajuntament de Lleida no ha parat d'augmentar, en bona part per la caiguda de la recaptació, amb un desequilibri econòmic que ha superat en diverses ocasions el milió i mig d'euros i que ha obligat a pressupostar cada cop més despesa per fer-hi front.



(pressupost partida transport urbà. Font, Ajuntament de Lleida)

Les raons de la pèrdua de clients de pagament i la falta d'atractiu del servei són diverses. Ha augmentat el frau en l'ús del servei per la impossibilitat de control de l'etiquetatge per part d'inspectors i conductors. Els conductors no tenen les eines per saber quina targeta s'està ticant perquè l'empresa no ha implementat les eines de control necessàries per evitar el frau, recordem que l'empresa majoritàriament ingressa per km recorregut, no per viatger transportat.

La falta de carrils bus a la ciutat, l'excés de cotxes aparcats en la doble fila, encotxaments escolars i uns horaris impossibles de complir fan que el servei perdi fiabilitat. Algunes línies tenen horaris de fa més de deu anys obligant els conductors a mantenir un estrès constant per complir amb la velocitat comercial marcada. Sovint els vehicles perden volta i han de retornar, fora de servei, al punt de sortida de la línia, buits. Però els km comptabilitzen igual.

El manteniment dels vehicles també és molt deficitari i l'empresa gestiona el servei de taller i reparació a les cotxeres de la concessionària amb el mínim personal, El resultat són avaries constants, rodes que s'han després, dos cotxes cremats en servei els últims anys i molts altres incendis menors que no s'han reportat.

Amb les dades a la mà i de forma objectiva la gestió indirecta del servei de transport urbà de viatgers per part de l'empresa Autobusos de Lleida SA, amb una contraprestació basada majoritàriament en els km recorreguts i no en la qualitat i fiabilitat del servei, ha sigut clarament perjudicial per a la ciutat, tant des del punt de vista econòmic com des del punt de vista de promoció i millora del transport públic al municipi de Lleida.

El servei d'autobusos urbans és un dels serveis públics que es presta mitjançant una contraprestació econòmica en forma de preu públic. Aquest fet facilita molt la internalització d'aquest tipus de serveis atès que els ingressos de l'activitat en forma de bens de mercats supera el 50% dels costos de producció, facilitant la gestió directa del servei i el finançament de les inversions necessàries a través d'una empresa municipal sense que computin com a deute consolidat amb l'ajuntament. D'altra banda les inversions en l'adquisició de nous autobusos les ha finançat el propi ajuntament, com en el cas de la compra dels autobusos híbrids el mandat passat.

Experiències de recuperació de la gestió directa del servei d'autobusos urbans en altres ciutats, demostren que la gestió directa és una oportunitat per guanyar qualitat de servei, nous usuaris i estalviar despesa en el servei de transport urbà de viatgers. Actualment, moltes altres ciutats de l'estat estan en fase d'estudi per iniciar els processos de municipalització del servei de transport de viatgers.

A la vista de tot l'exposat el grup municipal del Comú de Lleida proposa al Ple l'adopció dels següents:

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 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.

Sergi Talamonte Sánchez



24 de març 2022