



Ajuntament de Lleida

ACTA DE L'AUDIÈNCIA PÚBLICA SOBRE LA PRESTACIÓ DEL SERVEI D'AUTOBÚS I LA SEVA MUNICIPALITZACIÓ

Identificació de la sessió

Núm.: 1/2024

Data: 9 d'octubre de 2024

Horari: 17.00 hores

Lloc: Sala Jaume Magre

Assistents

Felix Larrosa, Alcalde de Lleida

Cristina Morón i Molina, regidora de Seguretat, Mobilitat i Civisme

Carlos Enjuanes i Llop, regidor d'Acció i Innovació Social i Participació i Drets Civils.

Carlos Perez i Mauri, Director Director Adjunt d'Agenda Urbana

Cristina Saiz i Cayuela, Cap d'Acció Participativa

Altres assistents

Verònica Saez Valverde, Secretària Executiva de la regidoria de Seguretat, Mobilitat i Civisme, que actua com a secretària.

Expert que intervenen:

Sra. Júlia Farré, Directora de desenvolupament de negoci de Moventis.

Sr. Albert Obiols, tècnic de gerent adjunt de mobilitat i infraestructura de l'Ajuntament de Barcelona.

Sr. Xavier Patón, gerent de l'àrea de mobilitat i infraestructura i serveis urbans de l'Ajuntament de Barcelona.



Ajuntament de Lleida

Inicia de la sessió, Sr. Alcalde, dona la benvinguda i fa una breu presentació de les personalitats que participaran a l'acte.

Agraeix especialment la intervenció dels experts sr. Albert Obiols i sr. Xavier Patón tècnic i gerent respectivament de l'Ajuntament de Barcelona i la sra. Júlia Farré Directora de Moventis.

Seguidament el sr. Alcalde, obre l'acte i explica perquè som aquí per celebrar aquesta Audiència Pública sobre la prestació del servei d'autobús i la seva municipalització. El marc de participació de l'Ajuntament de Lleida és un marc molt obert, que propicia diverses vies d'anàlisi i de debat i expressa el seu desig, que aquesta convocatòria sigui vista com una demostració de voluntat d'aquest govern, d'escoltar a totes les veus involucrades i en especial d'aquelles persones expertes que, gràcies al seu bagatge professional ens poden guiar per fer de Lleida una ciutat de drets i d'oportunitats de desenvolupament.

Els objectius no són altres que conèixer l'opinió de la ciutadania i de totes les forces polítiques representades a l'Ajuntament sobre un tema d'interès. Es tracta de donar una participació equilibrada i simultània a totes les parts i permetre l'accés a la informació de la manera més pertinent possible, per tant, es una eina que dota d'informació i participació a la ciutadania de Lleida.

La mobilitat és un dels factors que determinen la qualitat d'una ciutat i les seves oportunitats de desenvolupament, ambicionem a la ciutat a una mobilitat plenament efectiva segura i sostenible.

Els autobusos urbans són un actor primordial i encara s'esdevindran més, seran el principal agent en matèria de mobilitat especialment quan acabem implantant la ZBE, serà clau a la ciutat, però el transport urbà col·lectiu serà un dels principals agents en aquest sistema de mobilitat.

El sistema de mobilitat que volem implantar de forma sostenible ho fem per convicció pròpia i per que són corresponsables amb la situació del nostre planeta.



Ajuntament de Lleida

Agraïm la participació en aquest debat sobre el servei municipal d'autobusos que ve des de l'any 1928, falta poc per que sigui un servei centenari, estem en un moment crucial pel que fa als autobusos i en la mobilitat en general a la ciutat, fruit de totes les iniciatives que s'estan produint des del govern en relació a la mobilitat, tenim previst aprovar inicialment el pla de mobilitat urbana sostenible i un dels punts més destacats es la entrada en vigor de les zones de baixes emissions que aplicarem a partir de l'1 de gener de manera progressiva.

L'adaptació del servei d'autobusos en la zona de baixes emissions serà determinant, el sistema d'aparcaments dissuasius perimetrals a la zona de baixes emissions també la interconnectivitat i la multi modalitat que utilitzarem per desplaçar-nos per la ciutat amb les connexions cap al centre. El nou pla de mobilitat urbana sostenible posa com a prioritat les actuacions per potenciar la mobilitat activa a peu, però també, la millora de la xarxa del transport urbà col·lectiu.

El transport públic i la pacificació del transport rodat en barris i en entorns, per exemple escolars, entre els principals objectius del pla hi ha d'assolir un repartiment modal, es a dir que la mobilitat activa sigui la predominant a la ciutat, que el 55% dels desplaçaments siguin a peu, el 20% que faci en transport públic i que el 5% en altres mitjans de transport i el 20% restant deixant-lo al vehicle privat.

Informa també que, pel que fa al transport públic tenim previst elaborar l'estudi integral de la xarxa d'autobusos.

Finalitza la introducció agraint la participació a tots i totes les parts participants amb aquesta Audiència Pública.

Passa la paraula a la conductora de l'acte la Cristina Saiz, la que explica que es una audiència pública, que es un espai institucional, per a que tota persona i organització que es pugui veure afectada o tingui un interès particular o general pugui expressar la seva opinió sobre una matèria.

Els objectius de qualsevol Audiència Pública es conèixer l'opinió de la ciutadania sobre un tema d'interès, donar participació simultània a totes les parts afectades i motivades en un tema comú sigui d'interès general o



Ajuntament de Lleida

respecte a la matèria en concret i permetre l'accés directe a la informació pertinent.

La finalitat d'aquest model es garantir la participació ciutadana, confrontar en forma transparent i publica les diferents opinions, propostes, experiències, coneixements i informacions relatives al projecte de que es tracta i aquestes, degudament meditates i considerades, segurament contribuiran a millorar la qualitat de la decisió que s'hagi adoptat.

Per tant iniciem tot aquest treball us demanen el màxim respecte i empatia de cara a aconseguir que tots els objectius puguin ser resolts.

A continuació, la conductora de l'acte fa una breu explicació dels participants en aquesta audiència pública, els ostenta la seva presidència Alcalde de Lleida Felix Larrosa, la secretària general per delegació del nostre secretari general Antonio Roperó recau sobre la nostra companya Verònica Saez que serà encarregada de prendre l'acta, des de la regidoria de govern la sra .Cristina Moron la regidora de Seguretat, Mobilitat i Civisme i la sra. Cristina Saiz la moderadora i conductora de l'acte, representat del Comú de Lleida que promouen la iniciativa sra. Maya Rodrigo i Jordi Cipriano.

També agraïm als companys de Deixa'ns signar que fan aquesta participació amb el llenguatge de signes, expressar també l'agraïment als experts que hi participen (mencionats anteriorment per l'alcalde) i agrair també als representants dels grups polítics presents a la sala.

La conductora de l'acte també fa un apunt informant del total d'inscrits 43 persones, 28 entitats i associacions, 12 ciutadans a títol individual i els 5 grups municipals.

Feta la benvinguda per part de la presidència, la conductora fa un recordatori sobre els tempos i terminis estipulats per l'audiència i demana que siguin respectats per totes i tots els participants, també quan vagin pujant els experts farà una breu explicació del currículum de cada expert.

Acte seguit, demana pujar al primer expert per intervenir, explica que té 20 min, pren la paraula l'Albert Obiols, Diplomat en Ciències Empresarials per



Ajuntament de Lleida

la Universitat de Barcelona, Llicenciat en Administració i Direcció d'empreses per la Universitat de Barcelona, Màster en Direcció i Planificació de Mobilitat per la UPC, certificat de incapacitació professional en l'exercici de les activitats del transport interior internacional de viatges en carretera, Formador del Servei Català de Trànsit en cursos de seguretat viària i porta des del 2003 treballant en el sector del transport de viatgers desenvolupant tasques d'assessorament, planificació, operacions i qualitat del servei i ha col·laborat amb la redacció de projectes de transport públic en la posada en marxa d'operacions per part de diferents administracions públiques i també ha col·laborat en l'àrea d'operacions de diferents entitats com Moventis, Segales Sole i Sauret i Peixa.

El sr. Albert Obiols explica com funciona el sistema de transport públic urbà en Lleida, primer de tot indica els requeriments previs abans de decidir quin model de gestió es pot decantar la ciutat alhora de prestar aquest servei de sistema de transport públic, l'important es que a nivell municipal a nivell de l'Administració titular del servei hi hagi un equip i hagi un seguiment d'aquesta gestió de transport públic per que es un servei prou important com per tenir un parell de persones dedicades al seguiment no només de com s'està fent el servei al carrer sinó també com la via pública es parla del transport públic que no només són els autobusos sinó que també són les parades, les marquesines i carrils bus i de quina manera es pot circular de manera àgil per la ciutat l'autobús . A banda d'això, un altre requisit important independentment del model de gestió que es vulgui aplicar es quin es el mapa de línies i mapa de servei que es vol prestar, anteriorment l'alcalde ha comentat com hem de pensar la xarxa de futur del transport públic de la ciutat es molt important per que l'actual xarxa a Lleida s'ha fet un canvi molt important fa pràcticament una dècada i al final se ha anat fent ajustos per poder consolidar aquestes connexions tant transversals de la ciutat la línia 6 o línia 7 o també per exemple als barris on s'havia fet transbordament mica en mica s'ha anat fet línies directes o que aporten de manera tangencial fins al centre de la ciutat per que de vegades costa fer transbordaments per que el temps d'espera entre un autobús o un altre penalitza molt en segons quins desplaçaments i l'altre aspecte important abans de decidir cap a quin model de gestió es saber quines són les condicions de l'equip humà que ha de desenvolupar aquest servei del dia a dia, per tant persona de conducció i tot el personal d'administració



Ajuntament de Lleida

que fa falta per que els autobusos funcionin be, en el cas de Lleida fa pocs dies s'ha signat un nou conveni laboral i per tant es una molt bona senyal i un molt bon clima de salut en aquest aspecte i per últim i no menys important es veure de quina manera o amb quina flota d'autobusos es vol prestar aquest servei si la flota actual es nova es envellida si es vol apostar per una flota amb vehicles elèctrics o d'hidrogen perquè aquest tipus de decisions impliquen fer una inversió a curt i a mig termini que pot condicionar també quin tipus de model de gestió té un major o menor encaix a la ciutat.

Posteriorment, explica els 5 models de gestió son els habituals i també son els que actualment estan a la llei de contracte de sector públic.

