

DECISIÓ DE LA SÍNDICA DE GREUGES REFERENT A LA INTERVENCIÓ D'OFICI INICIADA ARRAN DE LES QUEIXES PRESENTADES PEL PROJECTE MUNICIPAL D'AUGMENTAR LA TARIFA DEL SERVEI DEL BICING.

I. ORIGEN I ABAST DE LA INTERVENCIÓ

I.1. ORIGEN D'AQUESTA INTERVENCIÓ

El mes d'octubre de 2012 aquesta Sindicatura va rebre 113 de queixes i peticions de ciutadans i col·lectius exposant la seva disconformitat amb el projecte de l'empresa municipal B:SM d'augmentar la tarifa plana del servei Bicing en un 116%, per a l'any 2013, passant a tenir un preu de 97,50 euros anuals pel dret a utilitzar el servei de manera il·limitada. Així mateix, aquesta institució ha estat coneixedora del malestar que la proposta ha causat a diferents entitats socials i cíviques les quals haurien manifestat rebuig a la pujada de tarifes i demanarien explorar altres vies de finançament del servei Bicing.

I.2. COMPETÈNCIA DE LA SÍNDICA

Aquesta Sindicatura té la funció de vetllar preventivament pels drets de la ciutadania conforme estableix la Carta de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat, i per tant atès que el projecte d'increment de tarifes és objecte de queixes per part d'aquells ciutadans que les consideren una contribució desmesurada i injustificada i un greuge per l'accés i utilització del servei Bicing, ha acordat admetre-les a tràmit i acumular-les en una actuació d'Ofici amb l'objectiu d'estudiar globalment la congruència del projecte amb les normes que han de presidir una bona administració.

I.3. TRAMITACIÓ

La intervenció d'Ofici es porta a terme acumulant les queixes en un sol expedient per tal d'estudiar-les i resoldre-les conjuntament en aplicació del principi d'economia administrativa. En l'estudi s'han de tenir en compte necessàriament les experiències sobre aquest servei que consten en múltiples pronunciaments anteriors de la Sindicatura.

Als efectes de l'anàlisi de la situació, la síndica ha demanat i obtingut de la Regidoria de Mobilitat i de B:SM (Barcelona de Serveis Municipals) la informació econòmica, estadística i d'operativitat del servei que considera necessària per contrastar les diferents posicions concurrents. Així mateix ha revisat antecedents d'altres queixes rebudes en exercicis anteriors i ha consultat a diferents usuaris del servei, amb tot el

qual la instructora de l'expedient ha emès una proposta en base a les consideracions que se sintetitzen tot seguit.

II. CONSIDERACIONS

II.1. SINOPSI DEL CONTINGUT DE LES QUEIXES REBUDES PER LA SÍNDICA DE GREUGES

Gran part de les queixes presentades fan expressió únicament de disconformitat vers el projecte de pujada de tarifes pel seu gran increment percentual però sense formular cap raonament ni alternativa. Altres no obstant aporten argumentacions de fons que en síntesi són:

