

## **Preguntes en relació a la Memòria justificativa i estudi comparat d'alternatives per a la gestió del servei de transport públic urbà de viatgers en el municipi de Lleida**

### **Definició del servei a analitzar: un servei en transformació**

En tota l'anàlisi no es té en compte que ens els propers deu anys el servei de transport de viatges estarà subjecte a canvis importants en el marc del canvi de model de mobilitat urbana. Això ha de comportar canvis en les línies i freqüències, en el tipus de vehicles, en el volum d'usuaris i en el model de tarifes, que no es contemplen en l'estudi, i per tant una necessitat d'adaptació i variació del servei al llarg del període establert per a l'estudi que no s'incorpora com a variable a tenir en compte.

*Per què no s'ha incorporat alguna previsió en aquest sentit? El govern considera que aquesta necessitat d'adaptació i incertesa no és un element rellevant a tenir en compte en la valoració dels diferents models de gestió?*

### **Tipus de gestió a analitzar**

Al setembre de 2023 es modifica l'encàrrec per eliminar de l'anàlisi comparativa la gestió indirecta amb contracte de servei i per afegir l'estudi de la gestió indirecta via societat mixta.

*Per quina raó es modifiquen els models de gestió objecte d'anàlisi?*

### **Inviabilitat de la gestió a través de l'EMAU?**

L'informe considera inviable la gestió a través de l'Empresa Municipal d'Agenda urbana perquè «se encuentra en un plan de saneamiento financiero... por lo tanto encomendarle el servicio de transporte urbano a dicha entidad supondrá agravar la situación en la que se encuentra la sociedad» (p.28). No obstant, no inclou cap anàlisi de la situació financera actual de l'empresa ni de les previsions a futur d'acord amb aquest pla de sanejament. No s'indica tampoc de quina manera assumir la gestió del servei d'autobús agreujarà la situació, tenint en compte que les previsions econòmiques del propi informe no preveuen dèficit en la gestió. Tampoc no es valoren les diferents formes d'inversió possibles (compra, renting, leasing...) amb impacte variable sobre necessitats de finançament. A la pàgina 40 torna a redundar en la valoració de la inviabilitat de la gestió directa a través de l'EMAU, assegurant que suposaria un increment de despesa per a l'ajuntament, abans d'haver fer cap avaluació econòmica i financera.

*Considera el govern que està prou justificada la no viabilitat de l'encomana de la gestió directa a l'EMAU? Quines són les projeccions de viabilitat i sanejament de l'EMAU per al període analitzat?*

### **Anàlisi comparativa entre gestió directa i indirecta**

En l'anàlisi d'avantatges i desavantatges de les diferents formes de gestió s'indica com desavantatge de la gestió directa que s'hauran de fer licitacions de les prestacions accessòries com el subministrament de combustible, el manteniment o altres, amb el corresponent cost administratiu (p.38). En cap pas es valoren, en canvi, les millores de preus i de control de preus que es puguin obtenir al fer un concurs públic i/o subhasta.

Aquestes possibles rebaixes de preu tampoc no es consideren en l'apartat d'anàlisi econòmic financera.

*Considera el govern que l'estudi aprofundeix suficientment en aquest aspecte? Considera que no s'han de valorar possibles rebaixes de preu i el major control de costos que s'obtidria?*

També s'indica com desavantatge de la gestió directa, que l'execució del contracte dependrà dels recursos propis i que en cas de no tenir-los, l'explotació del servei seria inviable.

*No passaria el mateix en la gestió indirecta, que no es podria prestar el servei sense els recursos adequats?*

En l'anàlisi d'avantatges i desavantatges de les diferents formes de gestió es conclou que la gestió indirecta és més adequada, entre d'altres raons, perquè l'existència de criteris d'adjudicació es traduirà en una millora qualitativa del servei (p.42). Tot i que prèviament s'ha indicat que la gestió indirecta suposa menys adaptabilitat als canvis i que la qualitat i bona execució del servei dependrà només de l'empresa i es podrà veure afectada pels objectius de disminuir pèrdues o augmentar guanys per part de l'empresa (p. 40). Per altra part, el propi informe també assenyala com avantatges de la gestió directa el major control de qualitat i major adaptabilitat (p. 38).