El primer de tot es la liberalització o el resquivalentura, es a dir on una empresa be i fa la seva, això amb un transport urbà no passa a cap indret d'Europa per que seria pràcticament impossible que els números sortissin, per altra banda tenim la part oposada la gestió directa vol dir que dins d'una empresa municipal presta el servei d'una manera directa en aquests casos hi ha pros i contres pots estalviar-te part del benefici industrial segurament tens uns estalvis amb unes taxes però també pots tenir uns inconvenients financers alhora d'arrancar un projecte com aquest que si fa falta renovació important del material doncs has de fer una inversió important que pot condicionar amb aquest factor.

També podem optar per serveis d'economia social, cooperatives (posa com exemple Sabadell) també es pot mirar una Societat Anònima Laboral (posa com exemple el Barcelonès-nord) en el cas de direcció estupsal.

Després explica els dos sistemes mes comuns habitualment, per una banda tenim els contractes de serveis, vol dir que es quan l'Ajuntament posa els vehicles posa les instal·lacions, posa el conductors per que son subrogats i el que fa es que hi ha una tercera empresa que no té perquè ser del sector que el que fa es gestionar el personal per que tota la resta de les coses important per poder prestar el servei es venen donades, aquest tipus de contractes es donen molt puntualment sobretot a l'àmbit de França i vinculats al transport escolar per tant es un tipus de contracte que es possible i però que es molt poc comú aplicable, i per últim explica els contractes de concessions de serveis que es el contracte que actualment



Ajuntament de Lleida

s'està prestant a Lleida, ara be es un contracte que es molt antic que segurament que en algun moment s'haurà de renovar i al renovar-ho serà un bon moment per valorar quines son les casuístiques que farien falta i s'ajustessin a les condicions actuals de mercat que no tenen que ser les mateixes que les inicials que l'any 88, per tant es un bon moment per poder revisar i poder veure quines son aquestes condicions per que moltes vegades els condicionants previs que em parlat que es el mapa de serveis que es l'equip de recursos humans per prestar el servei amb aquestes condicions al final el que permet fer es en funció de com està tot l'entorn no hi ha una única solució bona totes poden ser possibles o totes en funció de com està tot i si per exemple s'ha de renovar i fer una inversió molt important en flota o hi ha un problema de conflicte laboral moltes vegades l'opció que esculli l'Ajuntament pot encaixar millor o pitjor en funció d'aquests condicionants.

Seguidament finalitza la seva intervenció donant pas a la conductora de l'acte qui presenta al següent expert Xavi Patón i fa un petit resum del currículum, Gerent de l'Àrea de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans de l'Ajuntament de Barcelona, la seva formació rellevant es Màster en Administració Pública per l'ADE, Llicenciat en Ciències Polítiques i de l'Administració per la Universitat Autònoma i Llicenciat en Filologia Hispànica per la Universitat de Barcelona, Gerent de l'Àrea de l'Agenda 2030 i transició digital Esports a l'Ajuntament de Barcelona i Gerent en el Districte Sarrià Sant Gervasi durant el període 2017-2018.

El sr. Xavi Patón primer de tot agraeix venir a explicar la seva experiència i després ell es centrarà a la presa de decisions, comença dient una qüestió no hi ha un sol model per la presa de decisions hi ha característiques, circumstàncies hi ha situacions sobre les que s'hi hi ha de treballar per acabar de prendre la decisió ara si a mi em preguntessin, en aquest moment a Lleida i m'atreveixo i em perdonaran per fer aquesta afirmació, si en aquest moment a Lleida haguessis de prendre la decisió respecte a modificar el sistema de gestió el faries? La meva resposta seria No, com a primera resposta important sense conèixer tot el detall seria no, i ho dic per que al final del que es tracta principalment es del paper de l'Administració, en aquest cas una concessió de servei el que necessita es que hi hagi clarament els objectius per part de l'Administració que els desenvolupi, hi ha l'àmbit de l'autoritat de transformat metropolità de



Ajuntament de Lleida

Barcelona, tenim model de gestió directa com es TMB però també tenim molt model de gestió indirecta com son totes les que tenen ha veure amb l'Àrea Metropolitana per tant les connexions amb la ciutat i cap d'elles podem dir que sigui absolutament perfecta ni de lluny sinó que tenen situacions tenen qüestions a plantejar hi ha debat, per exemple les empreses que venen normalment son empreses que ja tenen molta experiència a gestionar el transport públic disposen d'una especialització que l'Administració ens ve be, nosaltres som generalistes el meu currículum crec que ho demostra i per tant necessitem especialistes gent que conegui molt be que es el que necessitem els objectius els hem de marcar de de l'Administració però evidentment el desenvolupament i el coneixement les empreses ens el poden oferir de manera molt mes fàcil de manera molt mes segura i de manera molt mes continuada, alhora també hi ha un tema de flexibilitat la gestió directa malgrat pugui semblar el contrari té mes dificultats de flexibilitat alhora de la pressa de decisions alhora del canvi com es comentava el tema de l'actualització d'aquesta concessió, doncs sempre te mes dificultat perquè tens elements, per exemple un no menor que es el tema del personal, com adaptes al personal al final malgrat siguin en el cas del transport metropolità de Barcelona amb contractes laborals, evidentment tenen un temps de presencia a l'empresa que l'adaptació es mes difícil, les empreses poden oferir-te perfils que s'adaptin mes a les necessitats de futur de present i de futur. En l'àmbit dels costos, aquí tenim mes dificultat en la gestió directa, es mes difícil assegurar que rebaixes pressió amb una concessió de serveis es el contracte el que marca i ajuda alhora de poder tenir un cert control d'aquesta despesa i ajuda també amb la innovació , per altra banda es veritat que la gestió indirecta pot en el moment final de la seva concessió dificultar segons quin tipus de decisions des del punt de vista de l'empresa es evident que en un moment en que hi ha la seva possible sortida o com a mínim la renovació d'aquella concessió està arribant doncs difícilment es plantejarà segons quin tipus de situacions per tant com deia al començament no es ni de lluny un model únic hem d'anar treballant i hem d'anar jugant.

Jo crec que amb la gestió directa sobretot quan les ciutat estan en evolució que es el que ens està passant ara en les ciutats del món, doncs modificar també fins i tot la pròpia estructura de la xarxa té moltes reticències per part de la pròpia estructura de la pròpia organització per que evidentment



Ajuntament de Lleida

han funcionat d'una certa manera o hem funcionat d'una certa manera que canviar-ho sempre té resistència al canvi, evidentment amb una concessió es marca dintre de la pròpia concessió i per tant relativament més fàcil després evidentment s'ha de consensuar s'ha de treballar a nivell ciutadà.

En els dos casos però molt especialment en la gestió indirecta el que es clau es quins son els indicadors de gestió, quins son els indicadors amb els que treballem per assegurar que es compleixen els requeriments que l'Administració necessita, per mi aquest es l'element diferencial i que en els últims anys hem anat incorporant les Administracions però clar no sempre ens es fàcil o no tenim fins i tot el coneixement especialitzat que es necessita per poder-ho aconseguir, però si tu aconsegueixes marcar quins son els teus indicadors com valors el servei que s'està fent aquest es un element clau i evidentment aquí la tecnologia ja comença a jugar un paper que no teníem en el passat, en el passat era més complicat aquest control nosaltres per posar un exemple canviant de terç hem implantat tot el nou sistema de recollida d'escombraries a la ciutat i un dels elements que hem marcat es la tecnologia, a dia d'avui les persones que van pel carrer escombrant disposen en el seu equipament un GPS que ens ajuda a conèixer quin es la feina que s'ha fet, per tant millorar, en el cas del transport públic es el mateix conèixer millor com s'està treballant, que s'està fent ens permet assegurar que es el que podem modificar de cara al futur.

Dos elements per tancar, el transport públic a la ciutat, ara parlo des de l'experiència de la ciutat de Barcelona, s'ha d'adaptar a les necessitats més micro que tenim a diferència de temps passats, temps passats el que es demanava es el transport col·lectiu i ara el que es demana o el que demanem al ciutadà es que hi hagi una adequació molt més gran a la meua necessitat per tant al meu recorregut i això ho hem de fer amb tecnologia i en el cas de la ciutat de Barcelona com deia, incorporant canvis amb la manera de gestionar, hem fet el bus a demanda que es un bus de barri petit que permet que els ciutadans de manera prèvia decideixin quin es el recorregut que han de fer per exemple d'avui per demà i això els hi permet adaptar-se a ells i adaptar-nos nosaltres, l'autobús no l'han d'esperar al carrer de manera temporània sinó que sap que a les 10.15 aquell autobús en aquella parada el pot anar a buscar, però es que a més fa una altra funció que per mi encara es més interessant que es que permet que si



Ajuntament de Lleida

aquest bus l'han sol·licitat només 3 persones aquest bus faci només 3 parades.

Per últim per tema de gestió directa i indirecta, nosaltres hem tingut diferents models en el pas dels anys, transports metropolitans de Barcelona com deia gestió directa també gestionava el nit bus durant molts anys, en un moment donat es va decidir que aquesta gestió passés a gestió indirecta una opció de canvi de possibilitat però per altra banda unes línies que es van portar a gestió indirecta les línies 80 amb una zona molt concreta de la ciutat doncs en els últims anys s'ha decidit tornar a internalitzar-les dins de TMB perquè hi havia motius per això per lliurar-les del servei, és veritat que després òbviament hi ha un tema de costos que s'ha hagut també de internalitzar.

Finalitza la seva intervenció donant pas a la conductora de l'acte qui presenta al següent expert la sra. Julia Farré, enginyera de camins, canals i ports per la Universitat Politècnica de Catalunya, Màster en transports, actualment és directora de desenvolupament de negoci a Moventis havent exercit anteriorment de cap d'estudis i projectes a Barcelona de serveis Municipals i diverses funcions a consultories de mobilitat, porta 15 anys d'experiència en la gestió, planificació i licitació de projectes en l'àmbit d'infraestructures la mobilitat i el transport públic i privat.