- Que una pujada tan gran del preu del servei pot comportar el desmantellament dels avenços en mobilitat sostenible en favor del transport privat.
- Que en l'actual mandat el govern municipal hauria triplicat el preu del servei.
- Que la bonificació de la zona verda, efectuada per l'Ajuntament prèviament a aquest projecte, ha incidit negativament en el finançament del Bicing.
- Que la nova tarifa plana proposada té un preu que s'assimila al cost de comprar una bicicleta nova cada any, i així es prima el transport privat sobre el públic.
- Que la bicicleta pública ha de ser una alternativa al transport motoritzat.
- Que el projecte és només recaptatori i no s'aprofita per incentivar el bon ús del servei (retornar-les en trajectes de pujada, anar pels carrils...)
- Que el servei del Bicing té un cost a nivell familiar superior al de la T-10 en tant que aquesta pot ser compartida mentre que l'abonament del Bicing és individual.
- Que el servei de Bicing resulta car en consideració a la deficient disponibilitat de bicis i a que la infraestructura de carril bici per a ús segur és incòmoda i no està prou desenvolupada.
- Que l'ús de la bicicleta a la ciutat hauria de ser incentivat no incrementant el preu perquè és més beneficiós per la comunitat que el transport privat motoritzat.
- Que l'increment de tarifa no comporta cap nova contraprestació ni millora de qualitat.
- Que l'ús del transport públic Bicing comporta una economia energètica per al país respecte de l'ús d'altres mitjans motoritzats.
- Que la penalització per la durada de més de 30 minuts pot significar duplicar el cost de la tarifa plana. A més es considera desproporcionada i contraproductiva.
- Es demana revisar el temps de recorregut als efectes que pugui ser proporcional en els trajectes de més de 30 minuts, ja que si es vol seguir el carril bici per fer determinats trajectes es necessita més temps, especialment en rutes de pujada.
- Barcelona és la ciutat amb servei de Bicing més car.
- Que el servei té problemes de mal funcionament els quals no s'afronten amb l'increment de la tarifa.

Cal també fer esment que ha hagut entrada de alguns escrits que manifesten disconformitat amb la protesta dels que es queixen per l'increment de tarifa, perquè els sembla que el veritable greuge és per als usuaris del transport públic col·lectiu ja que el seu cost és superior i la subvenció municipal, per viatge, menor.

II.2. POSICIÓ MUNICIPAL

II.2.1. Projecte de modificació

En data 10 d'octubre de 2012 la Tinència d'alcaldia d'Economia, Empresa i Ocupació de l'Ajuntament de Barcelona presentà el projecte de nou sistema tarifari d'aplicació al servei del Bicing per l'any 2013, el qual, en funció del nombre d'usos dels abonats oferiria dues modalitats de pagament:

- 1.- Abonament anual bàsic: soci + 50 viatges: 42 €. Amb possibilitat d'ampliar viatges amb la compra de "paks" de viatges (B10: 7€, B50: 24€, i B100: 42€).
- 2.- Abonament anual il·limitat: soci amb tarifa plana de viatges: 97,50€.

Els dos abonaments inclouen assegurança de danys materials, responsabilitat civil/patrimonial i accidents corporals.

L'increment del servei, que el considera "d'èxit i de referència", es planteja des de la perspectiva que suposaria una rebaixa del 6,6% de l'abonament per al 50% dels usuaris, que són els que realitzen menys de 50 viatges a l'any, que passarien a pagar 42€, en comptes dels 45 actuals.

Les noves tarifes s'aplicarien per "poder garantir la viabilitat, sostenibilitat i qualitat del servei tenint en compte que l'augment exponencial dels usos que està experimentant el Bicing, fa incrementar molt els costos de manteniment". Així mateix també es pretén que aquest servei contempli un sistema més equitatiu, en relació als costos, donat que l'Ajuntament assumeix entre el 72 o 73% del mateix mentre que l'abonat el 28%, intentant reduir el dèficit del servei que actualment és de l'ordre de 12 milions d'euros l'any.

II.2.2. Origen i evolució del Servei de Transport Individualitzat de Bicicletes

II.2.2.1. Origen

L'Ajuntament de Barcelona, per acord de la Comissió de Govern de data 5 de juliol de 2006, va encarregar a la Societat Barcelona de Serveis Municipals, S.A. (en endavant BSM) la posada en funcionament del projecte de creació d'una xarxa de bicicletes de lloguer per a l'ús ciutadà, en el marc dels projectes de mobilitat sostenible de Barcelona, per tal d'oferir una alternativa sostenible i saludable no vinculada ni al turisme ni a l'oci, impulsat pel propi Ajuntament en l'àmbit de la seva política de mobilitat, i dins d'un conjunt de mesures per fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual a la ciutat de Barcelona. L'agost de 2006 es va procedir a licitar la "Gestió integral, implantació i manteniment d'un sistema de transport públic individualitzat mitjançant bicicletes", que fou adjudicat a la societat limitada unipersonal CLEAR CHANNEL ESPAÑA, formalitzant-se per mitjà de contracte de data 16 de gener de 2007, per 10 anys de durada.