*El govern no considera que hi ha una contradicció en les conclusions que fonamenten la proposta jurídica de model i modalitat de gestió (apartat 4.4.)?*

## **Anàlisi econòmica i financera**

**L'IVA:** En l'anàlisi econòmica i financera, s'estableix un tractament diferenciat de l'IVA en la gestió directa i la indirecta, atribuint IVA no deduïble a la gestió directa. La Llei de l'IVA, però, estableix que el transport de persones prestat pel servei públic està subjecte a IVA, no així les subvencions que pugui donar l'ens local a les empreses, públiques o privades, que prestin el servei. I que aquestes operacions no exemptes de l'IVA donen dret a deducció.

*A què correspon, doncs, l'IVA no deduïble atribuït a la gestió directa? Com es justifica la diferència en el tractament de l'IVA en la gestió directa i indirecta?*

**El benefici industrial:** La valoració econòmica i financera no contempla el benefici industrial, a petició del propi ajuntament que li demana a Eguesan que elimini la valoració del benefici industrial en la reunió mantinguda el 22 de setembre. De tal manera que les projeccions econòmiques no preveuen cap benefici per a l'empresa adjudicatària en el cas de la gestió indirecta, eliminant, doncs, qualsevol incentiu per a prestació del servei.

*Per què se li va demanar a l'empresa que eliminés l'apartat relatiu al benefici industrial? Per què no s'inclou la valoració econòmica del marge industrial?*

**L'impost de societats:** Les projeccions econòmiques de la gestió indirecta no inclouen la valoració de l'impost de societats i, per tant, no hi ha cap valoració del benefici després d'impostos que obtindria l'empresa.

*El govern creu que aquesta no és una dada d'interès a tenir en compte per fixar unes condicions d'explotació indirecta que siguin atractives per a les possibles empreses concessionàries?*

**Taxa d'actualització d'ingressos i despeses:** La previsió d'evolució dels ingressos i despeses només té en compte la variació de l'IPC prevista. En relació als ingressos, no es preveu cap revisió de preus dels títols de transport, ni cap variació en el nombre i tipus d'usuaris. Pel que fa a les despeses, no queda clar si es valora la variació dels costos de combustibles associats a la progressiva introducció de vehicles elèctrics. Tampoc no es preveu cap actualització de despeses i ingressos vinculada a un increment del servei prestat, tot i que en els propers 10 anys s'ha assumit una transformació del model de mobilitat urbà que redueixi l'ús del vehicle privat i reforci el transport públic.

*El govern creu que es no s'hauria d'introduir una actualització d'ingressos i despeses que tingués en compte aquests elements més enllà de l'evolució de l'IPC?*

**Inversions:** En l'apartat d'antecedent la memòria indica que la flota actual és de 49 vehicles, dels quals 3 tenen entre 24 i 30 anys de vida; 11 tenen 17-20 anys de vida; 6 superen els 14 anys d'antiguitat; 5 estan entre 11 i 12 anys d'antiguitat; 8 són de recent adquisició; i de la resta no se'n dona informació. Pel que fa a les inversions, l'estudi estableix una inversió inicial per a la renovació de 19 vehicles, i no especifica cap nova necessitat d'inversió en vehicles en els deu anys de durada del contracte.

*El govern considera justificada i suficient la proposta d'inversió en nous vehicles? No caldria preveure alguna altra inversió al llarg dels deu anys per a renovació i/o ampliació del servei? Es preveu que la inversió inclogui vehicles de diferent capacitat?*

En quant a altres inversions, es preveu la inversió en renovació de mobiliari i maquinària de les oficines i s'exclou de l'anàlisi la inversió en les noves cotxeres i els carregadors elèctrics.

*S'entén, doncs, que aquesta inversió en cotxeres i carregadors anirà a càrrec de l'ajuntament en tot cas i que per tant no afectarà a la gestió del servei?*

L'anàlisi del cost de les inversions no té en compte que l'adquisició de part dels vehicles ja ha estat finançada per l'ajuntament, ni els efectes que això té la imputació de les amortitzacions. D'altra banda, no s'analitzen les diferents fórmules possibles d'adquisició de vehicles -compra, leasing, renting-. No obstant, s'afirma que seria un desafiament financer que aquestes inversions fossin assumides des de la gestió directa (p. 54). I malgrat això, en les projeccions econòmiques (apartat 5.6 i 5.7), es preveu el mateix impacte econòmic tant en la gestió directa com la indirecta, en la mesura que en tot cas és l'ajuntament el qui acaba compensant aquestes inversions.