La sra Julia agraeix la invitació a l'acte per poder donar el seu punt de vista que en el nostre cas en bastant complementària en el que han explicat l'Albert i el Xavier però el punt de vista realment de l'empresa privada una mica és el que ens toca a nosaltres, llavors resumint molt breument com veiem nosaltres des de la nostra posició en aquest cas de operadors de Lleida des de fa 20 anys i també en general com veiem nosaltres el fet de que un operador privat especialment es dediqui contínuament a respondre a concursos hi ha projectes on el que fa és posar en pràctica el seu coneixement i que per tant té una experiència en el cas de Moventis de més de 100 anys de fer repetidament aquesta tasca, lligat una mica amb el que ells han comentat del que s'ha de fer i del coneixement.

Quins serien els eixos claus de la gestió privada tal com els veiem i que fan que sigui una opció vàlida i molt interessant per un projecte com és el de Lleida i com són els projectes de gestió d'autobús, l'operador privat com ja sabeu viu en un entorn de competència constant, és a dir nosaltres estem



Ajuntament de Lleida

obligats vulguem o no a innovar a ser eficaços i contínuament barallar-nos per sobreviure en el mercat, que es un mercat que cada vegada es mes competitiu això ens obliga a treballar i a un saber fer i una especialització que el propi mercat ens dona pel fet d'operar en diverses operacions, el fet d'estar orientats de beneficis i resultats per que es una mica la nostra orientació natural per la nostra competitivitat el que ens fa es un accés ràpid al finançament es un tema que ja ells han comentat, que vol dir això evidentment com sabeu quan tu vols anar a buscar finançament el primer que et mirarà el banc es la teva compta de resultats doncs això es un tema que les empreses privades evidentment tenim a optimitzar per poder tenir aquesta accés ràpid de finançament que considerem que sigui un avantatge en aquest cas.

Flexibilitat i Adaptabilitat comentat anteriorment, en un contracte de bus com ja sabeu hi ha molts imprevistos hi ha molts moments on s'han de fer canvis de rumb hi ha crisis es una gestió diària d'una operació complexa per tant considerem que aquesta flexibilitat que té l'operador privat pel fet de no tenir tota la burocràcia que existeix en el sector públic doncs ens dona un punt a favor. Tornant al tema del finançament l'agilitat de gestionar-lo es a dir decidir que quan et pots gastar als diners que necessites, una inversió en flota, una inversió en cotxeres, en personal tot això evidentment sinó depens d'uns pressupostos municipals doncs nosaltres considerem que dins de la gestió del grup empresarial que te diversos projectes pot prioritzar operacions abans que unes altres.

Independència de la agenda política a nosaltres ens permet (jo penso que es un dels punts mes forts) es la visió a llarg termini, quan a tu et donen un contracte de 5,6,7,10 o 15 anys etc... a tu t'obliguen a mirar en llarg termini, no pots estar mirant de fer operacions a curt termini, has de tenir una estratègia a llarg termini que en general es una cosa bona si la mirem objectivament es una cosa positiva, considerem que aquests contractes ens obliguen i fins i tot no nomes el mateix contracte sinó que tu ja vas mirant mes enllà per que el que t'interessa es que si ha funcionat be el vulguis renovar per tant se'n va mes enllà del contracte existent sinó que ja a finals de contracte el que fem es preparar-nos per tenir un bon següent contracte que normalment si hi ha una següent licitació doncs ens tornaríem a presentar, per tant molt important per mi es remarcar l'estratègia a llarg termini.



Ajuntament de Lleida

Després un tema d'incentivar als treballadors, objectius, resultats tot això evidentment augmenta finalment la qualitat del servei, es una relació directa, considerem que es objectiu, mesurable i això ho fem servir tal com el client ens ho fa servir a nosaltres, nosaltres ho trasllem als treballadors. I un tema també interessant, es l'accés al proveïdors, tu quan tens molts proveïdors que treballen amb ells amb diferents contractes doncs tens unes condicions favorables amb aquests proveïdors que fan que efectivament puguis tenir un bon tracte. Tot això es una mica per resumir la eficiència que considerem de l'operador privat i la següent es el tema de la gestió central a l'usuari, el mateix concepte que fa el fet de gestionar diversos contractes, t'obliga que al final tu tens una avantatge competitives de qualitat que pel fet de tenir diversos contractes pots transversalitat d'un a l'altre per tant això es transmet a que un usuari de transport públic que esta operat per un operador amb aquestes capacitats pot gaudir de les pràctiques, les tecnologies les innovacions etc... exemples molt concrets, formació, tu tens molts treballadors de grup al final el que funciona be a Mallorca ho intentaràs reproduir a Lleida llavors aconseguixes una transversalitat de bones pràctiques que si només tens una operació no tindries. Una gerència rica considerem que el gerent, una persona que poses al capdavant d'aquella xarxa també aporta un coneixement amb unes experiències que potser ser molt ric i que potser aprofitable per aquell contracte. Accés a eines de mercat evidentment, una mica relacionat amb els proveïdors, tu tens unes eines de manteniment de flota de planificació de ruta que no necessàriament totes les Administracions poden tenir i llavors tu les pots aportar al contracte. I com a últim, també les eines de comunicació, les webs, les apps. una mica en la mateixa línia. Això ha sigut resumit les avantatges que nosaltres considerem que te l'operació privada en aquest cas.

A continuació la moderadora Cristina Saiz, dona pas a la intervenció de qui promou la iniciativa la sra. Amaya Rodrigo i sr. Jordi Cipriano, qui primer de tot pren la paraula la sra. Amaya, agraeixen l'assistència a totes i a tots, i la de poder presentar aquesta audiència des del Comú de Lleida per un motiu ben clar es que la ciutadania de Lleida i la gent usuària del bus de Lleida i també la que no ho és i per què no ho és, la ciutadania de Lleida fa molts anys que parla que opina que aporta propostes que participa en suposats processos participatius sense rebre una resposta per part de l'Administració i sense veure canvis que es proposen en la gestió del servei



Ajuntament de Lleida

públic del bus urbà, les propostes es veu que es queden als calaixos perquè no arriben mai, anem tard, parlaven de objectius que s'implementen però en realitat no s'implementen jo no se de quina ciutat estaven parlant, entenem la frustració de la ciutadania quan participa i quan fa propostes i després no s'escolten i l'entenem perquè la vivim com a grup municipal com a grup polític que em proposar desenes de propostes i s'han quedat allà al calaix, de fet el mandat passat vam aconseguir i aprovar una moció al Ple que es va aprovar gracies també als vots del PSC per la municipalització del serveis de bus, un PSC que ara governa la Paeria, un PSC el mateix que ara proposa com opció millor per garantir qualitat del servei urbà de bus aquesta concessió, si ja sabem que tot això ja es frustrant, per que demanen aquesta audiència publica, doncs per que cal insistir, per que quan vam recollir les signatures necessàries per aconseguir convocar aquesta audiència la gent s'aturava no només per signar també per dir-nos que el servei es deficient i dir-nos que s'han de fer millores i s'aturava gent que utilitzava i la que no els utilitza i ens deien perquè no els utilitza perquè es un servei que no funciona be, tot i les explicacions que hem sentit abans a Lleida el servei de bus deixa molt que desitjar, cal una audiència publica sobre això, cal fer un debat sobre això ,cal que les propostes s'escoltin i cal que els canvis significatius s'apliquin i es que no es només el govern del PSC no hagi fet cas de les propostes ciutadanes i no hagi aplicat canvis es que no han controlat el servei que ofereix aquesta empresa privada i el control del servei es indispensable per garantir-ne la qualitat, sinó es controlen passen coses com les que estan passant , horaris mal ajustats, impuntualitat constant, línies que no cobreixen les necessitats bàsiques, mancances estructurals d'un servei que ja s'arrosseguen des de fa molts anys, si tant perfecta i tant bona es la gestió privada del servei públic, com es que tot això continua sent deficient, com es que la gent s'aturava per dir-nos quines mancances tenen els autobusos, com es que una majoria de gent a Lleida no utilitza el bus.

Que passaria si tinguéssim un control directe sobre aquest servei? Doncs probablement els horaris dels busos estaria coordinats amb els horaris de Renfe i així per agafar el primer tren cap a Barcelona (per exemple) podríem anar en bus a l'estació de Renfe o (per exemple) si tornem amb un tren que torni a la nit podríem tornar cap a casa amb bus, o la gent que treballa al polígon no només podria anar a polígon sinó que també podria tornar que ara no passa, també pensant amb la gent que surt els caps de setmana



Ajuntament de Lleida

doncs poder tenir un bus nocturn que permetés tornar cap a casa sense tenir que agafar el cotxe, i fins i tot igual ens podríem plantejar tenir també un bus nocturn que fos un micro bus per circular de nit entre setmana. Per no parlar d'altres millores essencials com augmentar la freqüència dels autobusos, com millorar l'eficiència de les línies redissenyant rutes o com posar per exemple bancs i marquesines a moltes mes parades o com incorporar avisos sonors i visuals per a persones amb discapacitat. Tot això es possible el que passa que si es possible si tenim un control directe sobre el servei i no cal fer petites millores el que cal es poder actuar directament per cobrir un servei que em vist que es bàsic per la ciutat i per això el que necessitem, el que volem i el que demanem es municipalitzar el servei de bus.

A continuació pren la paraula el sr. Jordi qui segueix la línia argumental de la sra. Amaya, fent una pregunta, del que per que creiem que la municipalització o el control directe es molt millor que la gestió privada? Ell ens dona el seu argument, bàsicament hi ha un tema conceptual que evidentment el benefici privat s'estalvia i un exemple que ara em vist molt recentment a la ciutat es la municipalització a la zona blava i del servei de grua que a passat de que paguéssim 3 milions d'euros en gestió privada a estalviar-nos 1 milió d'euros en gestió pública directa, això es un exemple que ha succeït ara a Lleida molt recentment, a part del benefici econòmic, els anteriors ponents, concretament el de l'Àrea metropolitana ha parlat de que una contractació directa es molt menys flexible que una gestió privada, ell ha posat l'exemple com si fos l'Ajuntament qui directament assumís la gestió del servei públic, però aquí tenim una empresa que per una bona gestió que es va fer a l'ultima legislatura s'ha salvat, que es diu EMAU i es una empresa pública, aquesta empresa pública te la mateixa flexibilitat que te una empresa privada, te exactament la mateixa i com que a mes a mes està sanejada també es pot endeutar i també pot anar a demanar crèdit com els beneficis que ha comentat la ponent de Moventis, aquests arguments son posant com dues situacions extremes, mostrant com una administració antiga, anquilosada que no té eines de poder gestionar el ser servei d'avant d'una empresa moderna que ven tots els beneficis, però això no es la realitat ni la realitat de Lleida. Un altre punt important es que la ciutat de Lleida necessita uns canvis molt importants si volem complir una transició energètica o ecològica a la qual ens hem compromès, com pots plantejar uns canvis com tota la electrificació de la



Ajuntament de Lleida

flota o uns canvis radicals amb un contracte a 20 anys que tanques amb una empresa amb la qual qualsevol modificació d'aquest contracte et suposa uns problemes súper difícils, el tema de les inversions es en el món ideal es un argument vàlid però quan tu mires la gestió que s'ha fet de la ciutat, les inversions les ha assumit l'Ajuntament.