El servei del Bicing va entrar en funcionament el 22 de març de 2007 en un àmbit territorial limitat als Districtes de Ciutat Vella i Eixample i dotat amb 200 bicicletes i 14 estacions, que es va anar ampliant en diferents fases, arribant a 750 bicicletes i 50 estacions el mes de maig. Completà la primera fase el juliol amb 1500 bicicletes i 100 estacions. El seu preu inicial era promocional, de 6 € anuals, per incentivar l'ús del servei.

El servei va tenir molt bona acollida per part dels ciutadans. En data 25 de setembre de 2007 i amb motiu de l'ampliació del servei, l'Ajuntament va manifestar la voluntat d'ampliar la cobertura a tots els districtes de la ciutat durant aquell mateix any i el següent. L'informe municipal exposava que, en un inici, coincidint amb l'oferta d'abonament, es va assolir una mitjana de 3.000 altes diàries, que el mes de setembre

s'havien estabilitzat en una mitjana de 100 al dia, de manera que 6 mesos després de la implantació del servei, s'havien assolit els 90.000 abonats, majoritàriament persones joves, residents als districtes de Barcelona amb estacions de servei del Bicing. En aquell moment el Bicing registrava una mitjana de 15 usos per bicicleta i dia (uns 100.000 desplaçaments a la setmana els dies feiners i 30.000 els festius i caps de setmana) i cada usuari realitzava una mitja de 1,4 desplaçaments al dia. La durada mitjana era 17 minuts els dies laborables i 20 minuts els festius amb una distància recorreguda de 3 Km.). S'informava que el cost de l'adjudicació era de 22,3 milions d'euros i que la implantació del Bicing a Barcelona estava finançada amb els ingressos obtinguts del sistema de regulació integral de l'aparcament.

Responent a l'alta demanda del servei, B:SM, actuant en qualitat d'òrgan gestor del servei públic de transport, el mateix setembre de 2007, adjudicà les ofertes addicionals obligatòries núm. 1, 2 i 3 presentades en el concurs inicial, per la qual cosa es van posar a disposició dels usuaris 4.500 bicicletes més, que junt amb les que estaven en servei consolidarien el parc de 6.000 bicicletes que s'ha mantingut fins al moment actual. El 9 de desembre de 2008 es va resoldre l'adjudicació de la implantació de 40 noves TAS (terminals d'accés al sistema) per reforçar les estacions de conformitat amb la oferta addicional núm. 4 del contracte.

En data 3 de juliol de 2009, als efectes de donar compliment a l'encàrrec de la comissió de Govern de l'Ajuntament de Barcelona de 10 de juny de 2009, i amb la finalitat d'introduir millores, es signà un nou contracte entre BSM i l'empresa adjudicatària, Clear Channel España SLU, sense que la modificació superés el pressupost de licitació ni es substituís l'objecte del contracte inicial, incorporant complements i modificant condicions per un import estimat de contracte de 16.546.610,74 € anuals (abans d'IVA).