*El govern considera que les adquisicions de nous vehicles que s'han fet en els darrers anys a càrrec del pressupost municipal han compromès financerament l'ajuntament o han suposat retards i conflictes, com s'afirma que pot passar si és l'ajuntament el qui ha d'assumir les inversions?*

*El govern considera que no cal tenir en compte les diferents formes d'adquisició de vehicles?*

*Quins són els desafiaments financers que el govern estima en la gestió directa de les inversions i en la indirecta?*

En quant a l'amortització de les inversions, es calcula un període de deu anys en els tres models de gestió analitzats. En en la gestió directa, però, s'obvia que hi ha més flexibilitat per poder allargar aquest període fins als 14 anys, d'acord amb la vida útil estimada per

als vehicles, al no haver de completar l'amortització en el període del contracte de servei, com sí que s'ha de fer en les altres dues fórmules de gestió.

*Per què no es reflecteixen aquestes diferències en l'anàlisi econòmica i financera?*

**Els costos de personal:** En els costos de personal en la modalitat de gestió directa o mixta s'inclouen unes despeses de personal indirecte de l'ajuntament, valorades en 1M€ en la gestió directa i gairebé 700.000€ en la gestió mixta. En la gestió indirecta no es preveu cap despesa de personal indirecte de l'ajuntament, tot i que en l'apartat d'anàlisi dels models de gestió s'afirmava que en la gestió indirecta s'incorria en despeses de control de qualitat i de gestió de les licitacions (p. 39-40).

*Com es justifica el càlcul de costos de personal indirecte en la gestió directa i la mixta?*

*El govern accepta que no s'incorrerà en cap despesa de personal indirecte municipal per al control de la concessió? Com pensa garantir la qualitat del servei sense exercir aquest control?*

**Despeses indirectes:** En les projeccions econòmiques a 10 anys, es calculen unes despeses indirectes al voltant dels 200.000€, a part de les despeses de personal públic indirecte i de les despeses generals que s'inclouen en la gestió mixta i privada i que recullen despeses transversals «que no estan directament relacionades con la producció o venta de los servicios» (p. 43).

*A què corresponen aquestes despeses indirectes?*

**Estimació d'ingressos:** en relació a l'aportació municipal, ja ens hem referit a la falta d'estimació de possibles variacions en tarifes, nombre d'usuaris i tipus d'usuaris. Pel que fa a l'aportació de l'Ajuntament entenem que s'estima en la quantitat necessària per cobrir el total de despeses, garantint un resultat abans d'impostos de 0€.

*Quin és el risc operacional o de demanda que es trasllada a l'empresa?*

### **Anàlisi de la qualitat del servei**

A l'apartat 7.1. i 7.2 (p. 76-77) s'afirma que en la gestió directa falten incentius per millorar la qualitat del servei «al no disponer de competencia directa», en contraposició a la gestió indirecta per concessió, on l'empresa tindria incentius per millorar el servei «al existir una competencia en la concesión del servicio». S'obvia el fet, però, que la prestació del servei en ambdós casos es fa en un règim de monopoli, i que a més dels incentius lligats a la competència, existeixen els objectius vinculats a la rendibilitat econòmica i a la rendibilitat social.

*Quins incentius considera el govern que tindrà una empresa adjudicatària, un cop obtinguda la concessió, per mantenir i millorar la qualitat del servei? Considera el govern que els incentius de rendibilitat social operaran amb la mateixa intensitat en la gestió directa que en la indirecta?*

A l'apartat 7.2 s'indica com avantatge de la gestió indirecta per concessió la major flexibilitat de l'empresa per adaptar-se als canvis i necessitats dels usuaris (p.77). A la pàgina 40, en canvi s'afirmava que en la gestió indirecta «durante toda la ejecución del contrato estará vinculado a lo estipulado en los pliegos y documentación que rigen el contrato, por lo tanto, la adaptabilidad es menor que en la gestión directa»

*Com es justifica que la gestió directa permeti més flexibilitat quan al mateix temps s'afirma que té menys adaptabilitat? Per què l'empresa concessionària ha de tenir més flexibilitat per adaptar-se als canvis que l'empresa pública?*

L'apartat 7 inclou un resum dels avantatges i inconvenients relatius al control del servei, capacitat d'adaptació, compliment de normativa, planificació, risc, etc. que no resulten fàcils de quantificar i ponderar.

*Quina valoració fa el govern d'aquest resum d'avantatges i inconvenients? Quina forma de gestió considera que presenta més avantatges per garantir un servei de qualitat a la ciutadania?*

## **Conclusions**

*El govern valida i comparteix les conclusions de l'estudi?*