L'Ajuntament ha comprat els autobusos, l'Ajuntament ha renovat les flotes, l'Ajuntament ha fet les inversions llavors on està aquesta innovació i aquesta inversió que tant be ens ha venut la ponent de Moventis, no hi és, no existeix, on esta la innovació amb autobusos que tenen la matricula CA vol dir que son de fa 25 anys, on estan? Tot això es una teoria bàsica que es fonamenta en conceptes teòrics però quan es porta a la pràctica com portem 25 anys a Lleida es veu que realment no funciona el sistema de gestió privada, nomes per acabar i fent menció al ponent de l'Àrea metropolitana ha mencionat que hi ha models mixtos a l'Àrea metropolitana però lo que es realitat es que el de la ciutat de Barcelona es de gestió directa, el mes important i el mes gran d'aquesta Àrea es de gestió directa, això es important dir-ho.

A continuació la Cristina Saiz, per una qüestió d'ordre dona pas a la Sra. Cristina Morón, representant del Grup Mpal. PSC, simplement per una qüestió de rigor que vol aclarir-li a la sra . Amaya Rodrigo, que en aquesta moció la qual feien referència el PSC no va votar a favor, es va abstenir, va haver altres grup que si que van votar a favor com Junts, ERC i Comú i que a mes a mes uns dels punts que feia referència aquesta moció era l'elaboració d'un informe de la gestió del servei del transport urbà, aquest informe es va elaborar i es va rebre a l'Ajuntament el 17 de gener del 2024 per tant aquest punt si que s'ha realitzat.

Seguidament la conductora de l'acte ens informa que, tot seguit, intervindrà l'equip de govern, i per fer-ho realitzarà la seva intervenció en nom del govern municipal el director adjunt d'Agenda Urbana el sr. Carlos Perez, qui explicarà l'estat actual a nivell del contracte que està vigent a nivell de gestió del servei de transport urbà a la ciutat de Lleida, això parteix de l'any 2002 d'una adjudicació a la UT Grup Sarbus que es autobusos de Lleida per tant es un contracte amb 20 anys d'antiguitat del qual també es podien fer les prorrogues pertinents, amb aquest moment esta prorrogat fins el dia 31 de desembre del 2023 i també existeix una prorroga fins al 1 de juliol del 2027, actualment els serveis tècnics estan treballant a nivell



Ajuntament de Lleida

de els passos a seguir per fer les opcions possibles de futur, com ve també han dit tots els ponents anteriors no em repetiré per que si que hi ha la llei de contracte del sector públic, el tema de tot el modelatge amb els 5 models que hi han, tant de gestió directa, com gestió indirecta i altres models però si que lo es prioritari i bàsic es l'estudi de la xarxa integral dels autobusos de Lleida, es a dir, per una banda hi ha la elecció del model i per poder-lo escollir es bàsic i essencial aquest estudi integral de la xarxa de transport públic aquí a Lleida.

Amb això si està treballant es una fitxa del nostre Pla de Mobilitat Urbana Sostenible que en breu també es procedirà a fer l'aprovació i per tant es bàsic per una senzilla raó, aquest estudi el que te que discernir i acabar de fixar son tots el orígens i destins de tot el tema de les línies, dissenyar be tota la sèrie de recorreguts per poder arribar al màxim de població i molt important també actuar a nivell micro ja no nomes a nivell macro i a donar tota la volta a la ciutat amb aquestes línies, es important també tindre en compte totes les noves instal·lacions de infraestructures que es esdevindran a la ciutat de Lleida, la nova estació d'autobusos, reforços també de tot el sistema socio-sanitari a nivell de tot el tema de l'Hospital Arnau de Vilanova però actuant amb tot una seria d'equipaments que seran necessaris i essencials, com heu dit tot el tema marquesines, bancs etc.. tot un estudi pormenoritzat de totes aquestes tipus d'actuacions i tindre en compte també que moltes vegades la deixem de banda que es el creixement de la ciutat, es a dir, hem de tenir la visió a futur hi ha una sèrie de desenvolupaments importants a nivell urbanístic i per tant tots aquests sectors que es puguin anant desenvolupant al futur s'han de tenir en compte una mica a tot aquest estudi a projecció a futur per que la ciutat te un creixement i un desenvolupament que es te de tenir en compte en aquests estudis. Es una eina que crec que es essencial per a poder acabar de discernir i prendre la decisió sobre el model de gestió i d'aquí ja entraria tota la tramitació corresponent fos un tema de gestió directa o gestió indirecta que en principi son les línies que sempre estan mes vigent i mes treballades que en principi dones mes resultats doncs tota la tramitació administrativa, jurídica, econòmica i tècnica per dur a terme en base a la llei de contractes del sector públic si fos una gestió indirecta, com una concessió de servei o be la tasca de la gestió directa amb el seu modelatge en base també a la llei de contractes del sector públic. Finalitza la intervenció tècnica per part del Director d'Urbanisme.



Ajuntament de Lleida

A continuació, un cop finalitzades totes les intervencions, la conductora de l'acte la Sra. Saiz, fa una breu explicació del següent punt de l'ordre del dia, el torn obert de paraula, tant dels grups municipals com de les entitats com les del públic assistent, informa també que en aquest bloc hi ha 60 minuts que caldrà distribuir-los entre totes les persones que han demanat intervenir, s'atorgarà un termini de 3 min per cadascuna d'aquestes persones, contempla que hi ha un total de 25 intervencions tot i que hi ha una persona que ha arribat a la sala i que de moment si no arriba la saltarem. Les intervencions seguiran l'ordre rigorós d'inscripció. Intervindran per l'ordre de representativitat, en primer lloc els grups municipals, en segon lloc les entitats i finalment les persones a títol individual. Totes les intervencions es faran en el lloc que ocupen les persones intervinents, per evitar pèrdua de temps i amb l'ajut d'un micròfon per cada ocasió.

Inicia aquest torn, la Sra. Laura Bergés, com a portaveu del Comú de Lleida, fa una reflexió en relació a tot això que s'ha parlat, fa referència a l'estudi de eficiència i eficàcia dels diferents modes de gestió, aquí nosaltres coincidim i també s'ha dit que fa falta tota una sèrie de millores al servei d'autobús de millora de freqüències, d'instal·lacions, de marquesines de línies, de tecnologia etc... una mica la reflexió que nosaltres fem es que tot això fa molt temps que està pendent i que la gestió directa no li ha sapigut donar resposta, quan es diu que la gestió indirecta permet mes innovació tecnològica, doncs l'aplicació per demanar un autobús no la veiem la mes innovadora o la mes eficient del mercat la que tenim a Lleida, per tant veiem que hi ha mancances i per tant pensem que es interessant poder avaluar be si convindria la gestió directa per que te alguns avantatges tenint en compte que tenim una empresa publica que ho pot fer amb alguns dels avantatges que tenen les empreses alhora de gestionar també serveis, en un moment de canvi en el model de mobilitat i de creixement urbanístic com us deia ara que vol dir que tindrem un servei que s'haurà d'anar adaptant molt, pensem que fer un contracte que com a mínim serà aprox. a 10 anys vol dir que has d'estar marcant que vols pels propers 10 anys ho fixaran en un contracte o signaràs i després ens trobarem el que ens estem trobant ara que qualsevol canvi de línies obliga a modificar el contracte, obliga a pagar mes per que els quilometres extra s'han de pagar mes cars etc... el criteri de l'adaptabilitat nosaltres el veiem molt mes a la gestió directa que no a la gestió indirecta per que estarem



Ajuntament de Lleida

mes lligats en un contracte en un moment en el que hi ha d'haver molts canvis i que per tant es difícil que puguem ara mateix fixar en un contracte el que necessitarem d'aquí 10 anys a mesura que vagi desenvolupant tant la ZBE com els creixements urbans etc...

I pel tema de les inversions, també s'ha dit que moltes de les inversions les esta assumint l'Ajuntament i per altra part amb una gestió directa per part d'una empresa publica doncs la flexibilitat amb accés a fons de finançament nosaltres pensem que també es te que no hi ha la rigidesa que te una gestió directa per part de l'Ajuntament i el pressupost municipal sinó que amb una empresa publica també tens una mica mes de marge i que sobretot fins ara molts inversions ja les ha fet l'Ajuntament i moltes inversions que havia de fer l'empresa no s'han fet.

A continuació passem la paraula a la sra. Violant Cervera representant del grup municipal Junts, que agraeix en primer lloc al Comú de Lleida hagi propiciat aquesta trobada la que crec que es interesant i que puguem parlar amb els ciutadans directament, el títol de la xarrada també es molt adient per que parlava sobre la prestació del servei d'autobusos i la seva municipalització que nosaltres des del nostre grup entenem també que son dos qüestions que no tenen per que anar precisament lligades.

Nosaltres som una formació política que no tenim plantejaments dogmàtics en el benentès de que ni estem a favor de que tot estigui municipalitzat ni estem a favor tampoc de que tot sigui privat sinó tot el contrari en cada moment s'ha de buscar quin es el model de gestió que mes va be a les necessitats d'aquest moment de la ciutat per que nosaltres el que si que creiem es que el servei ha de ser públic la gestió doncs segons les diferents característiques en aquest moment. Jo crec que moltes de les vegades quan es fa concessions administratives de temes es per una falta segurament d'inversió, quan has de fer una inversió molt elevada les administracions no tenen els diners per poder-les fer i per això es veuen obligats senzillament a fer doncs una concessió, es possible que un dels motius pels quals l'Ajuntament de Lleida en un moment determinat es pot decantar per un model de concessió per que no tens els diners necessaris per canviar en aquest cas tota la flota d'autobusos de deu ser moltíssims diners.