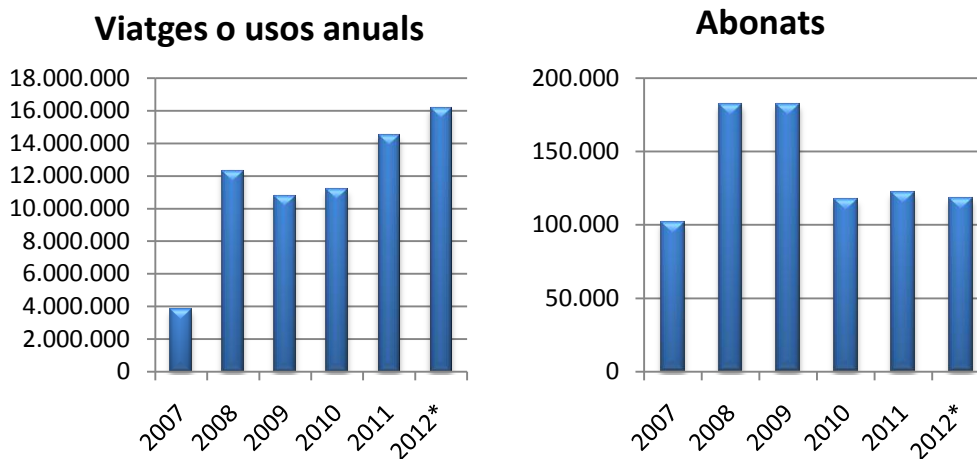
El contracte vigent conté una part fixa i una variable en funció dels usos i de les franges d'utilització de determinats serveis i estableix tres tipus diferenciats de tarifes, que ha de fixar i revisar B:SM, si bé fins l'actualitat només s'ha aplicat el de tarifa plana.

II.2.2.2. Evolució del servei 2007-2012

L'evolució del Bicing, des de la seva inauguració, segons dades extretes de l'anuari estadístic de la Ciutat de Barcelona de l'any 2012 i previsions de B:SM, ha estat la següent:

Evolució del servei Bicing

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Abonats	101.575	181.962	182.062	117.523	121.819	118.000 (119.819)
Usos	3.781.855	12.307.828	10.769.256	11.147.000	14.439.902	16.178.349
Bicicletes	3.000	6.000	6.000	6.000	6000	6000
Estacions	194	390	419	420	421	421



Es preveu finalitzar l'any 2012 amb uns 118.000 abonats. A finals d'agost s'havien ja realitzat uns 11 milions d'usos o viatges que es preveu arribin més de 16 milions en finalitzar l'any. El número de bicicletes per a ús del servei es manté en les 6.000 contractades.

Una primera lectura de les dades relatives a l'evolució del servei del Bicing fa valorar que, si bé el número d'usuaris s'ha consolidat, després d'haver arribat a una punta l'any 2008, és significatiu l'increment progressiu d'usos ó viatges efectuats des del 2009.

Així mateix es va informar que la distribució de viatges per abonats, actualment és:

- Un 48,4% dels abonats realitzen menys de 50 viatges l'any.
- Únicament un 4,6 % fa més de 400 viatges l'any.
- Un 25% abonats entre 100 i 300 viatges any.
- Un 17,4 % entre 50 i 100 viatges any.

II.2.2.3. Estructura del servei. Mitjans humans i materials

El servei del Bicing, per al seu desenvolupament precisa d'una estructura al seu darrera, que permeti l'ús de la bicicleta per part de l'usuari. L'actual compendia:

- Les pròpies bicicletes, en nombre de 6.000, que han garantir la funcionalitat i seguretat del seu ús així com complir una sèrie de requisits contractualment establerts, per exemple: poder ser utilitzades tant per homes i dones, joves i adults, comptar amb una imatge que permeti la seva diferenciació, etc.
- Les estacions o àrees de recollida, retorn i ancoratge de les bicicletes (ADA) que disposen d'una Terminal d'Accés al Sistema (TAS) per funcions de servei com la consulta del nivell d'ocupació de les àrees d'aparcament properes.
- El software de gestió del servei, que permeti el registre dels usos, control del temps.
- Furgonetes que realitzen l'operativa de rotació i reposició de les bicicletes
- Servei d'atenció al client, presencial i telefònic.
- Tallers de reparació i manteniment.
- Actualment hi treballen unes 300 persones.

