

Memòria justificativa

Servei de lloguer de bicicletes

1. Antecedents

Durant l'any 2023 s'ha encarregat un estudi per redactar un pla d'eco-mobilitat turística de la comarca del Bages. Aquest estudi s'ha realitzat durant el primer semestre del 2024 i és el que justifica el projecte aquí proposat. En el mateix s'hi recull una diagnosi de l'estat de les infraestructures ciclistes i la connexió amb els punts d'interès turístic, una diagnosi de la demanda potencial d'aquest tipus de servei, una proposta de projecte d'implantació feta a mida al territori a partir dels resultats de la diagnosi i, en última instància, la redacció d'un plec de prescripcions tècniques per a la licitació d'un servei de bicicletes elèctriques públiques.

És en aquest sentit que l'estudi assenyala l'oportunitat de crear un sistema públic de lloguer de bicicletes elèctriques, en coherència amb el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible 2023 (PMUS, en endavant), els Objectius de Desenvolupament Sostenible i les característiques territorials de Manresa.

1.1. Coherència amb els objectius del PMUS 2023

L'estudi està alineat amb la Mesura 2.3.5. *Estudi per la implantació d'un sistema de bicicleta compartida*, del programa d'actuació 2.3. *Promocionar i ordenar l'ús de bicicletes i noves formes de mobilitat*, en el marc de la línia estratègica 2. *Ciutat connexa i ordenada*, del PMUS 2023 de la ciutat de Manresa.

Aquesta mesura posa de manifest que:

El PMUS insta a l'Ajuntament de Manresa a realitzar un estudi per a valorar la viabilitat d'implantació d'un sistema de bicicletes compartides. La proposta tracta de valorar les possibilitats reals de funcionament d'un sistema d'aquest tipus i en quines condicions es podria prestar i finançar. Existeix la possibilitat d'establir col·laboracions amb empreses prestadores d'aquest tipus de servei que poguessin ajudar en la realització del projecte i l'anàlisi de la seva viabilitat.

Així doncs, aquest estudi parteix d'un exercici de coherència amb els instruments de planejament de la mobilitat de la ciutat i, combinat amb les ambicions del projecte presentat al Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència, es procedeix a elaborar una anàlisi que identifiqui quines són les característiques que aquest servei ha de tenir.

1.2. Característiques territorials de Manresa

L'estudi posa de relleu que:

- La densitat i la població de Manresa són suficientment elevades per proposar un sistema de lloguer de bicicletes elèctriques públiques.
- Estem clarament davant un territori que, tot i ser un node important a la Catalunya Central, no té una vocació turística com a un dels principals motors de l'economia local. Tot i oferir alguns recorreguts més aviat de caràcter de lleure, les pernoctacions són baixes i seria un error orientar l'oferta de bicicletes elèctriques pensant només en aquest públic.

- Que si es vol desenvolupar una oferta de mobilitat turística adaptada, cal abans i de manera paral·lela motivar i augmentar la part modal de la bicicleta a la ciutat de Manresa.
- Les pendents poden condicionar alguns recorreguts, però no és cap limitant amb un sistema de bicicletes elèctriques. Tret d'alguns barris i llocs icònics, les pendents se situen de l'ordre del 3 al 5 %.
- Una part modal enorme pel que fa els desplaçaments no motoritzats dins del nucli urbà. Si bé no hauria de ser el públic objectiu, és probable que es capti una bona part d'aquest.
- Gran potencial per captar desplaçaments entre municipis "metropolitans" si les infraestructures milloressin: distàncies òptimes en bicicleta elèctrica de fins a 10km, Manresa a Sant Fruitós del Bages, Santpedor, Sant Joan de Vilatorrada.

1.3. Dimensionament i posicionament del servei

L'estudi de diagnosi es complementa amb una comparativa d'altres ciutats amb una mida i patrons de mobilitat comparables als de Manresa. Això va permetre afinar la proposta i validar-la amb l'equip tècnic municipal. La diagnosi revela uns condicionats inherents al territori i compara altres serveis a ciutats de mida similar per comprendre perquè no han estat exitosos: poc adaptats al territori, costos, amb sistemes dolents o no trobaven la seva clientela.