Un altre tema es el i per tant també hauríem de saber quan hauria de durar si es que s'opta per aquest model, doncs la concessió per que s'acabi



Ajuntament de Lleida

doncs pagant aquesta inversió, per tant que la empresa no hi perdi, un altre tema que també es molt important i en això si que coincidim jo crec que coincidim tots es en la gestió si tenim un contracte que fa molt de temps sempre diem que em passat de 120.000 habitants a 150.000 amb un temps relatiu i tenim una ciutat molt diversa amb barris molt diferents des de els del centre de la ciutat als que viuen a la seva perifèria i està clar que el servei que hi ha avui en dia doncs no compleix aquestes expectatives, per tant mes enllà del que s'arribi al final acabant valorant si es millor una concessió o be una municipalització i des del nostre grup o valorarem en funció del que es el que es pot pagar per que al final el que volem es que el servei d'autobusos doncs funcioni el que si que estarem molt atents es que aquest servei d'autobusos sigui un servei d'autobusos real per tots els ciutadans de Lleida, i després ha participat un representant de l'Ajuntament de Barcelona, amb tots el respectes per que Barcelona es el cap i casal de Catalunya però no tenim res a veure, per que vosaltres no teniu no només el servei d'autobusos sinó que teniu la sort de tindre el metro i tindre transports metropolitans i el metro passa cada 2 min, nosaltres nomes tenim un avant que passa cada hora que la gent s'ha d'esperar que val una fortuna que no val 1 euro el viatge, per tant la nostra realitat de mobilitat es francament molt diferent i jo crec tot i que tots admirem molt Barcelona no el millor model, a mi m'agradaria poder observar ciutats com la nostra, quin model de mobilitat tenen i quina gestió tenen per poder mirar en funció de les altres ciutats poder decidir quin a de ser el nostre millor model.

A continuació pren la paraula la sra. Jordina del grup municipal ERC, primer de tot vol agrair al grup del Comú de Lleida primer que a l'any 2022 del mes de març aportes una moció al Ple que va permetre tenir aquest estudi, aquesta moció que es va aprovar al març del 2022 va fer que a finals del 2022 es licités aquest estudi i que el 16 de juny del 2023 el tinguéssim, però si que es cert que els regidors i regidores de la Paeria no el vam tindre fins al mes d'octubre i la decisió sobre si s'hauria de fer una prorroga o no una prorroga per aquests dos anys següents s'havia de prendre en qüestió de dies després d'aquest estudi. Per que ho dic això, per que en aquests moments es molt important on som i es transcendental que prenguem decisions de manera ràpida, la prorroga actual acaba el 31.12.2025 per tant ens queda un any i poc per decidir quin es el model de gestió que volem i des de ERC us ho avanço nosaltres també estem al costat del grup



Ajuntament de Lleida

de Comú de Lleida creiem que hem d'apostar per la municipalització, l'informe que se'ns aporta ens dona moltes dades algunes de les quals a dia d'avui no son del tot correctes parteix de la premissa que l'EMAU esta en una situació financera que fa que no puguem fer cap inversió, això no es veritat, això era veritat al 2023, però ara al 2024 no es veritat, parteix de la premissa que s'ha de canviar la flota d'autobusos de 19 autobusos quan precisament la bona feina del govern anterior també va permetre que 8 d'aquests autobusos vinguessin finançats pels fons Next Generation i per tant que no sortissin dels impostos de tots els ciutadans sinó que vinguessin dels diners que venen d'Europa i per tant que es comences a fer aquesta transformació necessària i que alhora de prendre aquesta decisió que es una decisió que hem de prendre entre tots, no haguem de dir, ostres hem d'anar a via privada per que es que no tenim diners per fer aquesta inversió publica per que una part d'aquesta inversió ha vingut per part d'Europa i per tant aquest diners que hem de ficar-hi cada any s'han de poder ficar al llarg del temps, per tant per part nostra, la nostra aposta, es la municipalització, per que creiem que la part de l'informe ens ha permès veure quines son aquelles deficiències, l'informe conclou al 2023 que es millor el servei privat, ja us ho avanço, però nosaltres hem dit que aquest informe s'ha de revisar bàsicament pel que fa en l'anàlisi de les inversions i també s'ha de revisar amb tota la qüestió que fa de la situació dels costos possibles, tampoc no analitza que si ho fem millor tindrem mes viatgers, si tenim mes viatgers segurament el servei serà mes eficient i cada dia anem veien que segurament s'haurà de fer , però si que comparteixo amb part del govern, que abans de decidir el model i això si que per això interpel·lo la rapidesa, cal fer un anàlisi de la xarxa, per que es cert que el que fa l'informe es dir, si continuem 10 anys mes amb el sistema actual la proposta que fem es aquesta, quan nosaltres ja partim i crec que això ho compartim, que la situació actual que tenim a la ciutat de Lleida no està preparada per a que als propers 10 anys amb l'increment que hem de tenir de viatgers al transport públic la pugui assumir, per que tenim una Zona de Baixes Emissions i aquesta ZBE farà que haguem de deixar els vehicles mes lluny de la ciutat i segurament haurem d'incentivar tots i totes que ens moguem mes en transport públic i si ens em de moure mes en transport públic el que no podem fer nomes es sancionar a aquells que gosaran en entrar a la ciutat, sinó donar alternatives reals i per donar alternatives reals em de tindre un transport públic que sapiguem que si passa a les 07.23h passa a les 07.43h no a les 07.43h que arribarem 20 min tard a la feina



Ajuntament de Lleida

etc... i la situació actual que tenim no es un transport públic que estigui digitalitzat, no es un transport públic que estigui adaptat a les necessitats que tenim, es un transport públic que en aquests moments parteix d'una visió d'una Lleida de fa 20 anys que hem anat intentant apedaçar de la millor manera que hem pogut però que no es la Lleida que nosaltres preveurem de creixements en els futurs 10 anys, per tant nosaltres si que creiem que hem d'anar amb un model de gestió pública per que a demès l'EMAU s'ha demostrat que a la zona blava que es millor, el pàrquing de Sant Joan també ens ho demostrarà que es millor ens permetrà tenir uns majors comptes públics i mes control i a demès no volem ser la única capital del país en mans privades.

A continuació fa la seva intervenció el sr. Xavi Palau del grup municipal PP, agraeix la intervenció i ens explica que al final nosaltres definir el model de gestió que volem tampoc ho sabem pròpiament al final crec que el màster es el de la experiència que ho diran els usuaris o la veu de la experiència dels conductors dels autobusos que ens diran com ho fan ells per que sigui el servei millor, per tant a partir d'aquí el resultat es el màster es, el de la experiència de la ciutadania i des d'aquest punt de vista es evident que al final el que tenim clar es que el sistema no acaba de funcionar prou be i quan diem això, es que, al final hem de buscar quins son els objectius.

Els objectius son, millorar les freqüències, que no tardin tant, que es puguin connectar en mes caps de setmana, que puguin haver-hi autobusos mes aviat pel mati i mes tard per la nit, que permetin connectar els barris amb el centre que evidentment se pugui adaptar amb tot l'entorn de l'estació i es evidentment també que els serveis sanitaris doncs que totes aquelles persones que siguin usuaris tinguin la facilitat de poder-hi accedir. A partir d'aquí, clar, renovació de la flota i un objectiu que es que em de preservar els drets dels usuaris i preservar el dret dels treballadors i al final sigui quin sigui el model al final amb el govern i amb l'Ajuntament ens haurem d'entendre haurà de ser aquest sistema que sigui el millor per tothom, amb l'objectiu d'acomodar-lo en una ciutat de 145.000 habitants i amb un radi d'influència de 350.000 persones, però insisteixo que no hi ha mes màster que el de la experiència.

Per acabar passarem el torn a les entitats, i en primer lloc el sr. Alfred Burballa de la candidatura unitat popular, primer de tot agraeix al grup



Ajuntament de Lleida

municipal del Comú de Lleida, corrobora que la majoria dels seus arguments que nosaltres defensaríem amb les nostres campanyes. Ja s'han dit per part dels companys i la companya del Comú, però be incidirem un cop mes amb el valor de la municipalització per que pensant des del fonament i des de la base ideològica que un servei públic proporcioni benefici privat, doncs d'entrada ja es una cosa que no encaixa, nosaltres com a CUP des del 2007 hem defensat la municipalització del servei, una altra cosa important que s'ha dit ara, que no se si a les primeres intervencions s'ha dit, que es curiós que hagi dit el sr Palau venint d'un partit de dretes es els drets dels treballadors, els treballadors dels autobusos han protagonitzat diverses mobilitzacions en els últims 10-15 anys, entenem que deuria haver un problema en la gestió de l'empresa privada la que feia la gestió del servei, per tant si municipalitzem el servei entenem que els treballadors tindran unes millors condicions laborals, el funcionament es bastant deficient, es increïble que no puguem trobar els horaris dels autobusos de l'escola Sant Jordi, tenim experiències internacionals que demostren que la municipalització va be del servei, els explicaré tres exemples de fora del nostre país: Manchester ha demostrar que la re municipalització del transport públic es un èxit a nivell de comptes públics, control de costos i major inversions sostenible que es l'altra cosa que s'ha dit que s'ha de canviar la flota, Viena, l'empresa Viener linier es reconeguda per la seva eficiència i la capacitat d'atendre les necessitat de la població, municipalització major rendiment de comptes, major control públic, al final major benefici per a l'usuari, i finalment Porto, ve també d'un període de crisi, la municipalització del servei a facilitat que ara tingui serveis accessibles i de qualitat, per tant incidim municipalitzem el servei, nosaltres si es vol dir dogmàtics Sra. Violant doncs som dogmàtics, els serveis públics no poden estar a les mans del mercat perquè al final lo que busca una empresa es benefici privat no benefici per al ciutadà ni benefici per a l'usuari i pels comptes públics per que, que tinguin marges de beneficis als comptes de la Paeria li aniria be.