II.2.2.4. Hipòtesi d'evolució futura

Segons informació presentada per part de l'Ajuntament per mitjà de nota de premsa, així com facilitada per part de B:SM a aquesta Sindicatura, es dedueix que la tendència a l'alça dels usos que els abonats realitzen del servei fa preveure la possibilitat de col·lapse del servei i que aquest augment es tradueixi en un increment

desproporcionat dels costos que pugui implicar el manteniment del servei, amb el consegüent cost econòmic per al conjunt de la ciutat.

De la informació exposada, cal ressaltar que l'increment d'usos del servei des del 2010 ha estat quasi del 45% (d'11 milions l'any 2010 a 16 milions actualment). Si es manté la tendència actual B:SM preveu que l'any 2013 es produeixi un increment d'un 12% dels usos, cosa que significaria assolir els 18 milions de viatges o usos.

A l'espera que, quan finalitzi la vigència de l'actual contracte de prestació de serveis, l'any 2017, s'estableixin unes noves condicions de licitació, atès que el cost de rescissió del mateix és molt elevat, des de BSM s'han fet estudis econòmics, tenint en compte els usos i costos del servei, d'acord amb l'actual marc contractual, que han donat lloc a les propostes tarifàries que van ser presentades.

II.2.4. Costos, finançament i tarifes d'utilització

II.2.4.1. Costos i finançament

L'aportació per quotes dels usuaris és de l'ordre 4.500.000 €, mentre que l'aportació municipal seria de l'ordre de 12.500.000 € el 2012 per mantenir els costos totals de 17 milions (abans d'IVA).

S'informa per l'Ajuntament que l'increment dels costos del servei es deriva de l'increment d'usos, i de les àrees de manteniment, atenció al client, logística i informàtica, que ha significat, per exemple, més de 100.000 €/any, en la millora de les infraestructures informàtiques.

A la pròpia web de l'Ajuntament s'informa que el servei del Bicing es financia amb els excedents obtinguts del sistema de regulació integral de l'aparcament, l'Àrea Verda. En aquest sentit cal senyalar que l'Ordenança Fiscal núm. 3.12 (Taxes per a l'estacionament regulat de vehicles a la Via Pública) defineix a l'article 1.3. que *“els ingressos obtinguts per aplicació de la taxa regulada en aquesta Ordenança aniran a finançar actuacions orientades a impulsar la mobilitat sostenible.”*

L'estructura del servei, com ja s'ha indicat, requereix per al seu funcionament d'una xarxa de suport, atenció personal, manteniment, gestió i redistribució de les bicicletes que repercuteix en els costos del propi servei. El contracte de prestació del servei amb l'empresa gestora, defineix diferents paràmetres que tenen incidència en el preu final del servei, per mitjà de paràmetres que tarifen els diferents costos que l'execució del servei representa per a l'empresa gestora (per exemple, l'atenció a l'usuari si aquesta excedeix un determinat nombre de vistes, atencions telefòniques o e-mails implica que s'incrementi el seu cost, per sobre dels mínims establerts). Aquesta incidència econòmica dels usos sobre el cost, d'acord amb el contracte vigent, es repeteix, segons regula el vigent contracte, en altres aspectes amb incidència directa en la prestació del mateix, com pot ser la mobilitat de les bicicletes (redistribució, trasllat de les mateixes per manteniment, o la recuperació de bicicletes perdudes) de manera que el cost total que l'empresa gestora factura per la realització del servei sempre s'incrementa en proporció al nombre d'usos del servei.

Cal afegir que una de les variables significatives contemplades en la clàusula 4.3 del contracte de gestió determina que el preu es contempla per a una mitja diària d'usos, en còmput anual de 10 usos bici/dia i que el factor de correcció que el propi contracte defineix s'aplicarà en cas que les variacions, en positiu o negatiu, el número d'usos de les bicicletes

sigui superior al 20%. Indica que, a aquest efecte, s'aplicarà a l'import base, establert en el contracte, el coeficient corrector de l'1% i no podrà superar el 10% de l'import adjudicat.

