

Establiment del servei públic de bicicleta compartida de la ciutat de Reus.

Memòria justificativa

DILIGÈNCIA: Per fer constar que aquesta memòria ha estat aprovada inicialment pel Ple de 17 de febrer de 2023. El secretari general, Jaume Renyer Alimbau 2023.02.21 09:26:15 +01'00'

1.- JUSTIFICACIÓ JURÍDICA

L'article 7 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases del Règim Local estableix el principi d'autonomia local en l'exercici de les seves activitats i serveis.

L'article 246 del Decret legislatiu 2/2003, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, estableix que els municipis tenen plena potestat per a la constitució i organització dels serveis de la seva competència.

L'article 25.2g) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases del Règim Local que estableix com a competència pròpia municipal el trànsit, estacionament de vehicles i mobilitat.

Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

L'Ordenança municipal de circulació i Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics de l'Ajuntament de Reus.

Pla de Mobilitat Urbana de Reus, aprovat al Ple de l'Ajuntament de Reus el 17/10/2014

2.- JUSTIFICACIÓ SOCIAL

El dret a la mobilitat, com a l'educació, la sanitat, el treball i l'habitatge, constitueix un dels pilars fonamentals de la societat del benestar, i per tant, una obligació i un compromís per part dels poders públics en la prestació d'aquest servei bàsic.

El pla de mobilitat urbana de de Reus, preveu;

Ús de la bicicleta com a mode de transport habitual

Una altra de les preguntes específiques del qüestionari feia referència al coneixement dels sistemes de préstec de bicicletes públiques per part dels ciutadans. Tot i que Reus no compta en aquests moments amb un sistema d'aquest tipus, un 60% dels enquestats ja saben de què es tracta

Un 77% dels enquestats valoraria positivament o molt positivament la introducció d'un sistema de préstec de bicicletes públiques a Reus

La puntuació de les mesures proposades per a incentivar l'ús de la bicicleta a Reus ha estat molt similar: la implantació de més carrils bici, aparcaments i la d'un sistema de préstec de bicicletes públiques han obtingut valoracions per sobre de 4 punts (sobre un total de 5). La posada en marxa de mesures de pacificació del trànsit o disminució de la velocitat als carrers ha obtingut una puntuació lleugerament inferior a les anteriors (3,69).

Finalment, s'ha preguntat als enquestats quins dels seus desplaçaments diaris realitzarien en bicicleta si consideressin que es donen les condicions òptimes per fer-los. Les característiques principals d'aquests viatges es resumeixen a continuació: Són viatges de curta durada i que es realitzen dins del propi districte. Si no són interns al districte tenen com a principal destinació els districtes contigus al mateix essent els del centre de Reus (1 a 6) els que més viatges concentrarien. A continuació es mostren les principals relacions susceptibles de passar a la bicicleta segons les respostes obtingudes a l'enquesta telefònica realitzada la passada tardor.

Cal destacar que, tant l'orografia com les dimensions de la ciutat de Reus són molt favorables per incentivar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual.

D'altra banda, entre els aspectes socials, mediambientals i econòmics que justifiquen l'establiment d'un servei de bicicleta compartida a la ciutat, en destaquen:

Accessibilitat: Aquells ciutadans que, per motius diversos, tenen dificultats per desplaçar-se pel territori veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral.

El transport públic ha de permetre que la l'accessibilitat no esdevingui un factor d'exclusió social, permetent l'accés als llocs de treball, als hospitals i als centres educatius, d'oci, esportius i religiosos, independent del barri on es visqui.

Qualitat de vida: És necessari que la ciutadania, independent del seu nivell de renda, pugui gaudir del dret a moure's lliurement realitzant els desplaçaments de la forma més ràpida i còmoda possible.

Salut: Els impactes negatius que origina el transport en la salut, principalment la contaminació acústica i de l'aire, afecten tots els ciutadans, amb independència que siguin o no usuaris del mitjà de transport que els origina. Només amb un traspàs del transport amb vehicle privat al transport sostenible, es podran reduir els efectes negatius de la contaminació.

Seguretat: L'ús de la bicicleta redueix la sinistralitat del transport privat, el qual presenta major freqüència i gravetat.

Sostenibilitat: És necessari prioritzar l'ús dels modes de transport de menys intensitat energètica, menys emissió de contaminants que acceleren el canvi climàtic i menys ocupació de territori.

Per tot l'anterior, resulta plenament justificada la implantació del servei de bicicleta compartida a la ciutat de Reus, per motius socials.

3.- JUSTIFICACIÓ ECONÒMICA

S'adjunta com annex 1 *l'Estudi de viabilitat econòmica del servei de bicicleta pública de Reus*, el qual analitza la viabilitat econòmica de l'explotació del servei diferenciant dues fases d'implantació:

- una primera fase amb una oferta de 250 unitats
- una segona fase, a partir del tercer any d'explotació amb la incorporació de 250 bicicletes addicionals, duplicant d'aquesta manera l'oferta del servei

En data 20/05/2022, la Secretaria General de Transports i Mobilitat del Ministeri de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ha dictat resolució provisional per la que atorga a l'Ajuntament de Reus un ajut de 1.535.400,00 euros, per l'execució de la fase 1 del projecte.

