



ACTA NÚM. 3

SESSIÓ EXTRAORDINÀRIA DEL DIA 1 DE MARÇ DE 2007
1a CONVOCATÒRIA

A LA MOLT LLEIAL CIUTAT D'OLOT, l'1 de març de 2007, a dos quarts de vuit del vespre, es reuneix al Saló de Sessions d'aquesta casa consistorial el Ple de l'Ajuntament, sota la presidència de l'alcalde, Sr. LLUÍS SACREST VILLEGAS, amb l'objecte de celebrar sessió extraordinària, pública i de primera convocatòria que correspon al dia d'avui.

Hi assisteixen els regidors, Srs. **Joan Albesa Poncet, Antoni Bach Plaza, Fina Soler Buch, Joaquim Monturiol Sanés, Roser Ortigosa Fernández, Albert Rubirola Sirvent, Juli Clavijo Ledesma, Maria Costa Pau, Antoni Agustí Martí, Anna Torrent Rafart, Juli Pérez Rodríguez, Josep Berga Vayreda, Josefina Puig Codinach, Miquel Serrat Brugués, Anton Obrador Lagares, Joan Torres Nalda, Jordi Estarlich Corominas, Margarida Verdaguer Ordeig.**

Excusen la seva presència els Srs. **Eudald Morera Salis, Joaquim de Trinchera Polo.**

Hi assisteixen l'interventor de fons municipal Sr. **Jordi Salvador Culí.**

Actua com a secretària la de la corporació la Sra. **Marta Felip Torres.**

NÚM. 1.- CONTRACTACIÓ: RESOLUCIÓ DE LES AL·LEGACIONS PRESENTADES A L'APROVACIÓ INICIAL DEL PLEC DE CLÀUSULES ECONÒMICO, ADMINISTRATIVES I TÈCNiques, PER A L'ADJUDICACIÓ DE LA CONCESSIÓ DEL SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC URBÀ D'OLOT.

En data 25 de gener de 2007, l'Ajuntament Ple va aprovar el plec de clàusules per a l'adjudicació del concurs de la concessió per a la prestació del servei de Transport Públic Urbà d'Olot, disposant-ne l'exposició pública a l'efecte de poder-hi presentar al·legacions, així com l'a convocatòria del pertinent concurs. Els anuncis es publicaren al DOGC, núm. 4813, de 2 de febrer de 2007 i al BOP de Girona, núm. 25, de 5 de febrer de 2007.

En el període d'exposició pública es presentaren tres al·legacions al plec de clàusules aprovat inicialment: Grup Municipal d'Alternativa per a la Garrotxa (E2007000825/02-02-2007); Associació de Veïns del Barri de Benavent (E2007001121/13-02-2007); i Grup Municipal de Convergència i Unió (E2007001580/28-02-2007).

Considerant l'informe del Director de l'Àrea d'Infraestructura i Obra Pública, de data 28 de febrer de 2007, sobre les al·legacions presentades en el termini d'exposició pública del plec de clàusules per a l'adjudicació del concurs de la concessió per a la prestació del servei de Transport Públic Urbà d'Olot.

Vist l'expedient administratiu i antecedents corresponents, que serveixen de motivació a la present resolució, **la Presidenta de la Comissió Informativa de Serveis Generals** proposa al Ple l'adopció dels següents acords:

Primer.- Desestimar les al·legacions presentades a l'aprovació inicial del plec de clàusules per a l'adjudicació del concurs de la concessió per a la prestació del servei de Transport Públic Urbà d'Olot.

Segon.- Aprovar definitivament el plec de clàusules per a l'adjudicació del concurs de la concessió per a la prestació del servei de Transport Públic Urbà d'Olot.



Tercer.- Continuar la tramitació del concurs per adjudicar la concessió per a la prestació del servei de Transport Públic Urbà d'Olot.

Explica el Sr. Alcalde que en el Ple anterior es va aprovar inicialment el Plec de clàusules administratives i es va aprovar el concurs per a la concessió del servei de transport públic urbà. Si no hi haguessin hagut esmenes hauria quedat aprovat un cop passat el termini, però havent-hi esmenes, el mateix òrgan que va fer l'aprovació inicial ha de resoldre les esmenes incorporant-les o no, i aprovant o no definitivament el Plec de clàusules. No podíem esperar al ple ordinari de finals d'aquest mes, perquè hauria pogut significar un retard en el calendari previst per a l'entrada en funcionament del servei i per a l'adquisició dels vehicles perquè funcionin el mes de setembre; i per això ens ha semblat prudent fer aquest Ple extraordinari, que permetrà que les pliques presentades en el concurs puguin passar a la fase d'estudi per part de la comissió de contractació, i poder presentar en el Ple ordinari d'aquest mes la proposta de la taula de contractació sobre la proposta guanyadora del concurs. S'han presentat tres esmenes: una per ApG, una per CiU i uns suggeriments de l'Associació de Veïns de Benavent.