II.2.4.2. Tarifes

Les tarifes que els usuaris abonen per fer ús del servei, a les quals cal afegir el cost que pugui significar un ús més enllà dels 30 minuts estipulats, ha tingut una evolució gran des del moment de la seva implementació atès que va iniciar-se amb una tarifa promocional de 6 € anuals, amb l'objectiu d'incentivar l'ús del servei. Els anys següents es va incrementar a 24 € (2009) i va arribar als 35 € de l'any 2010. La ampliació de l'assegurança implícita amb el propi servei significà que el cost l'any 2012 va assolir els 45€ anuals. Ara bé, aquest import l'any 2012 només significa una recaptació aproximada al 28% del cost del servei, i la resta, de l'ordre d'un 72% ha de ser aportat per l'Administració.

El projecte de tarifes per a l'any 2013, actualment pendents de revisió per part del Govern Municipal, presentava un sistema tarifari amb diferents modalitats, en funció de l'ús que es realitzés del servei, de manera que l'abonament anual il·limitat passaria a tenir un cost de 97,5€. Així mateix es presentava un nou abonament anual bàsic, és a dir una tarifa de "soci" que donaria dret a 50 viatges amb un preu de 42 €, amb possibilitat d'ampliar viatges amb la compra de "paks" segons s'ha considerat anteriorment.

Des de B:SM s'estimava que aquesta modificació implicaria una reducció del cost i del percentatge d'aportació per part de l'Administració que passaria del 72% actual estimat al 69% l'any 2013 i al 67% l'any 2014.

Cal fer esment que en el propi contracte vigent de prestació del servei, dins l'Annex 1, que defineix les condicions tècniques per a la prestació del servei es preveu que poden existir tres tipus d'usuaris, diferenciant entre usuaris de llarga durada, abonats associats, que defineix com a usuaris d'altres serveis, posseïdors d'una targeta normalitzada que els permeti ser identificats en el sistema i emesa per un Organisme o entitat que prèviament hagi concertat el seu ús amb BSM, i abonats de curta durada (màxim una setmana) que es donarien d'alta en les TAS (estacions de servei), prèvia identificació en les mateixes mitjançant una targeta de crèdit i el seu número secret corresponent, pels quals des de la mateixa TAS s'emetrà una targeta d'ús limitat en el temps. Aquesta tipologia d'usuaris, reconeguda en el propi contracte, ofereix possibilitats d'ús del servei que no s'ofereixen ni actualment ni es contempla en el projecte presentat.

II. 3. NORMATIVA APLICABLE .

L'article 103 de la Constitució espanyola estableix que l'Administració pública ha de servir amb objectivitat els interessos generals i actuar d'acord amb el principis d'eficàcia, entre d'altres. L'article 31.2. de la mateixa carta magna imposa que **la despesa pública ha de realitzar una assignació equitativa dels recursos públics**, i que la seva programació i execució han de respondre a criteris d'eficiència i economia.

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya al seu article 27 diu amb relació al medi ambient: que totes **les persones tenen dret a viure en un medi equilibrat, sostenible i respectuós amb la salut, i que tothom té dret a la protecció davant les diferents formes de contaminació.**

A l'article 46 de l'Estatut es diu que els poders públics han de vetllar per la protecció del medi ambient per mitjà de l'adopció de polítiques públiques basades en el desenvolupament sostenible i la solidaritat col·lectiva i intergeneracional.

El mateix Estatut al seu article 48 fixa els principis sobre mobilitat i seguretat viària tot dient:

1. Els poders públics han de promoure **polítiques de transport i de comunicació, basades en criteris de sostenibilitat**, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat i garanteixin l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda.

2. Els poders públics han d'impulsar, d'una manera prioritària, les mesures destinades a l'increment de la seguretat viària i la disminució dels accidents de trànsit, amb una incidència especial en la prevenció, l'educació viària i l'atenció a les víctimes.