Les principals conclusions de la diagnosi són:

Àrea urbana on es donarà servei: 10 km² que corresponen pràcticament la totalitat del nucli urbà de Manresa (una densitat de 1.859,6 hab./km² en tot el municipi). L'àrea de cobertura ha de ser prou gran per contenir la majoria dels generadors de viatges de la ciutat independentment dels motius del viatge, per tal de generar una gran quantitat de viatges i satisfer la majoria de la demanda potencial. Si la superfície és massa petita per arribar a múltiples ubicacions, el servei serà menys atractiu, els usuaris quedaran insatsfets i, en conseqüència, la seva notorietat es veurà afectada i el seu futur es veurà compromès.

Nombre de bicicletes per cada 10.000 habitants: s'utilitza una ràtio de 25 a 30 bicicletes per cada 10.000 habitants com valor de referència. Podem imaginar per una ciutat com Manresa amb una flota d'entre 200 a 250 bicicletes per un primer any d'explotació del servei. Aquest indicador està validat mitjançant diversos estudis a ciutats de mida similar a la de Manresa.

Modalitat de servei de bicicleta pública elèctrica escollida per l'equip municipal: La ciutat rebutja els sistemes "automàtics" de bicicleta pública "unidireccional" (recollir una bicicleta a l'estació A i lliurar la bicicleta en una altra estació B), tant si tenen punts de recàrrega fixos (com el Bicing a Barcelona) com sense càrrega i encara més lleugers amb "estacions virtuals" (sense equipament físic propi), després d'haver-se trobat que moltes altres ciutats de dimensions similars que han optat per aquest tipus de sistemes no han obtingut resultats significatius en ús a finals d'any, tenint en compte la inversió i els costos operatius d'aquests sistemes. Així doncs, la ciutat opta per un sistema considerat innovador a l'estat espanyol, menys arriscat, més respectuós amb les finances públiques i cada vegada més estès en altres països com França: **el de les bicicletes públiques anomenades per subscripció o lloguer de llarga durada**, amb sistema d'accés humanitzat (amb personal) o automàtic.

S'estima més pertinent aquest tipus de servei en una ciutat com a Manresa, ja que pot resultar més senzill i menys riscós d'implementar. A més a més, aquest tipus de serveis poden donar resposta a diferents objectius amb diferents mecanismes combinables entre sí, com per exemple:

- Oferir una prova d'un model de bicicleta (bicicleta elèctrica, bicicleta de càrrega, bicicleta adaptada per a discapacitats, bicicleta plegable, etc.) per reduir la incertesa de una compra costosa que podria no satisfer les necessitats de mobilitat;
- Ajudar la gent a fer el canvi modal cap la compra, no llogant una bicicleta de manera permanent. Per facilitar el canvi, o bé es limita el període màxim de lloguer o bé els preus augmenten després d'uns mesos o del segon any. No es tracta que les autoritats locals creïn un servei de lloguer que substitueixi una potencial oferta privada.
- Els períodes màxims de lloguer també varien en funció del tipus de bicicleta (generalment més curts per a les bicicletes elèctriques i les bicicletes de càrrega i especials).
- Segons el tipus de públic en que es vol incidir, els serveis bicicletes per subscripció amb bicicletes elèctriques poden adreçar-se a un públic més sènior. En canvi, jugant amb la tarifació, es pot proposar serveis de curta durada (per hores, mitja jornada o un dia) per atraure altres tipus de públic: visitants i turistes de pas, excursions d'un dia.

Entre altres avantatges identificades, es posa de manifest que els serveis de bicicletes per subscripció en general ofereixen una millor cobertura territorial, ja que aquestes no estan vinculats a estacions. Tanmateix, requereixen que l'usuari s'apropi a un punt per recollir la bicicleta. No obstant això, aquesta situació es pot pal·liar mitjançant mecanismes com distribució de bicicletes en zones perifèriques amb un quiosc mòbil, amb socis territorials que permetin el lloguer (universitats o centres similars) o la presència en esdeveniments puntuals.

També es posa de relleu que, malgrat realitzar una compra d'una flota per a tota la ciutat, es pot oferir una gran diversitat de bicicletes amb característiques que s'adaptin millor a un públic divers. Així doncs, es poden proposar lloguers de bicicletes amb cadiretes per infants o vehicles per a persones amb mobilitat reduïda.