Abans de donar la paraula al regidor, demanaria a la Secretària que llegís l'informe de l'enginyer municipal, Sr. Ramon Prat, sobre el conjunt més important de les al·legacions, que són sobre el tipus de transport.

Tot seguit la Secretària passa a llegir textualment l'informe de l'Enginyer municipal que es transcriu a continuació:

“RAMON PRAT MOLAS, Enginyer de Camins, Canals i Ports, Col·legiat 9150, Director de l'Àrea d'Infraestructura i Obra Pública de l'Ajuntament d'Olot,

En relació a les al·legacions presentades en el termini d'informació pública del Plec de Condicions per l'adjudicació del concurs de la concessió per la prestació del servei de transport públic urbà de viatgers d'Olot, aprovat inicialment al Ple de 25 de gener de 2007,

INFORMA:

1. Al·legació presentada per l'AAVV de Benavent

1.1 Qüestions plantejades

Es refereix com a únic punt a concretar l'emplaçament de 3 parades al Vial Sant Jordi.

1.2 Consideració tècnica

L'Avantprojecte defineix itineraris i freqüències, però no té per objecte concretar la definició de parades. Per tant, es proposa tenir en compte la petició de l'AAVV de cara a la formulació del projecte definitiu d'exploació del servei.

2. Al·legació de Josep Berga Vayreda (Grup de Convergència i Unió)

2.1 Qüestions plantejades

Es refereix com a únic punt a que s'aporti més informació sobre les avantatges/desavantatges de l'ús d'autobusos híbrids en substitució dels autobusos convencionals que planteja el Plec.

2.2 Consideració tècnica

El Plec de Condicions prescriu la utilització de vehicles amb combustible Diesel. Aquests són els vehicles dels quals es nodreixen les flotes d'autobusos urbans del nostre entorn, de ciutats mitjanes i grans. Tot i això el Plec s'obre a la proposta de vehicles de millors prestacions mediambientals, a tenir en compte com a millora en l'adjudicació del servei.

Els requeriments del Plec fixen un motor de característiques mínimes de motors Euro 3. Aquests motors han quedat substituïts en el mercat durant el temps de redacció i tramitació del



Plec pels motors Euro 4, amb unes característiques anticontaminants encara superiors, i per tant seran aquests són el punt de partida a tenir en compte per la formació de la flota del servei.

L'estudi d'un servei de transport públic exigeix adoptar criteris tècnics objectius i fiables, ben contrastades per l' experiència. Tot, per definir una oferta tècnica viable en tots els paràmetres de qualitat (regularitat, fiabilitat,..) i amb una estimació econòmica ajustada per garantir l'equilibri econòmic en la vida de la concessió.

En una flota petita com la que es projecta a Olot, amb un sol vehicle per línia i cap vehicle de reserva, l'avaria d'un vehicle implica aturar el servei de tota una línia. Amb un servei tant sensible a la fiabilitat dels vehicles és indispensable recórrer a les tecnologies més esteses i amb una bona assistència tècnica dels fabricants i els seus concessionaris.

No obstant, per construir no solament un model de transport fiable sinó també prou avançat, s'ha recabat tota mena d'informació especialitzada i parlat amb empreses de transport de viatgers. La conclusió és que la única documentació tècnica i econòmica prou completa i fiable és la que s'ha reunit dels vehicles convencionals amb motor dièsel. La resta, meres experiències i tendències, al menys en el nostre entorn.

A partir dels vehicles convencionals i de la seva fiabilitat s'ha configurat una oferta de servei basada en la regularitat dels horaris, en la major cobertura per atendre tot un conjunt de demandes insatisfetes que han de convertir la quota del transport públic en un valor significatiu, i sobretot, mantenir l'equilibri econòmic en la concessió. Només amb aquest conjunt de paràmetres es podrà garantir la concurrència d'alguna de les empreses del sector en la licitació i dur a bon port el servei.

Cal tenir en compte que, com assenyala el darrer Butlletí de Transports de la Direcció General de Ports i Transports, els vehicles amb propulsió convencional dièsel formen el 90% del parc de vehicles de transport públic urbà de Catalunya.

a) Opció Biodièsel

La tecnologia dièsel convencional obre la porta a l'opció, certament amb un sobrecost, de l'ús dels combustibles Biodièsel, que tenen determinades avantatges mediambientals -redueixen emissions de no cremats, de CO₂, redueix dependència energètica per l'aprofitament d'excedents agrícoles, i té una elevada lubricació i biodegradabilitat-, però també inconvenients -menys poder calorífic traduït en un consum superior (3-5%) per mantenir la potència i provoquen obstruccions de filtres.