Pel que fa les competències administratives l'Estatut d'Autonomia de Catalunya estableix com a punts de partença que:

a) Els governs locals de Catalunya tenen en tot cas competències pròpies sobre la circulació i els serveis de mobilitat i la gestió del transport de viatgers municipal (article 84).

b) Que correspon a la Generalitat la potestat tarifària sobre transports terrestres (article 169).

I, en aquest mateix ordre competencial, la Llei de la Carta Municipal de Barcelona regula (article 90) que la coordinació del servei de transports urbans de viatgers correspon al Consorci Autoritat del Transport Metropolità, integrat per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport.

D'altra banda diu la Carta Municipal a l'article 42 que **l'Ajuntament ha de fomentar l'ús del transport públic davant el transport privat i l'ús de vehicles no contaminants** davant dels que puguin produir algun tipus de contaminació. També diu que les mesures concretes d'aplicació d'aquesta norma s'han d'establir en les ordenances municipals. I que **és principi general de la hisenda municipal que les activitats o els béns que produeixin contaminació o qualsevol altres tipus de molèsties han d'ésser més intensament gravats que els que siguin innocus.**

La Carta de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat signada per l'Ajuntament, i en base a la qual es va crear la institució de l'Ombudsman local a Barcelona, estableix (article XX) **el dret dels ciutadans i ciutadanes a tenir mitjans de transport compatibles amb la tranquil·litat a la ciutat.** A aquest efecte diu que cal afavorir els transports públics accessibles a tothom segons un pla de desplaçaments urbans i interurbans, i que s'ha de controlar el tràfic automobilístic tot garantint la seva fluïdesa i respectant el medi ambient. Diu que el municipi ha de controlar rigorosament l'emissió de sorolls i vibracions de tot tipus i encoratja l'ús dels vehicles no contaminants. Diu també que les ciutats signatàries es comprometen a assignar els recursos necessaris per fer efectius aquests drets.

Finalment cal considerar que la Carta de ciutadania, carta de drets i deures de Barcelona, aprovada pel Consell Municipal diu als articles 31.1 i 32 que (article 32. Mobilitat de qualitat) totes les persones tenen dret a un sistema de mobilitat, pública i privada, i a un transport públic de qualitat i que aquest sistema ha d'afavorir el desplaçament en mitjans poc contaminants. Així mateix s'afirma que **l'Ajuntament té el deure d'establir una ordenació de la circulació i de l'estacionament dels vehicles de motor compatible amb l'ús de les vies i places per als vianants i ciclistes.**

III. VALORACIÓ I CONCLUSIONS

III.1. SOBRE EL SERVEI, LA SEVA IMPORTÀNCIA PER A LA CIUTAT

Aquesta Sindicatura considera que el Bicing, a més de ser un servei d'èxit pels més de 110.000 usuaris que té, és un servei de transport personal que reuneix molts factors desitjables en una societat avançada, i que per això té un valor afegit que mereix i justifica una ampla compensació pública, si bé té en contra seu el fet de no ser accessible per a la totalitat de la ciutadania. El contracte vigent manté la inconcreció del règim jurídic del servei vers els transport públic de viatgers, però tot i això sembla evident que el Bicing pot arribar a ser paradigma de transport eficient, saludable i no contaminant acústic ni atmosfèric, segons pretenen totes les normes a que s'ha fet referència a l'epígraf anterior.

Altres aspectes que cal tenir presents del servei Bicing és l'impacte positiu en el bon ordre de l'espai urbà ja que les TAS aporten una visió dels estacionaments ben diferents dels que farien falta per ubicar l'equivalent de *–grosso modo–* 25.000 bicicletes particulars que cobrissin els 50.000 usos diaris de les bicicletes públiques.