La fase 2 del projecte, que contempla l'adquisició de 250 de les 500 bicicletes previstes i els treballs d'instal·lació de 500 punts d'ancoratge, no ha estat subvencionada.

La quantitat de la subvenció atorgada vindrà molt condicionada pel compliment dels terminis d'execució del projecte, així com del sistema de gestió, seguiment i avaluació continuada del projecte.

Aquests elements i circumstàncies fan que l'import de la subvenció que finalment s'atorgui pugui ser inferior a la inicialment atorgada, atès que podrien donar lloc a reintegraments total o parcials dels ajuts concedits o la pèrdua del dret al seu cobrament. L'import que no resulti finalment subvencionat es finançarà amb recursos propis.

Els imports previstos d'inversions i finançament són els següents:

	FINANÇAMENT FASE 1		FINANÇAMENT FASE 2		FINANÇAMENT TOTAL	
	FONS NG Fase 1	TRESORERIA	FONS NG	TRESORERIA	FONS NG	TRESORERIA
Local	156.935,77	28.173,98			156.935,77	28.173,98
Estacions	441.496,04	79.259,83		413.463,27	441.496,04	492.723,10
Bicicletes	123.166,16	22.111,48		143.750,00	123.166,16	165.861,48
Recanvis	27.965,12	5.020,45		32.638,72	27.965,12	37.659,17
Bases	407.984,57	73.243,67			407.984,57	73.243,67
Servidor CPD	42.840,40	7.690,95			42.840,40	7.690,95
Llicències	72.828,68	13.074,61			72.828,68	13.074,61
Ordinadors	4.284,04	769,09			4.284,04	769,09
Formació	12.852,12	2.307,28			12.852,12	2.307,28
Desenvolupament	245.047,10	43.992,22			245.047,10	43.992,22
Vehicles		90.956,43			0,00	90.956,43
	1.535.400,00	366.600,00	0,00	589.851,99	1.535.400,00	956.451,99
						2.491.851,99

El pressupost de despeses d'exploració del servei és el següent:

Concepte	Import
Aprovisionaments	2.000,00
Reparacions i manteniment	71.000,00
Serveis de professionals externs	3.800,00
Assegurances	19.450,00
Serveis bancaris	3.000,00
Publicitat i promocions	5.500,00
Subministraments	19.500,00
Altres despeses	2.500,00
Impostos i tributs	900,00
Despeses de personal	124.490,00
Amortitzacions	259.509,91
Total despeses d'exploració	511.649,91

4.- JUSTIFICACIÓ DE LA FORMA DE GESTIÓ

La gestió directa d'un servei públic local implica que és el mateix ajuntament, diputació, mancomunitat, consorci o entitat local amb competències qui assumeix la responsabilitat, gestió, direcció i control del servei.

Es podrà prestar el servei directament, sense crear una organització diferenciada, o bé construir una organització amb personalitat jurídica pròpia i pressupost diferenciat per aquest fi.

El maig de 2022, l'AMTU va presentar l'*Estudi i avaluació dels diferents models de gestió i explotació del servei de lloguer de bicicletes a la ciutat de Reus*, el qual s'adjunta document resum en annex 2, el qual avalua cadascun dels següents models de gestió:

1. Gestió directa a través de Societat Municipal.
2. Gestió directa per la mateixa entitat local, Ajuntament.
3. Gestió directa a través d'entitat pública empresarial local.
4. Gestió directa per organisme autònom local.

Els resultats de valoració de cada alternativa a l'anàlisi multicriteri aplicat a l'esmentat estudi són els següents:

A1	Gestió directa a través de Societat Municipal	52,8%
A2	Gestió directa per la mateixa entitat local, Ajuntament	22,43%
A3	Gestió directa a través d'entitat pública empresarial local	24,75%
A4	Gestió directa per organisme autònom local	descartada per incompatible amb la gestió d'un servei

D'acord amb l'estudi de l'AMTU, la forma de gestió del servei de bicicleta pública més sostenible i eficient per la ciutat de Reus, d'acord amb els criteris de l'article 85 de la LRBRL, és la forma de gestió directe mitjançant Societat Municipal.

Anton Maria
SALVADO CABRE -
 DNI [REDACTED]
 (TCAT)

Signat digitalment per Anton
 Maria SALVADO CABRE - DNI
 [REDACTED] (TCAT)
 Data: 2022.10.10 10:39:00
 +02'00'

Anton Maria Salvadó Cabré
 Coordinador-gerent de Serveis Territorials
 Ajuntament de Reus

Reus, octubre 2022