A títol estimatiu, l'ús de l'opció Biodièsel tindrà un sobrecost de l'ordre d'entre 4000 i 6000 euros/any en l'explotació del conjunt del servei respecte de la solució amb vehicles convencionals Euro 4, degut a l'augment del consum i el preu superior del combustible.

Cal tenir en compte que Biodièsel no vol dir que tot el carburant utilitzat derivi d'olis vegetals. Ben al contrari, en l'estat actual de la tecnologia de motors, cal tenir en compte que el % dels ésters àcids grassos fets d'olis vegetals que entra a formar part de la mescla de carburants és certament baix (de l'ordre del 10 al 20% com a màxim) per no afectar a la durabilitat dels components dels motors, i que en aquests casos tant els avantatges com els inconvenients no són massa significatius.

En aquest moment, s'estan duent experiències per la introducció d'aquesta mena de carburant amb percentatges més elevats, però de moment són això, experiències que podem també aplicar en algun moment en el nostre servei, en cap cas solucions provades que puguin servir



de base a un contracte d'exploració d'un servei, i se ceneixen a un número limitat de vehicles en grans flotes.

b) Opció Gas Natural

Certament, en el camp dels motors híbrids alimentats per Gas Natural ens trobem en un estat encara més experimental i amb un cost econòmic molt superior d'adquisició del vehicle. Hi ha com a exemple l'experiència dels Transports Metropolitans de Barcelona, que utilitzen motors híbrids de Gas Natural. No obstant, aquesta tecnologia no es pot aplicar a Olot perquè no hi ha planta de subministrament d'aquest combustible als autobusos.

c) Opció Pila d'Hidrògen

Són autobusos equipats amb un motor elèctric que és impulsat per una reacció química de l'aire i l'hidrògen. L'hidrògen es pot obtenir amb plaques solars i emmagatzemar en dipòsits, però precisa d'una planta subministradora a alta pressió per l'alimentació dels dipòsits dels vehicles a alta pressió. A falta d'aquesta planta, (al marge del seu cost i perquè no hi ha garantia de fiabilitat), no podem pensar en aplicar-los al TP d'Olot.

I com en cas del gas o del biodièsel en grans proporcions, es tracta d'experiències en pocs vehicles en grans flotes i amb el finançament de fons externs (projectes europeus la majoria) que permetin la construcció de la planta i l'assistència tècnica durant la vida del vehicle.

En el catàleg de Mercedes (únic que s'ha trobat) només hi ha una experiència de 30 vehicles Citaro en 10 ciutats europees, però és això, una experiència, i posats en contacte amb la marca confirmen que aquest model no és a la venda.

d) Opció Híbrid elèctric - dièsel

S'han trobat experiències a:

USA:

General Motors (motor Allison): NY, Seattle, etc

Daimler Chrysler (model Orion): San Francisco.

Mercedes-Benz: tenen a USA el model Orion. A Europa no comercialitzen aquests vehicles per problemes d'homologació i cost.

Canadà: Volvo (Novo Bus)

Europa:

Solaris, (model Urbino) (fabricant de Polònia): A Dresden des de fa 1 mes, model 18m (i bastant estès per Alemanya) i a França. Aquests també estan a Xile.

Una companyia holandesa que proposen models híbrids i altres 100% elèctrics...

http://www.e-traction.com/operational_efficiency.htm . Disposen de 2 vehicles circulant a la ciutat de Rotterdam, amb un sistema de tracció incorporat a les rodes del vehicle. La seva experiència és d'un estalvi del 50% del combustible, superior a altres casos (normalment del 15%), amb un consum d'un litre per cada 4 kms, és a dir, 25 litres per 100kms. Tenen previst fer una producció de 20 autobusos més pel setembre, amb un cost de 275.000 € aprox. + enviament i, posteriorment, una nova sèrie de 100 més a uns 240.000€. La reducció que s'aconsegueix del soroll és fins a 52 dB. La vida útil de la bateria és de 6 anys.

Però pel cas d'Olot, amb una flota tant petita caldria fer gestions per al subministre, i en tot cas, no hi ha concessionaris en el nostre entorn per garantir l'assistència tècnica, ni proves de



fiabilitat amb un parc suficient de vehicles.

IVECO (Irisbus) va fer proves fa uns anys a València, Madrid i BCN no els van resultar (desgast bateries: cost manteniment). No tenen una tecnologia de control de càrrega de bateries que hagi resultat exitosa, segons ells mateixos.