Finalment, acompanyar tot aquest desplegament d'oferta de mobilitat amb un espai de reparació, venda d'accessoris i dinamització. Aquest espai serà el lloc de pressa de contacte amb el servei i oferirà la possibilitat d'accedir a cursos i tallers orientats a motivar i afermar la pràctica.

Així doncs, la diagnosi conclou que davant un escenari a priori advers per a la bicicleta, amb un baix ús i escasses infraestructures ciclistes, es recomana desenvolupar un model basat en el de lloguer de bicicletes de llarga duració, sense excloure els lloguers puntuals per ús turístic. Els principals arguments per dur a terme aquesta decisió són:

- Baix cost d'inversió i de manteniment: baix risc;
- Innovador: cap altra ciutat de l'estat espanyol té un sistema similar;
- Flexible i amb possibilitat de fer-lo evolucionar amb el temps, tant en la tipologia de l'oferta (bicicletes adaptades, de càrrega, etc.) com l'estructura tarifària;

- Promoure un preu atractiu, subvencionat, per eliminar la barrera financera a l'ús de la bicicleta elèctrica
- Evolució del sistema: en un període a curt o mig termini, es pot fer evolucionar el servei cap a un model de bicicletes de lloguer amb presència al carrer amb estacions i amb la possibilitat de llogar les bicicletes des d'una app de manera flexible;
- Ampliació de l'àmbit geogràfic de cobertura: arribar a acords amb les municipis de l'àrea metropolitana de Manresa (p.e. Sant Fruitós de Bages, Navarcles, Sant Joan de Vilatorrada, etc.) per fer arribar el servei a més població, donant resposta a una mobilitat d'escala. ***Caldrà estudiar les possibilitats d'extensió de contracte o de crear-ne de nous per donar resposta a aquesta extensió o bé trobar altres solucions que aniran, a prior, fora d'aquest contracte inicial.***
- Inclusió progressiva de nous serveis: vinculats al desenvolupament i promoció de la bicicleta, però alhora molt orientats en la inclusió sociolaboral mitjançant la formació de mecànics, dinamització de serveis (biciescola, acompanyaments en bicicleta a la feina, sortides familiars, esdeveniments al carrer, etc.).

1.4. Justificació social

Amb aquesta servei, l'Ajuntament de Manresa pretén:

Objectiu general: Promoure la mobilitat sostenible i millorar la qualitat de vida dels habitants de Manresa i voltants mitjançant la implementació d'un sistema de bicicletes elèctriques per a ús turístic i quotidià, facilitant, així, la mobilitat en transport públic i amb bicicleta tant per Manresa com pels principals recursos turístics del Bages i potenciant la pernoctació al territori mitjançant la creació de nous productes.

Objectius específics:

- Fomentar l'ús de bicicletes elèctriques com a mitjà de transport quotidià
- Impulsar el turisme sostenible
- Proposar un sistema viable econòmicament
- Establir un sistema de gestió eficient
- Establir aliances i col·laboracions amb actors territorials clau com ara organitzacions de formació (col·legis, instituts, universitats), agents turístics (museus, allotjaments), actors públics i empreses
- Millorar la infraestructura ciclista gràcies a la política palanca d'un sistema de lloguer de bicicletes públiques elèctriques

El model del servei de bicicletes per subscripció respon a la següent justificació social:

Foment de l'ús de la bicicleta: El primer i principal objectiu del futur servei de bicicleta és contribuir al desenvolupament de la mobilitat en bicicleta. Aquest desenvolupament en l'ús de la bicicleta requereix un major ús dels serveis públics de bicicleta, però aquests no han de substituir l'adquisició i l'ús de la bicicleta personal. Així doncs, han de facilitar el descobriment d'aquesta mobilitat, el reforç de la pràctica, i oferir una solució quan l'adquisició d'una bicicleta sigui un obstacle.

Diversificar el públic de persones usuàries de la bicicleta: Perquè la bicicleta pot ser una resposta a les dificultats de mobilitat d'un gran nombre de persones, l'objectiu d'aquests nous serveis de bicicleta és també oferir una solució de mobilitat atractiva a

nous públics: habitants de zones periurbanes, paritat de gènere, persones amb rendes modestes, gent gran, nens, adolescents. L'elecció de la bicicleta elèctrica està en línia amb aquest objectiu de facilitar l'accés a aquests serveis de bicicletes a un públic divers. El punt d'atenció també ha de jugar un paper en el suport a nous públics cap a la bicicleta.

