

DIM
19 OCT
2021
Època VI
Any I
Núm. 121

1,50 €

Diari de Terrassa

diarideterrassa.com



TRANSPORT

Una pròrroga més de la concessió

L'Ajuntament proposa el dotzè ajornament del concurs del bus

P.213

#mobilitat #modeldegestió

Laura Hernández / @diarideterrassa.com



Nova pròrroga del bus, la dotzena

TRANSPORT PÚBLIC El govern proposa un nou ajornament del concurs per renovar la concessió. La incertesa sobre la demanda obliga a refer els plecs. Ahir, Lluïsa Melgares va tornar a obrir la porta a la gestió pública, descartada el 2020

La gestió del servei de transport públic de Terrassa continua submergida en el “dia de la marmota”. El govern municipal va anunciar ahir en comissió informativa que portarà al ple d'octubre una nova pròrroga del servei, la número dotze.

El 2019, l'expedient per iniciar la licitació del servei i sotmetre a concurs la concessió del transport públic estava enllestita, però la pandèmia va forçar l'aturada del procediment. Ara, dos anys després, els dubtes sobre l'evolució de la demanda continuen i el concurs es torna a ajornar.

Amb l'actual normativa, l'em-

presa concessionària ha d'assumir el risc d'una baixada dels usuaris i dels ingressos, va recordar ahir Lluïsa Melgares, tinenta d'alcalde de Territori i Sostenibilitat. En aquestes condicions, els operadors difícilment presentaran candidatura en un hipotètic concurs.

L'executiu municipal té sobre la taula un primer informe sobre la demanda del transport a la ciutat que encara la situa un 20% per sota de la registrada el 2019. Ara fa un any, en plena segona onada de la pandèmia, la demanda havia caigut un 40%. Després s'ha recuperat, però “continua sent

inferior a la de 2019 i no hi ha certesa sobre quina serà la situació en el futur”, va afegir Melgares.

En aquest escenari, el govern porta al ple la dotzena pròrroga del bus. La concessió a l'empresa Avanza va caducar el 2009, prorrogable deu anys més. Des d'aquell moment, el govern de la ciutat intenta resoldre el concurs del bus sense èxit. Primer amb dues adjudicacions anul·lades i després amb un reguitzell interminable de pròrrogues.

El resultat és que Avanza, concessionària de l'empresa Transports Municipals d'Egara S.A. (Tmesa), va assumir la gestió del

Avanza gestiona el servei del bus des de 1989. 20 anys de concessió i en suma 13 més prorrogats

Un servei ben valorat

La flota va patir anys de crítiques per l'antiguitat d'alguns vehicles, que havien protagonitzat avaries i incendis. La renovació del parc mòbil i els índexs de puntualitat han millorat la valoració dels usuaris, que fa anys que puntuen el servei amb un notable / A. TALLÓN

servei el 1989 per un període de vint anys, prorrogables, i ja en suma trenta-tres.

L'Ajuntament de Terrassa ha encarregat ara un estudi econòmic-financer amb dades actualitzades sobre el servei que permeti reiniciar la licitació i treure a concurs el servei de bus. L'informe hauria d'estar enllestit entre els mesos d'octubre i novembre, van apuntar els serveis tècnics en comissió.

Tornem-hi: públic o privat?

Un cop arribat al despatx de la tinenta d'alcalde, serà el moment de prendre decisions. Ahir, Lluïsa Melgares va obrir de nou la porta a una gestió directa del transport públic a la ciutat. Ho va fer a preguntes del portaveu municipal socialista, Marc Armengol. El regidor del PSC va demanar explicacions sobre la proposta de municipalització del servei que va fer “en campanya electoral” i la voluntat manifesta “d'estudiar-ho en el pla de govern”. Fins a dues vegades Lluïsa Melgares va respondre ahir que “no es descarta res. Quan tinguem l'estudi econòmic i financer veurem la viabilitat o no de continuar amb els plecs”, va dir.