SCANIA: no consten vehicles híbrids a la seva plana web.

d) Links:

http://www.cleanairnet.org/infopool_es/1525/propertyvalue-17735.html

http://www.tmb.net/es_ES/siterelated/noticies/noticia.jsp?id=358&idioma=E (proves de TMB i híbrids)

<http://www.dvb.de/aktuel/ausgabe.asp?burl=393> (operador alemany de Dresden que ha començat al gener 2007)

http://www.bctransit.com/regions/kel/news/hybrid_electric.cfm (exemple al Canada)

http://www.greencarcongress.com/2005/02/orion_begins_de.html

<http://www.hybridcenter.org/hybrid-transit-buses.html>

http://www.eltis.org/show_news.phtml?newsid=738&mainID=461&PHPSESSID=ba8edd

www.eletrabus.com, [brasilenys](http://www.brasilenys.com)

e) Conclusió

Els principis de fiabilitat, regularitat i equilibri econòmic que inspira el Plec de Condicions, juntament amb el treball complementari que consta als punts anteriors, mostren com a única possibilitat realista per a configurar el servei la dels autobusos equipats amb motors convencionals que poden derivar cap a un ús, ara en proporcions limitades, del combustible Biodiésel, en la línia del Plec de Condicions aprovat inicialment.

3. Al·legació de Margarida Verdaguer (Regidora d'Alternativa per la Garrotxa)

3.1 Qüestions plantejades

a) Que es prescribeixin vehicles híbrids en substitució dels convencionals.

b) Que es doni servei els dies festius i festes assenyalades

c) Que es facin coincidir horaris amb el Bus Transversal i Teisa

3.2. Consideracions tècniques

Punt a)

Aquesta qüestió és la mateixa tractada en el punt 2, en l'estudi de l'al·legació del Sr. Berga, i per tant, el contingut de les consideracions tècniques i conclusions és el mateix.

Punt b)

El Plec canalitza la majoria dels recursos dels servei en la millora de l'oferta de transport on fa més falta i on pot captar més usuaris, que és en les línies de desig i les hores punta de la mobilitat obligada i en l'atenció a sectors perifèrics amb població envellida, dotant en definitiva a la ciutat d'una major cobertura territorial i unes opcions òptimes de relligament dels sectors residencials, polígons industrials i centres d'ensenyament. En particular, s'ha millorat significativament el trasllat d'escolars desplaçats dels seus sectors coordinant transbordaments entre línies.

Per altra banda, es destinen una part important dels recursos al manteniment de tot un conjunt de viatges de transport d'alumnat en hores lectives des dels centre d'ensenyament fins a



diferents equipaments de la ciutat.

Tot i això, per limitacions econòmiques no s'han pogut atendre totes les particularitats de la demanda obligada, per les quals caldria sens dubte un augment del parc de vehicles de la concessió, i per tant, un augment significatiu del cost d'explotació.

El Plec però fixa un quadre de preus per les longituds de recorregut addicionals de transport per preveure nous serveis que s'implementin a partir de l'entrada en funcionament del servei, i per tant, tot i que jo no aconsellaria establir els serveis de diumenge com a una primera opció, certament el Plec presenta un escenari compatible amb la seva implantació, en el ben entès que es doti del corresponent finançament.

Punt c)

L'articulació amb els serveis de transport intermunicipals queda garantida des del moment que l'estació d'autobusos és el centre en el qual s'articulen les 3 línies del transport públic. Ara bé, per la determinació dels horaris de pas, s'ha prioritzat atendre els horaris d'entrada i sortida d'escoles, les quals se supedita el pas per l'Estació d'Autobusos.

La línia A té un cert solapament amb el Bus transversal, inevitable perquè la línia A té un usuari molt fidelitzat i no és aconsellable introduir-hi modificacions. En quan a l'horari, tal com s'ha dit, primen els horaris escolars. Per tant, no és possible una major coordinació mentre no es pogués fer una integració tarifària i horària de caire supramunicipal feta en base a criteris d'homogeneïtzació i optimització del conjunt del sistema.

Per tant, la petició si bé no es pot atendre ara, hauria de ser el proper pas per l'optimització dels recursos destinats globalment per part de totes les administracions al transport públic urbà i supramunicipal de l'àrea urbana d'Olot. Però el Plec, dintre el que són les competències municipals, està ben plantejat.

4. Conclusions

En els punts anteriors s'han estudiat les al·legacions presentades per l'AAVV de Benavent, Josep Berga (Regidor del Grup Municipal de CiU) i Margarita Verdaguer (Regidora d'Alternativa per la Garrotxa):

En el punt 1 s'ha estudiat la sol·licitud de l'AAVV de Benavent d'incloure 3 noves parades al Vial Sant Jordi, concloent que la definició de parades no forma part del contingut del Plec de Condicions, desenvolupat a nivell d'Avantprojecte amb la definició de recorreguts, i per tant, que la posició concreta de les parades caldrà concretar-lo en el marc del projecte definitiu del servei.