Seguidament la moderadora de l'acte li passa la paraula a la sra. Irene Santolaya de mans unides Lleida, agraeix que pugui intervenir amb aquest acte, en primer lloc vol diferir algunes de les qüestions que s'han parlat donant-li la culpa al govern actual per que jo com a ciutadana i com a membre d'una associació crec que els problemes de municipalitzar han existit des de fa molt temps, concretament les línies que porten als barris



Ajuntament de Lleida

L5 i L7, he set usuària de les dos i tenia que fitxar la meva tasca diària, rarament arribava a l'hora vull dir el govern actual s'ha trobat ara una sèrie de problemes que s'han de solventar sigui com sigui però que la regularització de les línies s'ha de fer i que els ciutadans només demanem que a determinades hores del matí siguin estables les línies que puguem nosaltres comptar amb una sèrie de recolzaments per que nosaltres, per exemple, jo parlo de la meua zona que es la de Avda. de Madrid, es va parlar amb el responsable de l'empresa i com ha dit el Xavi Palau també es necessita mirar pels treballadors per que el responsable de l'empresa no podia fer res, es sentia com impotent, inclús em van dir que parlés amb la presidenta de l'associació de veïns de barris, per que nosaltres ens carregàvem amb una sèrie de impuntualitats i que no ve com han dit segons algunes intervencions del govern actual, això bé de molts anys per que jo he set usuària de la línia de Pardinyes fa més de 5 anys i rara era el dia, que jo arribava a temps a la meua escola quan estava treballant i hem vaig carregar bronques del departament pel mal funcionament de les línies vull dir que si es un problema de municipalització s'ha de resoldre i s'ha d'anar a la base la qual ens afecta a tots els ciutadans com a Lleidatans, per no donar la culpa a ningú sinó buscar unes possibles solucions a problemes que estan i que estan persistint i jo insisteixo sobretot en una regularització dels horaris en determinades hores del dia i determinades línies municipals sobretot les que van cap als barris de Pardinyes i Secà de Sant Pere que jo he set usuària de les dos i que he tingut problemes, repeteixo, a determinades hores del matí cap a la feina o a les hores del migdia per manca de personal i els mateixos treballadors es queixen i estan cremats de que no se'ls hi dona les condicions com a beneficiaris ni com a usuaris i ho paguem moltes vegades els ciutadans que som usuaris habituals de les línies, amb mals gestos per part dels conductors però que no tenen cap culpa de viure una situació inestable per manca de serveis o de concessions administratives, però que repeteixo no es culpa del govern actual que això persisteix des de fa molts anys i que lo important es arribar no a un conflicte sinó a una solució d'un problema que estem patint tots els ciutadans.

A continuació en aquest cas passem la paraula al sr. Jaime Corral d'Autobusos de Lleida, el qual no esta present a la sala i continuem amb el sr .Josep Rodriguez de CCOO, Autobusos de Lleida, fa una breu explicació per l'aposta de la Secció Sindical de Comissions Obreres, d'Autobusos de Lleida aposta per la defensa de la gestió pública directa com la millor



Ajuntament de Lleida

formula per l'accés universal a serveis públic de mobilitat urbana en condicions d'equitat per a tota la ciutadania.

Des de l'any 2002 el servei de transport públic has estat gestionat per la empresa privada Moventis, a l'any 2012 es va prorrogar per 10 anys mes i l'any 2022 es va tornar a prorrogar per un any mes. La mobilitat a la ciutat de Lleida ha anat canviant al llarg d'aquests anys els reptes de futur en el servei de transport públic urbà a la nostra ciutat passa per que l'ús del vehicle privat deixi de ser una alternativa, la millora en la revisió de les línies per connectar els nostres barris la connectivitat de les línies urbanes amb la nova estació d'autobusos al costat de la dels ferrocarrils que constituirà la zona zero de la mobilitat i l'increment de freqüències, ampliació d'horaris nocturns, millora de les parades, informació a les persones usuàries, millora de les accessibilitats per persones amb mobilitat reduïda o diversitat funcional, son reptes que s'han d'afrontar si volem donar un servei públic de mobilitat urbana. Com a representants dels treballadors i treballadores dels Autobusos de Lleida cada dia copsem les carències i dificultats que existeixen en el transport urbà de Lleida fruit de la manca d'inversions que em patit els últims anys. Aquest no es el servei que ens agradaria donar a la ciutadania, els diferents grup municipals no han sabut adequar el servei públic de transport urbà a una ciutat en transformació constant i creixent cap a la mobilitat sostenible, especialment a l'anterior mandat ja que la gestió va ser nefasta. Amb les ultimes reformes urbanístiques, en les diferents arteries principals de la ciutat amb motiu de la futura implantació de la Zona de Baixes Emissions, s'han vist reduïts els carrils de circulació i el transport públic esta patint les conseqüències, veient-se obligat a compartir un espai mes reduït amb el vehicle privat i transport públic col·lectiu. Aquest context provoca continus retards i malestar en les persones usuàries.

Així doncs demanem una aposta clara pel transport públic de qualitat de la ciutat de Lleida, a través de la gestió directa de servei com a gran d'una ciutat del segle XXI verda i ambientalment compromesa. La pròxima licitació del servei s'ha de portat a terme a l'any 2025, des d'aquesta secció sindical de CCOO manifestem, que el factor determinant es l'increment del pressupost per tenir un transport públic eficient per la ciutadania.

Demanem que sinó fos possible pel compliment dels terminis legals abordar la municipalització del servei en aquesta licitació i s'hagi d'optar per una gestió externa del servei que es tinguin en compte quines



Ajuntament de Lleida

empreses concursen i quina gestió han fet del servei en altres ciutats d'arreu del país, doncs en alguns casos la ciutadania ha patit les conseqüències per culpa de nefastes gestions.

La nostra ciutat es mereix un transport públic eficient en qui la ciutadania confii. Així mateix, demanem que es realitzin totes les accions necessàries per situar a l'Ajuntament de Lleida dins del termini i en la forma escaient per poder realitzar la gestió pública directa del servei com mes aviat millor.

La situació actual requereix inversió i mesures per garantir un servei adient a la mobilitat actual inversions que siguin palpables i que reverteixin en les persones usuàries per que aquestes puguin confiar en el servei d'autobús, per tant els hi plantejem la següent qüestió:

Quines mesures s'adoptaran per eliminar les mancances de les línies d'autobús actual, en referencia als horaris i freqüències de pas, que son inassumibles i de mobilitat urbana amb el constant augment de persones usuàries i de vehicles privats de manera immediata abans de la pròxima licitació o possible municipalització.

Seguidament la moderadora de l'acte li passa la paraula al sr Ramir Bonet, president de la Ass. Veïns Ciutat Jardí, qui agraeix l'oportunitat de poder participar amb aquesta Audiència Pública, primer de tot volia comentar que estem a favor de la municipalització amb especialistes, evidentment, recordem que el tema de l'aigua s'ha municipalitzat en molts llocs per que va millor d'aquesta manera o per exemple quan es van privatitzar els trens a Gran Bretaña doncs va ser un problema molt gran i les línies de alta tensió també hem de mirar be el problemes que es té quan es privatitzin.

Cal també una flexibilització per poder modificar la gestió sinó tenim un problema. Be el que fa l'empresa privada generalment es prioritzar la rendibilitat privada sobre la rendibilitat social, aleshores jo per l'experiència que tinc es millor posar sempre per davant amb un servei públic el que es la rendibilitat social, cal posar sempre per endavant un transport públic la rendibilitat social sobre els beneficis privats d'una empresa. Be l'Alcalde parlava d'una ciutat de 15min i parlava d'un model de ciutat, aleshores el que hem de fer es que el servei públic arribi als extrems de la ciutat perquè sinó es així el model de ciutat l'han de canviar, hem de fer ciutat ven petita ven petita, ven estreta amb edificis molt alts i



Ajuntament de Lleida

amb una sola línia, la línia L1 interior en tindríem prou, si la fem gran han d'arribar els autobusos als extrems de la ciutat, be poso per exemple la línia que conec mes que es la línia 6, es una línia que a mes a mes esta dividida en 3 parts. Jo avui mateix per vindre aquí quan he vist pujar l'autobús de la línia 6 he mirat si anava a agrònoms o no, per que sinó si va a Vila-Montcada tinc que anar corrents fins a l'hospital per que allí si que agafaré l'autobús o si va al tanatori... es a dir línies que de vegades tenen unes divisions i es important també que les línies i les inversions que es facin amb aquestes línies sigui sempre eliminants barreres arquitectòniques, tenim a Lleida molts llocs a on per agafar l'autobús les persones amb mobilitat reduïda tenen un problema molt seriós, les marquesines, falten moltes marquesines i veiem com els ciutadans han d'aguantar la pluja o han d'aguantar drets per que no tenim suficients marquesines, per que ens diuen que de marquesines només es poden posar una a l'any, serà això per que la empresa que les ha de posar, diu que no té prou pressupost per posar-les, les App no funcionen etc.. per lo tant l'empresa pública doncs els beneficis que té no es destinen prou a les millores que son necessàries i que farien la innovació d'aquest servei que nosaltres necessitem, provablement es millor aquesta gestió directa de l'Ajuntament i lo que no es pot fer es tindre en contracte per a 20 anys.

La moderadora de l'acte passa la paraula a la sra. Rosa Castillo de la FAVLL, primer de tot agraeix l'oportunitat de poder participar amb aquesta Audiència Pública per poder expressar la visió i la opinió de la Federació d'associacions de veïns de Lleida, nosaltres volíem avui sobretot dir dos coses, una es la importància i la necessitat de que la ciutat disposi d'un bon servei de transport públic, eficient i sostenible nosaltres no disposem de la informació o dels coneixements per valorar quina es l'opció millor entre totes les possibles, per tant, avui per avui no ens posicionem encara però sobretot entenem que el servei d'autobusos urbans cal blindar-lo amb un increment del pressupost i cal voluntat i unitat política per aconseguir-ho, en segon lloc, la ciutadania reclama millores en les freqüències de pas, en els recorreguts, en la comoditat de les parades algunes sense marquesines i ni tan sols un banc per seure, també cal millorar la informació, l'accessibilitat i els horaris, crec que totes i tots coincidim en que volem augmentar el volum de persones usuaris del transport urbà a Lleida i això ho aconseguirem amb un servei que resulti prou atractiu i de qualitat.



Ajuntament de Lleida

La moderadora agraeix la col·laboració i passa la paraula al sr. Antonio Capell de Marea Pensionista, la nostra prioritat es vetllar per les pensions públiques, també tenim interès en els serveis de la ciutat sobretot en el que afecta a la gent mes gran, amb aquest cas, ja s'ha dit moltes vegades aquí, recolzem que es porti a terme la municipalització dels serveis d'autobusos, pensem que es pot aportar una millora del servei, un major control i un estalvi a les arques municipals, després em volgut centrar-nos en un problema concret per que te que a veure en la comoditat de la gent gran i estem d'acord en tot el que s'ha dit de millora dels serveis, mes freqüències i tot això, però nosaltres ens hem centrat en un petit estudi que hem fet sobre les marquesines. El 25 de gener de 2024 vàrem portar a terme una acció reivindicativa a la parada del bus del tanatori, reclamant que possessin marquesines a les parades d'autobús a totes les que ho permeti l'espai de la vorera, els carrils bici i els vianants, l'exemple del tanatori es paradigmàtic, la parada queda lluny de l'edifici i resta irremablement al sol a la calor a la pluja o el fred.