Les afirmacions de Melgares arriben any i mig després que l'executiu de Tot per Terrassa i ERC anunciés que descartava la gestió pública. Ho feia a partir d'un estudi encarregat a l'AMTU que va analitzar les dues opcions -gestió directa i externa- des del punt de vista jurídic, econòmic i organitzatiu, a banda dels costos i els riscos que comportaria la gestió pública del transport públic. L'estudi es va complementar amb un informe dels serveis municipals i la conclusió va ser que “la concessió amb transferència del risc operacional i propietat dels mitjans és l'alternativa més favorable als interessos municipals”.

Amb tots els escenaris oberts, la tinenta d'alcalde va explicar ahir que la situació de bloqueig no és exclusiva de Terrassa i que són molts els municipis que “tenen paralitzats els concursos per la incertesa sobre la demanda del transport públic”. De fet, els ajuntaments integrats a l'AMTU han demanat al govern de l'Estat que modifiqui la llei i doni d'aquesta manera viabilitat a les renovacions de les concessions arreu.



La pandèmia ha “tombat” anys rècord de viatgers

El transport públic de Terrassa no va deixar de créixer en usuaris fins a l'arribada de la pandèmia de la Covid-19. El servei ha anat renovant la flota i, sobretot, s'ha adaptat a l'arribada del tren al nord de la ciutat. El perllongament d'FGC, amb tres noves estacions a Vallparadís, a l'estació del Nord, on intercanvia amb Renfe, i a Can Roca, amenaçava de captar usuaris del bus amb la seva oferta de metro urbà. No va ser així. Els autobusos es van acostar a les estacions i l'any 2016 Tmesa tornava a registrar rècord de viatgers, funcionant com un servei complementari. Més de 12 milions d'usuaris anuals registrava el transport urbà fins a l'arribada de la pandèmia, que avui encara situa la demanda al 80%.



El primer vehicle elèctric, amb els Next Generation

La candidatura municipal als fons Next Generation en l'àmbit de la mobilitat inclou la compra del primer bus elèctric. Si arriben els fons europeus, el vehicle s'incorporaria a la flota municipal de transport públic, que ja incorpora vehicles híbrids. El govern municipal ha afirmat que vol fer un nou pas cap a una flota de transport urbà més sostenible i per aconseguir-ho està disposat, va afirmar Lluïsa Melgares a la presentació de la candidatura als Next Generation, a donar un vot de confiança a la tecnologia elèctrica aplicada al transport urbà de viatgers. El projecte, si finalment rep aportació europea, es complementarà amb la implantació de marquesines i parades de bus accessibles i amb la instal·lació de noves plataformes d'accés al bus.

2009

és l'any del final del contracte amb Tmesa. L'empresa ha gestionat la modernització del servei

31

de desembre, l'últim dia de 2021, venç la darrera pròrroga del transport col·lectiu de Terrassa

Tornen els retrets entre excompanys de partit

El contracte del bus és un dels temes que més han crispat l'ambient polític els darrers anys, especialment entre excompanys de govern. Lluïsa Melgares, actual tinenta d'alcalde de Tot per Terrassa, va ser col·lega de partit i d'executiu del socialista Armengol, que com a tinent d'alcalde de Territori va impulsar els concursos fallits del bus i la majoria de les pròrroques a Tmesa, davant les dures crítiques de l'oposició.

Ahir, Armengol va demanar a Melgares que aclarís quin era “el calendari del govern fins que hi pugui haver una nova concessió” i quin “el model” de gestió que vol. La regidora va adme-

tre que van defensar la gestió pública, però que els estudis no l'aconsellaven i que ara la nova conjuntura la porta a no descartar res fins que tingui el darrer informe econòmic-financer.

“Per tant no hi ha calendari i no hi ha model”, va insistir Armengol, que va concloure que, en realitat, l'executiu de Ballart “té el model del PSC”.

ERC va ser una de les formacions que més van pressionar per la gestió pública des de l'oposició. Ahir, el republicà Carles Caballero, actual regidor d'Urbanisme, va admetre que s'havia quedat amb ganes d'intervenir-hi, però que ningú el va interpellar.