En els punts 2 i 3.1 s'han estudiat respectivament les sol·licituds de Josep Berga (Grup Municipal de CiU) i de Margarita Verdaguer (Regidora d'Alternativa per la Garrotxa) d'avaluar avantatges i desavantatges de l'ús de vehicles equipats amb motors híbrids (diésel+elèctric) i possible prescripció d'aquests vehicles en substitució dels vehicles convencionals. Havent prèviament recabat tota mena d'informació de diverses fonts, i estès l'anàlisi també als altres menes de combustibles alternatius dels que en algú moment també s'ha parlat, es conclou que la única solució tècnica que objectivament i avui per avui permet configurar un nou model de transport públic urbà fiable, regular i amb equilibri financer al llarg de la vida de la concessió és l'ús de vehicles equipats amb motors de combustible convencional Diésel, amb la porta oberta a l'ús del Biodiésel en baixa proporció (fins al 20%), mentre que la resta d'alternatives formen un conjunt d'experiències que poden resultar interessants de cara al futur, però avui per avui només aplicables a grans flotes que disposin de diversos vehicles per línia i vehicles de reserva per atendre eventualitats i amb recursos addicionals procedents de projectes



subvencionats. Que la pila d'hidrogen i el gas natural són inaplicables per no haver-hi a la ciutat una planta subministradora, i que els motors híbrids no consten als catàlegs per a Espanya dels principals fabricants (Mercedes, Iveco, Scania..) que són els únics que disposen de suficient xarxa de concessionaris d'assistència tècnica. En aquest estat de coses, l'ús de combustibles alternatius no constitueix una qüestió merament econòmica sinó un conjunt de solucions en fase experimental que seria un risc recomanar com a la base del model de transport. Altra cosa és si a mig termini es concreten aquestes tecnologies o es fa necessari l'ampliació del servei amb l'adquisició de nous vehicles. Però avui per avui, en la meua opinió, el Plec està formulat adequadament.

Referent a la sol·licitud de Margarita Verdaguer (Regidora d'Alternativa per la Garrotxa) de que hi hagi serveis els diumenges, en el punt 3.b s'ha analitzat aquesta qüestió, conclouent que si bé la prioritat del Plec és atendre les línies de la mobilitat obligada i els serveis que tinguin interès social i escolar, també s'hi fixen preus contractuals per l'establiment de nous recorreguts addicionals als previstos inicialment, i, per tant, els serveis de diumenge, sense ser la prioritat, són abordables en qualsevol moment de la vida de la concessió. No obstant, en la meua opinió, el Plec prescriu els serveis de major interès i per tant, està formulat adequadament.

Referent a la sol·licitud de Margarita Verdaguer (Regidora d'Alternativa per la Garrotxa) de que es relliguin els horaris del transport municipal amb el Bus Transversal i Teisa (interurbà), en el punt 3.c s'ha analitzat aquesta qüestió, conclouent que si bé totes les línies s'articulen en l'estació d'autobusos, la prioritat en el disseny d'horaris és minimitzar temps d'espera en els horaris d'entrada i sortida de les escoles, supeditant-s'hi els temps de pas per l'estació d'autobusos. No obstant, està ben clar que un pas endavant d'alt interès és l'optimització de tot el sistema de transport de l'àrea supramunicipal de l'entorn d'Olot, pas pel qual es fa precís la concurrència de totes les administracions i empreses concessionàries d'Olot, amb la finalitat última d'integrar en tot aquest àmbit tarifes i horaris. No obstant, avui per avui, i cenyint-nos a l'àmbit estrictament de la competència municipal, el Plec està formulat adequadament

Com conclusió final, sense haver trobat en les al·legacions presentades elements de prou significació com per haver de modificar elements substantius del Plec, no es justifica una suspensió del seu tràmit, i per tant, es proposa la seva aprovació definitiva al Ple de la Corporació.

I això és el que s'informa als efectes oportuns.

Signat: Ramon Prat Molas

Director de l'Àrea d'Infraestructura i Obra Pública

Olot, La Garrotxa, 28 de febrer de 2007"

A continuació el Sr. Alcalde obre un torn de paraules.

Intervé en primer lloc la Sra. Margarida Verdaguer, dient que tot i que pot fer mandra un Ple extraordinari, creiem que una concessió a 12 anys bé mereix la pena de poder-ne parlar una mica més, perquè no hem pogut participar en aquest projecte i no hem tingut gaire temps per poder-ho estudiar. Nosaltres els varem fer confiança i varem votar que sí; ApG reiteradament hem dit com n'és de deficitari el TPO a la nostra ciutat, i la il·lusió ens va fer votar que sí molt ràpidament, però quan ens ho varem anar mirant varem creure convenient presentar al·legacions. Creiem que era necessari que en el plec de condicions hi hagués servei el cap de setmana, sobretot el diumenge, perquè és fer un servei social; que la gent de Benavent puguin anar al cinema o a fer un vol al Firal i que puguin utilitzar el TPO, també és fer un servei social.



I també demanem que l'horari fos conciliador amb els horaris de la TEISA, que sembla que encara ho podria ser. A nosaltres ens semblava que eren dues coses primordials perquè formessin part d'aquest plec de condicions, i aquests punts que donaven de millora podrien ser en el bus de nit o en els dies festius entre setmana, que podrien donar punts afegits en aquest plec de condicions.