Com aquesta hi ha a la ciutat moltes parades sense marquesina i fa que l'espera de l'arribada del bus sigui pesada i molesta, com dic hem fet una mostra, hem vist en l'aplicació de Moventis que Lleida te unes 270 parades per unes 11 o 12 línies de bus, d'aquestes hem estudiat unes 83 parades, que son potser les mes cèntriques i amb mes volum de passatgers, de les 83 parades, 36 un 43% tenen marquesina i 47 un 57% mes de la meitat, no en tenen, de les 47 que no tenen marquesina almenys 38, el 81% tenen un banc on poder fer la espera, de les 47 que no tenen marquesina creiem que hi han 28 o sigui un 60% d'aquestes on seria viable posar-hi una marquesina i d'aquestes hi ha unes 10, un 35% que pensem que s'han de considerar prioritàries, quan parlem de prioritat ens referim sobretot que siguin prop de llocs singulars, als Caps, als Hospitals, al Tanatori, places i trams de carrers molts concorreguts, lloc on els edificis no estiguin a prop etc.. també en els encreuaments de carrers principals on es creuen les línies, per exemple la L1 i la L6, L3 i L4, L3 i L7 etc... i parades en barris que suposin esser el punt mes cèntric on agafa mes gent al bus.

Al dia després de sortir al diari la nostra reivindicació, es va dir que només es podia fer una marquesina per any o sigui el segle vinent encara no haurem tingut ni la meitat, per tant demanem que això s'acceleri i es munti d'una altra manera, i simplement acabant, voldríem que es dones



Ajuntament de Lleida

rellevància i publicitat a l'ús fàcil dels encreuament de línies, en temps d'espera, validesa del bitllet etc...

Incrementar el servei de la L10 cap a la Caparrella que necessiten molts dels joves estudiants de Lleida, estudiar la viabilitat d'allargar el recorregut de la L5 fins al Tanatori i posar a les parades almenys a les que tenen marquesines un plànol general ben clar de les línies de la xarxa de Lleida i dins dels busos potser caldria que la megafonia tornes a anunciar la pròxima parada de cada trajecte.

La moderadora passa la paraula a la Marta Gamón de la FECAV, bé nosaltres no havíem tingut accés a l'estudi, pensàvem que es presentava aquí i no.. havien de fer la feina prèvia. D'entrada el que si que estem veient es que s'està reclamant molt servei i molta infraestructura i poder si realment volem tot aquest servei i tota aquesta infraestructura realment necessitem mes inversió amb el transport públic no se si la solució es decidir si es gestió directa o indirecta per que donem per fet de que amb el benefici industrial es poden fer totes aquestes inversions quan realment no ho veiem per una altra banda les altres coses positives que te la gestió indirecta, poder s'hauria de ficar en una balança i a part paral·lelament mirar a quin model volem de transport públic per la ciutat, no ficar-ho tot junt per que crec que estem barrejant temes que segurament no... primer hauríem de decidir quin model volem per la ciutat i quins tipus de transports volem i després decidir si es millor el model de gestió directa o indirecta. I nosaltres creiem que la gestió indirecta et pot donar mes flexibilitat alhora de fer canvis, per la experiència que tenim nosaltres.

Seguidament la moderadora passa la paraula a la Ramona Salla de Orvepard, la meva primera pregunta es, que teníem l'autobús L11 el qual no se per que el van treure i no ens l'han posat mes, un autobús que anava per tot el centre històric i per tot arreu que ens anava molt be, després per que Pardinyes no pot tindre una línia pròpia, per que quan ve de Pardinyes la L5 i para al Govern Civil després ja va cap a Cappont i fins a les Annes has de fer transbord, nosaltres per sort no el paguem però els que si paguen es queixen per fer el transbord i pagar-lo.

Després la L5 que ha suprimit un autobús i fa una línia que passa per tot el voltant al revés completament que han modificat per les obres, no veiem que hagin fet cap parada i ens hagin informat. I una altra queixa es que els diumenges nomes hi ha un L5 que tarda 1h- 1.30h a passar .



Ajuntament de Lleida

Passem la paraula al Jose Ruiz de la CGT, jo com a treballador de l'Ajuntament de Lleida volia donar suport al company de CCOO del Comitè d'empresa de Autobusos de Lleida, i apostar també per la municipalització però volia fer una puntualització en quan al tema de l'EMAU, que hi ha molts grups polítics que han parlat del tema i realment el que s'ha fet es un encàrrec de gestió i no ha set una subrogació directa de treballadors, vull dir els treballadors no pengem del conveni de l'Ajuntament, i era saber si els treballadors de Autobusos de Lleida si es fa una municipalització real o un simple encàrrec de gestió com s'ha fet amb l'EMAU?

Seguidament passem la paraula a la Lupe Pavón, son una veïna de Lleida i usuària del transport públic i vull defensar, partint de la premissa que l'Ajuntament està al serveis de la població i per tant tots els serveis haurien d'estar municipalitzats, perquè? Per proximitat, per coneixement del territori i sobretot de les necessitats de la població i sobretot per transparència. Amb aquest temps que hem tingut aquesta empresa que ha portat els Autobusos ens han col·locat plafons informatius que no informen, tenim una App que no funciona tampoc la majoria de les vegades i coses mes serioses encara com dins dels Autobusos i son situacions que he viscut personalment, incivisme, brutícia, inclús intimidacions.

Estic d'acord en totes aquestes sugerències i realitats que hem viscut molts ciutadans i crec personalment que el millor model es el que contempla i propicia uns canvis que beneficien a la major part de la població i una altra cosa molt important que crec que s'ha de fer sempre, es un seguiment de tots els departaments i de totes les coses que s'hagin de fer, per que sembla ser que se comencen i n'hi ha moltes iniciatives però la continuïtat no se fa una observació directa de saber si funciona si no funciona, necessitats, que necessitem, que ha anat be que ha anat malament, una avaluació continuada de tots els serveis que tingui en aquest cas el nostre govern de la Paeria.

Agraeixo molt la convocatòria d'aquesta àgora en el que els ciutadans de a peu podem aportar amb la nostra paraula, sugerències al govern, gràcies.

Passem la paraula al sr. Jordi Tremosa, bona tarda, jo soc usuari de la línia L10 que va cap a la Caparrella cada dia amb l'autobús de les 7.35h. Aquest autobús en aquella hora de dilluns a dimecres va sobreocupat i anem com a sardines per que els estudiants de INEF que comencen les classes a les 8.30h no poden pujar tots a l'autobús de reforç que tenen a les 8.05h i



Ajuntament de Lleida

aleshores ocupen l'autobús de les 7.35h i van una hora abans cap a la Caparrella per que no tenen garantida la plaça al bus, hi ha un altres bus de reforç que es a les 8.25h que no els serveis per que arriba mes tard de les 8.30h a la Caparrella i aleshores no poden entrar a classe, que passa amb el bus de les 7.35h? tot l'any l'agafem persones que treballem al complex de la Caparrella i fins i tot persones discapacitades que van a la Torxa, una dona puja cada dia, te prou feina per pujar al bus i per baixar, necessita anar seguda i no te garantida el seient cada dia, aleshores jo demanaria que reforcéssiu el bus de reforç escolar de les 8.05h o una solució que potser no costaria diners que el bus de les 8.25h sortís 20 min abans i així el podrien agafar els estudiants de INEF.

Passarem a la darrera intervenció de part del Francesc Pea, moltes gracies per convidar-me amb aquest acte i moltes gracies per escoltar-me també. Es evident que si avui estem aquí es per que la sensació general i les moltes critiques que genera el servei, demostren que el model de gestió del servei no compleix amb les expectatives i sembla estrany que l'Ajuntament no ha plantejat almenys fins ara fer alguns canvis, canvis importants parlo, per tal de solucionar aquesta anomalia. Mentre tant com s'està dient aquí majoritàriament la gestió directa, esta clar que seria, encara que s'ha dit que la gestió privada potser mes eficient, bé no s'ha demostrat, falta que es demostrí a traves de la pressió de la gestió pública, la gestió municipalitzada. Sr. Alcalde vostè te una papereta damunt de la taula difícil i l'entenc te pressions per totes les parts, però li diré una cosa, sigui valent, agafi al malalt, agafi el bisturí i curi al malalt, operi'l i municipalitzi la gestió dels autobusos de Lleida.

Finalitzada ja aquest torn d'intervencions passarem la paraula per la resposta per part de l'equip de govern, hi ha 10 min per intervenir i en aquest torn ho faran la Cristina Moron i el Carlos Perez. Primer de tot intervé la regidora Cristina Moron, agraeix en primer lloc als tres professionals experts en mobilitat que han pogut participar i compartir amb nosaltres la seva experiència i els seus coneixement sobre el sector i també evidentment agrair a tots i a totes vosaltres la vostra assistència i també doncs el fet que ens hagueu fet arribar i compartit amb nosaltres les vostres reflexions i aportacions, per que la veritat es que sempre es enriquidor saber i conèixer les diferents opinions que poden existir i a mes a mes doncs havent escoltat aquest interès que heu mostrat en aquest



Ajuntament de Lleida

tema, doncs la veritat es que es posa de manifest, es evident que millorar el servei de transport de la ciutat de Lleida mereix tots els esforços per part del nostre Ajuntament. Donat que hi ha hagut tantes reflexions i aportacions faré una resposta una mica global agrupada en diferents blocs, però si que primer deixeu-me que digui que també m'agradaria deixar de manifest que el servei de transport de la ciutat de Lleida en línies generals es de qualitat, els línies generals funciona, si, estic d'acord amb vosaltres el servei cal revisar-lo, la ultima revisió es va fer fa 10 anys, la ciutat a canviat, la ciutat ha crescut, els ciutadans i ciutadanes hem canviat la nostra manera de viure i la nostra manera de moure'ns per la ciutat i per tant, doncs, s'han d'aplicar aquestes novetats tecnològiques també, hem de fer com deia el Xavier que el transport s'adapti a les necessitats dels veïns i veïnes i no els veïns i veïnes a les característiques del transport, però si que volia deixar plasmat que aquest servei en aquest moment l'estan utilitzant mes de 6 milions de viatgers a l'any, per tant es un servei que funciona, es un servei utilitzat i en una enquesta de valoració de satisfacció que es va fer al maig d'aquest any, mes d'un 80% doncs estaven satisfets amb el servei, s'ha de millorar si, pero tenim un servei de qualitat. Respecte a les reflexions que s'han fet sobre la petició de municipalització del servei, també comparteixo amb els experts que no hi ha un model perfecte, la perfecció s'aconsegueix quan hi ha una bona aplicació del model, quan hi ha una bona gestió, quan hi ha un bon seguiment i una bona supervisió.