Optimització de la relació eficiència/cost del servei públic: la proposta resultant de l'empresa candidata ha de buscar un control eficient de la despesa pública, per la qual cosa s'espera que les candidates ofereixin solucions sense elements superflus i prioritant l'eficiència cost/benefici. Es busca, doncs, la sostenibilitat del sistema. Al final del contracte de 4 anys, s'haurà d'estudiar en com aquest mercat es renovarà, en quina naturalesa (introducció d'estacions automàtiques d'autoservei o no) o si una entitat privada o associativa serà capaç d'assegurar la gestió d'un servei sostenible amb un mínim d'ajudes públiques, per exemple.

Contribuir a l'atractiu del territori: per tal d'assegurar un alt nivell d'atractiu del territori, tant per als seus habitants com per als visitants que hi passen, és necessari que els futurs serveis ciclistes de la ciutat de Manresa ofereixin un alt nivell de servei. Els serveis de bicicleta han de contribuir a donar una imatge moderna, positiva i acollidora del territori i ser fàcilment accessibles als visitants, inclosos els estrangers.

1.5. Justificació jurídica

Competències municipals en matèria de mobilitat i turisme:

L'article 25.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local atribueix als municipis competències pròpies en matèria de trànsit, estacionament de vehicles i mobilitat. (apartat g) i d'actuacions en la informació i promoció de l'activitat turística d'interès i àmbit local (apartat h).

L'article 66.3 del Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, estableix com a competència pròpia del municipi l'ordenació del trànsit de vehicles i de persones a les vies urbanes (lletra b) així com el turisme (lletra n).

L'article 84.2 de la Llei orgànica 6/2006, de 19 de juliol, de reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, atribueix als ens locals competències en la circulació i els serveis de mobilitat i la gestió del transport de viatgers municipal (apartat h), així com per a la regulació de l'establiment d'autoritacions i promocions de tot tipus d'activitats, especialment les de caràcter comercial, artesanal i turístic i foment de l'ocupació (apartat i).

La Llei 9/2003 de la Mobilitat a Catalunya reforça el dret dels ciutadans a gaudir d'una mobilitat segura i sostenible, on els municipis tenen la responsabilitat de promoure modes de transport alternatius, com la bicicleta, que contribueixen a la reducció de la contaminació i millorin la salut pública.

La Llei 13/2002, de Turisme de Catalunya atribueix competències als municipis per desenvolupar serveis que potenciïn l'activitat turística sostenible.

El Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES) - el qual l'Ajuntament de Manresa s'hi va adherir mitjançant la signatura del Pacte d'Alcaldes per al Clima i l'Energia el 21 d'abril de 2016- té com a objectiu la reducció de les emissions de CO2 i la promoció d'energies netes en l'àmbit local.

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible 2023 de l'Ajuntament de Manresa, tal i com s'indica en el punt 1.1 d'aquesta memòria, preveu promocionar i ordenar l'ús de bicicletes i noves formes de mobilitat (programa d'actuació 2.3).

Aquest règim jurídic avala que l'Ajuntament tingui competències per crear un servei públic de lloguer de bicicletes per fomentar la mobilitat sostenible i millorar l'oferta turística de la ciutat.

Establiment i prestació d'un nou servei:

D'acord amb el Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals aquests tenen plena potestat per crear, modificar i suprimir els serveis de la seva competència, d'acord amb la legislació vigent.

Expedient i procediment:

La iniciativa per a l'establiment del servei la poden exercir els òrgans competents dels ens locals i els veïns.

Expedient per a la implantació del servei: la creació d'un servei s'ha d'instrumentar mitjançant una memòria justificativa (1), un projecte d'establiment (2) i un reglament (3) que n'estableixi el règim jurídic de la prestació.

La memòria justificativa (1) és el present document.