Hem de dir que hem estat agosarats demanant vehicles híbrids, certament a Nova York és on funcionen; a València i en altres punts de l'Estat espanyol hi ha hagut diversos experiments, però pensem que potser sí hem estat massa agosarats demanant-ho. El que sí els demanàriem és que tan de pressa com va la tecnologia, que a mig termini poguéssim tornar-ne a parlar amb el concessionari, i que ho poguéssim revisar, perquè, qui no ens diu que d'aquí a cinc anys la tecnologia dels híbrids o altres energies no contaminants puguin estar molt més avançades? I que llavors no ens hàgim d'empassar set anys més aquests cotxes, que llavors potser no estaran ni en normativa. Pensem que això s'hauria d'incloure en el Plec de condicions.

He vist que el Sr. Prat ja ha rectificat la normativa i ha rectificat l'Euro3, nosaltres tampoc vàrem estar al cas per dir que l'Euro3 és un motor que a hores d'ara ja no entra en normativa i ha de ser Euro4.

Només dir que com més millores puguem introduir en aquest plec de condicions, més atractiu serà per al servei de les persones.

El Sr. Alcalde explica que en haver-hi hagut al·legacions, primer ha de tenir la paraula el grup municipal de CiU.

Intervé el Sr. Berga, que actua com a portaveu del grup municipal CiU, dient que en primer lloc s'ha de dir que la nova oferta de transport públic que tindrà Olot és una gran notícia i això en cap moment no s'ha posat en dubte, però hauria estat molt millorable aquesta notícia si aquesta oferta s'hagués pogut portar a terme amb uns vehicles que mediambientalment tinguessin unes prestacions més eficaces; a la vegada haurien pogut ser pioners d'un tipus de tecnologia que és menys contaminant, en uns moments en què la societat està especialment preocupada pel canvi climàtic i per les emissions de CO₂. Va ser en aquest sentit que el nostre grup va presentar aquesta al·legació, demanant un informe que ajudés a clarificar-ho de forma objectiva. Després d'haver sentit aquest informe tots en sabem una mica més, i tots els ciutadans d'Olot també sabran que l'Ajuntament d'Olot posa en marxa uns autocars nous amb un tipus de tecnologia determinada que no pot ser una altra per raons òbvies: està clar que no podíem posar en marxa el nou servei de transport públic amb uns vehicles que patissin avaries i que no complissin amb les prestacions per les quals els hem comprat.

En tot cas és un tema que no lamentem haver-lo introduït en el Ple, independentment que aquesta vegada no puguem adquirir aquests vehicles amb aquest tipus de tecnologia; és un tema que queda obert i que tots recordarem de cara al futur, quan haguem de comprar un vehicle relacionat amb algun servei, i potser més endavant tindrem l'oportunitat de ser els pioners com a administració i introduir una tecnologia que tothom recomana.

A continuació intervé el Sr. Joan Torres dient que el punt de vista d'ERC és que és tan evident que el servei del TPO necessitava millora, després de molts anys de no fer-hi pràcticament cap canvi substancial, que vàrem donar la benvinguda a la iniciativa de l'equip de govern i vàrem estar molt contents quan vàrem veure que en els pressupostos es recollia la possibilitat de fer aquesta nova concessió; per tant també amb alegria i convenciment, hi vàrem votar a favor.

Els aclariments que ens ha llegit la Sra. Secretària no són sobers i ens quedem més tranquils pel que fa als vehicles híbrids. Nosaltres no és que hi siguem contraris, i a més cal recordar que l'Ajuntament d'Olot i ERC ha estat a l'equip de govern també, hem aplicat bonificacions als cotxes híbrids dels particulars en l'impost de circulació, i ho venim fent, per tant no se'ns pot dir que no hi hagi sensibilitat en aquest tema. Dit això, no som contraris als vehicles híbrids, però la viabilitat dels vehicles grans en aquests moments no sembla garantida. Estem al 2007 i és



possible que en els dotze anys que venen per endavant la tecnologia automobilística canviï, i que d'aquí uns anys els cotxes híbrids es generalitzin. Però també hem de tenir en compte que l'empresa que ara comprarà uns vehicles nous tindrà unes expectatives d'amortització i no s'hi val a mitja partida canviar les regles del joc, per tant això és una cosa que podem parlar-la amb el concessionari, però no veig de quina manera si les bases no recullen taxativament que hi ha d'haver un canvi, es pugui imposar cap canvi. Que estarà molt bé que en parlem, sí, però que les bases han de ser les que són i les hem d'aprovar avui, a març de 2007.