Des de l'Ajuntament estem estudiant, estem valorant, no ens tanquem de moment a cap d'aquests models de gestió però si que la decisió de la gestió del servei del transport urbà es una decisió política que nosaltres sense cap mena de dubte la prendrem des de la responsabilitat també amb el concens de la resta dels grups polítics que conformen l'Ajuntament i mirant sobretot amb l'interès general i amb l'equilibri pressupostari de l'administració, que per això estem obligats com a regidors i regidores de l'Ajuntament. També convindran amb mi, que municipalitzar un servei de l'envergadura del transport públic no es pot comparar al de la zona blava, aquest requereix d'una inversió molt important tant en recursos humans com en recursos materials, en aquest moment el servei s'ofereix amb un total de 128 treballadors, un total de 49 vehicles i 12 línies d'autobús a les que a mes a mes li hem d'afegir el bus turístic i el bus a demanda a l'horta, recursos que caldria augmentar si volem arribar a l'excel·lència, amb digitalització, amb tecnologia, recursos que ens permetessin estar a la



Ajuntament de Lleida

avantguarda d'un servei de qualitat a la nostra ciutat, per que un servei d'autobusos no para, es un servei essencial i moltes vegades la rigidesa de l'administració no permet facilitar el que un servei de transport urbà requereix, com augmentar la plantilla, adquirir nous vehicles, invertir en noves tecnologies, resoldre les incidències d'una manera ràpida i àgil que no facin que el servei pugui aturar-se o dificulti la realització d'aquell.

També vull recordar que la gestió indirecta d'un servei també continua essent un servei públic i que malgrat no hi hagi una gestió directa l'Ajuntament no s'oblida, no abandona el servei, ni el servei ni als treballadors i treballadores del servei, per nosaltres es fonamental mantenir aquest contacte i vetllar per la qualitat laboral dels treballadors i treballadores en aquest cas del servei d'autobusos. Estem atents als controls de qualitat es fan coordinacions amb els responsables de les empreses, també es fan i com es va fer el passat maig d'aquest any la Comissió de Seguiment de Gestió de l'empresa d'autobusos.

Per una altra banda, totes les reflexions i intervencions que s'han fet en referència a la millora de la xarxa d'autobusos, li hem de dir a la Erena, a la Ramoneta, a la Rosa, al Ramir i també a l'Antonio que estem treballant amb això, ara es el repte que tenim a sobre de la taula, vam fer una pròrroga del contracte d'autobusos precisament per que ens servis per estudiar, analitzar i avaluar la xarxa actual de manera que ens permeti fer un anàlisi, una proposta d'un millor servei.

Ha de ser un servei que millori la mobilitat sostenible, un servei adaptat a totes les persones a la gent gran com deia l'Antonio a les persones amb discapacitat, un servei inclusiu i que faciliti la vida de tots els lleidatans i lleidatanes. Començarem a fer el plec per a licitar el projecte d'anàlisi aquest mes d'octubre, per tant ja estem a sobre d'aquesta tasca.

Com us deia aquesta prorroga en la que ens trobem, ens ha ajudat a fer doncs diferents mesures per tal de millorar el servei d'autobusos de futur. Com per exemple els busos llançadora que vam provar al barri de magraners que permetia connectar d'una manera ràpida del barri amb el centre i que properament provarem a Ciutat Jardí.

El bus nocturn també, un servei s'ha pogut oferir al ciutadans i ciutadanes en aquelles festes mes multitudinàries de la ciutat i que ha donat molt bon resultat, respecte a l'aportació que feia el Jordi, hem reforçat la línia de la



Ajuntament de Lleida

Caparrella, aquesta es una demanda que se'ns ha fet cada any, aquest any també una petició que s'ha fet a través del Consell Comarcal del Segrià, després d'una reunió del Consell d'Alcaldes, nosaltres ens vam coordinar amb el Consell Comarcal i vam poder reforçar la línia d'autobús de la Caparrella i a mes a mes hem fet la petició a la Consellera d'Educació per tal de que aquest servei sigui assumit per la Generalitat de Catalunya i pugui oferir als estudiants de municipis propers a Lleida que tenen assignat el centre educatiu a la Caparrella un servei de transport, sobretot als alumnes de secundària que son els que no assumeix la Generalitat.

Hem posat marquesines, hem posat tòtems informatius amb les línies i hem ampliat els carrils bus, es veritat que hem d'avançar i que al futur amb el proper model hem d'exigir que no només sigui un a l'any sinó que ampliar la xarxa de marquesines de la nostra ciutat, també posarem en marxa ben aviat els vehicles elèctrics per que apostem evidentment per un model de transport urbà sostenible, es el futur i Lleida també doncs està amb aquesta línia.

Aquests son els reptes de futur, no se si el Carlos vol apuntar alguna cosa mes que em deixo respecte a les reflexions...

El Sr Carlos intervé puntualitzant que els serveis tècnics de l'Ajuntament de Lleida internament també amb tot el coneixement que te de tot el tema de les línies i conjuntament amb l'empresa prestadora actualment del tema del servei doncs, esta desenvolupant treball intern d'aquest estudi i que encara que es liciti fora doncs, estarem a sobre per perfeccionar-lo i arribar al detall real d'aquestes necessitats i aquestes mancances que pugui tenir i desenvolupar un estudi el mes exhaustiu, concret i detallat possible per la ciutat de Lleida.

La regidora puntualitza que s'ha deixat de dir que, penso que te molt valor i que hem començat durant aquest mandat que son les Comissions de Treball amb el comitè d'Autobusos de Lleida, això ens ha permès detectar aquelles petites incidències que ells com a treballadors i treballadores de l'empresa veuen a diari i que poden millorar la seva qualitat en el treball i també ajudar a que funcioni millor el servei, son reunions que hem anat fent i en la mesura del possible i en la mesura del que el pressupost ens ho permeti doncs hem anat arrançant aquestes petites incidències, com els



Ajuntament de Lleida

temps dels semàfors, pintura també arreglar marquesines tot de petits elements que ells ens han anat informant i nosaltres hem pogut resoldre.

Un cop concloues totes les intervencions la conductora de l'acte dona pas al sr Felix Larrosa president de l'Audiència, qui conclou d'acte.

L'Alcalde agraeix a la regidora i a tots i totes per les intervencions. El que està clar segurament que no em aprofundit amb l'objecte de l'Audiència en el sentit de debatre sobre la gestió i les diferents visions que podrien haver aportat informació sobre com hem de decidir i que es el que hem de decidir, aquí s'ha dit una cosa que es molt important que es que això necessita un consens per prendre una decisió que creguem entre tots i totes que es la mes sabia i la mes encertada per avançar amb un bon esquema d'impressions es evident, la flota necessita una renovació, ara hi ha 5 autobusos que com ha apuntat la Jordina Freixenet han sigut inscrits amb Next Generation estan apunt de sortir, necessitem seguint fent aquestes inversions, necessitem avançar amb aplicacions que donin seguretat, que donin la informació al moment i que permetin precisament que la ciutadania no s'hagi d'esperar de mes i que arribin tard a treballar com s'ha plantejat. Necessitem avançar amb confort, els passatgers els treballadors, jo sempre dic que els treballadors son els que mes en sabeu per això us escoltem, hi han coses tant absurdes de vegades, les dobles fileres no? O quan un cotxe aparcar en un carril bus, i això genera una distorsió extraordinària al sistema que ha de funcionar com un rellotge, un acte incívic com aparcar un cotxe en un carril bus pot suposar un retardament en la freqüència i en l'horari que estan complint i que han de complir que això els genera una certa tensió als treballadors i treballadores. El valor del temps, jo crec que aquí ha quedat clar.

Hem de planificar un model i aquest model l'hem de treballar en els propers dies i mesos la Cristina Moron i l'equip de mobilitat sap que es un mandat, es a dir que no anirem a mes pròrrogues i per tant s'haurà de decidir de forma imminent quin es el model aplicable i per tant hurem de decidir definitivament com avancem. S'ha de buscar la complicitat d'altres administracions, s'ha aclarit molt be el problema que tenim a la Caparrella, es un tema que els pobles veïns ens bolquen a tots els alumnes que van a la Caparrella i això genera una sobresaturació que l'hem d'assumir nosaltres de moment però que s'ha posat damunt de la taula amb



Ajuntament de Lleida

col·laboració amb el Consell Comarcal i la mateixa Generalitat de Catalunya el departament de Educació que ho està estudiant, la intermodalitat que també s'ha parlat molt però sobretot hem d'avançar amb un model que sigui segur, sigui cert i sobretot que generi aquest confort a tota la ciutadania. Com deia el Francesc, no es fàcil aquesta la decisió però no la prendre jo Francesc, jo simplement lideraré una decisió de caràcter col·lectiu a la que espero que es sumin la majoria dels representants dels partits polítics amb representació a la Paeria, que com haureu vist, cadascú en el fons té el seu model, el que es tracta es que el servei sigui eficaç, que el model funcioni, que el model sigui satisfactori i que aquesta ciutat avanci també en temes de sostenibilitat i prioritant la jerarquia de la mobilitat amb aquesta ciutat el transport va col·lectiu, crec que ens ho devem tots, tenim reptes per davant i aquesta es una feina que la farem per que tenim aquesta responsabilitat, la tenen també els grups que estan representats a l'Ajuntament de Lleida i la tenim tots i totes per col·laborar-hi. Dona les gràcies per la participació i dona per finalitzat l'acte.

Un cop concloses totes les intervencions la conductora de l'acte, finalitza l'audiència pública, la qual com a secretària estenc aquesta acta.

La secretària

Vist i plau
La presidenta