El projecte d'establiment (2) i prestació del servei ha de contenir els aspectes següents:

- a) Les característiques del servei.
- b) La forma de gestió.
- c) Les obres, els béns i les instal·lacions necessàries per a la prestació, amb la indicació, si s'escau, de les que hagi de realitzar el contractista.
- d) L'estudi econòmic financer i, si s'escau, les tarifes a percebre dels usuaris.
- e) En el supòsit de prestació per gestió indirecta, el cànon o la participació que ha de percebre l'ens local, i la compensació econòmica que, si s'escau, aquest hagi de satisfer.
- f) El règim estatutari dels usuaris.

El reglament (3) que reguli el servei ha de declarar expressament que l'activitat de què es tracta resta assumida per l'ens local com a pròpia i ha de determinar l'abast de les prestacions a favor dels ciutadans.

Procediment per a l'establiment dels serveis: l'expedient s'ha de sotmetre a informació pública pel termini de trenta dies, mitjançant anuncis que s'insereixin en el Butlletí Oficial de la província, el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya i al tauler d'anuncis de la corporació. Simultàniament, s'ha de donar audiència als interessats i a les entitats que, si s'escau, han exercit la iniciativa.

El ple de la corporació, amb la resolució prèvia dels suggeriments formulats, ha d'acordar l'establiment del servei, n'ha d'aprovar el projecte d'establiment i el reglament que el regula i ha de preveure els efectes econòmics que se'n deriven, en especial, en el pressupost.

Prestació:

Els serveis locals s'han de prestar d'acord amb la legislació sectorial aplicable i el reglament que els regula i amb la continuïtat i la regularitat que el funcionament exigeix, sense altres interrupcions que les que es produirien si el servei fos prestat directament per l'ens titular.

Els serveis locals poden prestar-se en règim de lliure concurrència i els serveis essencials reservats, a més, en règim de monopoli.

1.6. Justificació econòmica

L'estructura de costos del servei es pot descriure de la següent forma:

1. Inversió inicial:
 - a. Flota de bicicletes i accessoris
 - b. Altres inversions: obres d'acondicionament dels equipaments, software, hardware, recanvis, vehicles i remolc de manteniment

2. Costos d'explotació
 - a. Manteniment flota de bicicletes i accessoris
 - b. Personal
 - c. Transport
 - d. Serveis externs
 - e. Software
 - f. Telèfon i comunicacions
 - g. Gestió dels pagaments
 - h. Servidor de veu del client
 - i. Comunicació i màrqueting
 - j. Assegurances
 - k. Subministres
 - l. Impostos i altres taxes
 - m. Sancions d'explotació
 - n. Costos administratius de suport
 - o. Imprevistos
 - p. Lloguer dels locals

3. Inversió per a la renovació de la flota

El finançament del sistema es cobrirà mitjançant:

- Una **aportació municipal inicial vinculada a les inversions necessàries** per a la posada en marxa del servei públic de bicicleta, que són l'adquisició de la flota de bicicletes assistides elèctricament d'acord amb les especificacions definides per l'ajuntament, el desenvolupament de les instal·lacions del punt d'atenció i el taller-magatzem i l'adquisició d'altres mitjans essencials per a l'explotació (vehicle de distribució, equipament de taller, etc.).
- Una **aportació municipal anual per compensar el dèficit d'explotació**.
- **Recaptació dels ingressos d'explotació**: Els ingressos estaran constituïts principalment pel lloguer de la flota de vehicles.
- Una **aportació municipal anual per a la renovació del 2% de la flota**.

1.7. Justificació organitzativa

El servei a establir és susceptible de ser prestat mitjançant una forma indirecta de gestió, a través d'un contracte administratiu de servei:

- Contracte de serveis per a operar el servei de lloguer de bicicletes.
- Recursos propis o contracte de serveis per a implementar accions de foment de la bicicleta.
- Contracte de serveis o encàrrec de gestió a mitjans propis per a operar les visites guiades amb bicicleta.

El control i seguiment de la gestió del servei recau en el Servei de Gestió de Serveis Urbans, Secció de Transport, Estacionaments i Qualitat Ambiental.

Diligència per acreditar que aquest document ha estat sotmès a la comissió d'estudi per a l'establiment del servei de lloguer de bicicletes i que aquesta valida i formula aquest document per tal que sigui tramitat i sotmès a l'aprovació del ple de la corporació.

La secretària de la Comissió