Ara bé, els altres dos temes, s'acabin recollint o no en les bases, nosaltres sí queensem que evidentment si hi ha alguna empresa de transport públic que pel mateix preu, mantenint això que ha dit la Secretària de l'equilibri econòmic de la concessió, oferís servei en cap de setmana, evidentment que això per ERC seria un plus a favor d'aquesta plica, en el supòsit que hi sigui. I també ha parlat la Sra. Secretària que es tindrà en compte el fet que les emissions siguin mínimes o inferiors en el moment d'atorgar la concessió, per tant sí que aquests punts es tenen en compte. Si algun dels licitadors va per sobre del que diuen les bases, ens quedariem tranquils en aquest sentit.

A continuació intervé el Sr. Bach, dient que ja s'ha llegit l'informe, amb el qual nosaltres hi estem d'acord, però hi ha altres coses que voldria afegir per aclarir-les. És evident que nosaltres desestimarem totes aquestes al·legacions, pels motius tècnics i per altres que apuntaré.

En el tema de l'al·legació de l'Associació de Veïns de Benavent, tal com es diu en l'informe, quan es faci el projecte definitiu de l'explotació ens asseurem amb l'Associació de Veïns de Benavent i acordarem amb ells la situació de les parades d'aquesta zona.

– No entraré en detall en el tema dels combustibles perquè penso que l'informe ha estat detallat. El que sí voldria dir és que cal que reflexionem on estem: en una ciutat mitjana, estem intentant millorar substancialment el transport, però tindrem una flota de tres o màxim quatre autobusos i amb aquesta mida no podem pensar en fer invents ni experiments; nosaltres tal com diu l'informe hem d'utilitzar una tecnologia fiable i que sigui la que podem utilitzar en aquests moments. Per no entrar en detall en tots els tipus de motors que tenim avui en dia, només dir-los que una cosa que podem i hem de fer és mirar al nostre voltant: Girona, Blanes, Barcelona.

– A Barcelona no tenen cap autobus híbrid, tenen una flota d'uns 900 autobusos dels quals 250 van amb gas natural comprimit; amb una flota d'aquesta quantitat la companyia Gas Natural evidentment posa unes instal·lacions i pot subministrar gas natural comprimit a la flota. Evidentment això amb tres autobusos no surt rentable i per tant en aquests moments és obvi que nosaltres no hi podem aspirar. La combustió del gas natural també provoca CO₂ i efecte hivernacle, però té menys contaminants, no té òxids de nitrogen ni de sofre que produeixen la combustió dels dièlsels, per tant seria una bona opció.

Què més té el Transport Metropolità de Barcelona? En aquests moments té tres autocars de pila d'hidrogen, això és una experiència de la Unió Europea que es diu "Cute", ja s'ha dit a l'informe que hi ha 10 ciutats d'arreu d'Europa proven aquests autobusos que funcionen amb pila d'hidrogen: l'hidrogen està líquid i en contacte amb l'oxigen de l'aire produeix la reacció, es produeix calor i electrons que poden produir energia elèctrica i fan anar el motor elèctric. Evidentment aquest és el menys contaminant, aquest seria el desitjable, nosaltres també voldríem poder fer una concessió d'autobusos amb pila d'hidrogen, aquesta és l'aspiració i penso que tots els que estem aquí estaríem contentíssims de poder fer aquesta concessió; però per les informacions que tinc és probable que a Barcelona a curt termini els treguin, perquè donen problemes. Per tant actualment, malauradament, la tecnologia del moment no ens permet utilitzar la pila d'hidrogen, potser és el futur, qui sap d'aquí uns anys si haurà avançat.

La flota d'autobusos de Barcelona tenen biodièsel, van començar els mesos d'abril-



juny de l'any passat comprant 15 autobusos i donats els bons resultats que han tingut, aquest mes de gener han comunicat que en compraran 40 més, per tant estan apostant pel biodièsel.

Així, fonamentalment tenen el dièsel normal amb motor convencional, el gas natural comprimit i el biodièsel.

- A Girona no fa molt que han estat renovant el tema del transport i estan utilitzant la tecnologia del biodièsel, i en aquests moments estan a punt d'ampliar la seva flota i utilitzen biodièsel.
- A Blanes també estan utilitzant biodièsel.

Per tant és obvi que si ciutats més potents, amb més transport i més capacitat de generar recursos en aquest sentit, utilitzen el biodièsel, penso que el més assenyat i el que ens toca, pel moment i la zona en què vivim, és el biodièsel; això és el que determina el plec de condicions: motor convencional de dièsel utilitzant el biodièsel, com fem des del moment en què vàrem aprovar aquella moció optant pel biodièsel; des d'aquell moment, els vehicles de Brigada i Policia que poden anar-hi, també hi van.

Per acabar aquest apartat del combustible, dir que tots desitjaríem poder acceptar les al·legacions de poder tenir motors híbrids, i no híbrids, sinó motors menys contaminants, com els de la pila d'hidrogen; esperem que en un futur això pugui ser possible.

- S'ha dit aquí que estiguéssim atents que quan aquesta tecnologia sigui al nostre abast pugem rectificar i sumar-nos al carro. Jo penso que qualsevol concessió es pot canviar, és un tema econòmic, si d'aquí a sis anys els cotxes amb motors híbrids són ja compatibles i arriben al nostre abast, evidentment que des de l'Ajuntament podrem negociar amb el concessionari i arribar a un acord; si nosaltres aportem recursos econòmics es poden canviar les condicions de la concessió.
- Respecte les altres al·legacions, la Sra. Verdaguer demana que es doni servei els dies festius i festes assenyalades; ja n'hem parlat; el canvi substancial que es fa en el transport, del que tenim al que tindrem, és molt gran, això vol dir una inversió de recursos considerable i per poder augmentar tant els recorreguts com les freqüències i poder donar molt més bon servei a tota la perifèria i als serveis educatius, que utilitzaran el transport públic en les sortides i entrades a l'escola, això també ens limita a fer serveis més amplis, a fer viatges els dies festius. De totes maneres sí que queda clar que el plec de condicions fixa un quadre de preus per longituds i recorreguts addicionals del transport, i això és una porta oberta perquè en qualsevol moment l'Ajuntament, posant-hi els recursos, pot conveniar amb l'empresa concessionària fer augments de transport, no tan sols en dies festius, sinó també en dies normals quan alguna activitat ens demani un major servei. Això quedarà establert en la plica. Si convé fer serveis extres per les Festes del Tura, és un tema econòmic, es concerta amb l'empresa i ja està.
- Finalment, el tema de fer coincidir els horaris del bus transversal i la TEISA, tal com diu l'informe tècnic, les competències municipals són les del nostre transport; nosaltres no tenim competències sobre el bus transversal ni sobre els horaris de la TEISA. El que sí li puc dir és que el Sr. Alcalde ja ha parlat amb el Director General de Transport de la Generalitat, perquè faci un estudi de tot el tema del transport del bus comarcal, de tal manera que puguem racionalitzar i fer que tant el bus com el nostre transport públic es pugui homogeneïtzar amb tarifes i horaris per fer-ho compatible, perquè tots hi guanyarem; el servei millorarà amb una racionalització.

Per tant, tal i com he dit al principi, desestimarem les al·legacions i proposarem que es faci l'aprovació definitiva.

Demana la paraula el Sr. Berga per dir que no és exactament que s'hagin desestimat les al·legacions; la nostra al·legació demanava un informe explicatiu sobre aquest tema, i l'informe s'ha elaborat i ens sembla correcte.



Intervé la Sra. Verdaguer per dir que el seu vot, amb tot, serà favorable, però sí que m'ha agradat poder parlar-ne i aclarir-ho perquè en el seu moment no em va donar temps.

El Sr. Alcalde agraeix que tots els grups donin el vot afirmatiu a aquesta plica, que ha de significar, com s'ha dit, una millora molt substantiva del transport a casa nostra, tot i admetent que no és el transport ideal ni el que tots voldríem: voldríem dissabtes i diumenges i que la freqüència de pas no fos d'una hora sinó de mitja, que és el que es considera ideal en els temes de transport.

Insistir en el tema que si recorden, en el darrer Ple, vaig informar de la trobada amb el Director General de Transports per parlar del tema dels viatges directes, i en aquella mateixa trobada es va comprometre, per aquest mateix any, a fer un estudi del transport de l'àrea urbana de la Garrotxa, que inclogués: el nostre transport públic, el bus transversal, els transports a polígon, el transport puntual d'Olot-Batet, Olot-Mieres, Olot-Besalú, etc. És a dir, un estudi que permetés que la nostra comarca i en especial l'àrea urbana disposés d'un transport únic amb una tarifa única, com s'implanta a l'àrea de Girona. Pensem que aquesta és la solució definitiva, que ajuntar recursos és el que ens ha de permetre millorar notablement el servei. I també caldrà veure com va aquest nou servei que fem, per a millorar-lo. En tot cas la plica està feta perquè ens permeti millorar-ho, sempre que aportem els recursos que permetin la millora en quilòmetres dels serveis.

Sotmesa la proposta a votació, s'aprova per unanimitat dels assistents.

I no havent-hi més assumptes per tractar ni cap regidor que faci ús de la paraula, el president aixeca la sessió a les 20:51 hores i aprofita per convidar tothom a l'acte oficial d'obertura de celebració dels 100 anys de la ciutat d'Olot, que serà el dia 3 de març amb una conferència a càrrec del Sr. Joan Barnadas. I per a constància del que s'ha tractat en aquesta sessió i dels acords presos, estenc aquesta acta que certifico amb la meva signatura.

VIST I PLAU
L'ALCALDE,

LA SECRETÀRIA