I dins d'aquest ordre de l'espai urbà, no és menyspreable l'estalvi d'inconvenients menors que les bicicletes privades ocasionen al veïnat o al paisatge urbà com ara l'entrada de les bicicletes en portals i ascensors comunitaris, la ubicació en alguns balcons de les façanes, o l'abundància de residus a les voreres per robatoris parcials.

No obstant també s'ha de reconèixer l'important cost que té per a la hisenda municipal, i el diferent tractament que rep respecte els dos grans mitjans col·lectius (Ferrocarri metropolità i autobús urbà).

També és de domini públic que es produeixen freqüents disfuncions en la disponibilitat de bicicletes i ancoratges en zones i hores concretes, que redueixen en bon grau la qualitat desitjable .

El servei del Bicing ja va ser objecte d'estudi des d'aquesta Sindicatura l'any 2011 quan es va presentar l'informe "La bicicleta a Barcelona". En aquell informe, es recollia una anàlisi global de la incidència que, la implantació de la bicicleta com a mitjà de transport, havia representat en el conjunt de la ciutat i es reconeixia que el creixement espectacular que havia significat l'ús d'aquest vehicle com a mitjà de transport dins la ciutat, havia estat generat bàsicament per la creació del Bicing, de manera que l'ús de la bicicleta ja no s'entenia sols com una manera de practicar esport o el lleure sinó com una alternativa més de desplaçament per la ciutat, malgrat fer palès que la seva implantació s'havia efectuat de manera precipitada, amb manca d'infraestructures adequades. També es recollia la incidència que la implantació de la bicicleta havia tingut alhora de cercar l'espai de circulació, fet que significava, força sovint, problemes de convivència amb els vianants.

Dins el capítol dedicat a la mobilitat, es valorava que el servei del Bicing, permetia la intermodalitat amb altres mitjans de transport, generava un estalvi de vehicles (bicicletes) i de places d'estacionament pel seu sistema de rotació i alliberava als seus usuaris d'haver de fer-se càrrec de les avaries i el manteniment. Ara bé, també s'incidia en el fet que, més enllà de les avantatges que la implementació del servei significaven per a la ciutat, hi havia un important benefici econòmic per als seus usuaris atès el seu cost del servei de 35,40€ euros anuals en aquell moment.

Quan hom pensa en serveis de transport usualment es tendeix a tenir presents aquells mitjans d'ús col·lectiu (bus, metro, ferrocarril, sotmesos a unes freqüències de pas, horaris, condicions determinades). Com a opció més individualitzada o d'ús reduït sols podria contemplar-se el taxi. La proposta que sorgeix amb el servei del Bicing presenta una nova alternativa de transport, amb característiques molt diferenciades dels anteriors.

El usuari del transport públic col·lectiu han d'adaptar-se a uns horaris, trajectes, etc, que ofereixen els diferents operadors, els quals han de vetllar, malgrat hi hagi una participació de l'Administració, als efectes de viabilitat econòmica del servei. De fet, com més usos es realitzen dels serveis que s'ofereixen millora, en termes econòmics, el propi servei i, s'incentiva la utilització títols que bonifiquen la utilització.

Per tant és ja després de 5 anys d'implementació un servei integrat a la ciutat i imprescindible, que gaudeix del favor de més de cent mil ciutadans, malgrat s'hagi de treballar en la superació dels inconvenients apuntats. Entenem que aquesta superació ha de ser per la via de millora de qualitat del servei, i de millora de l'eficiència econòmica que tingui en compte el control de la despesa dels costos extrems i la ponderació de les tarifes en relació a la utilitat personal i social del servei, i a la necessitat d'avançar en la consolidació del transport ecològic.

III. 2. SOBRE LA POSICIÓ DE L'USUARI QUALITAT. UTILITAT

Per part del usuari del servei se'ns traslladen queixes sobre l'increment de tarifes que hem sintetitzat a l'epígraf II.1. Però també hem de valorar que el Bicing comporta uns avantatges de vegades poc reconeguts:

- Ofereix una llibertat d'ús discrecional pel fet de no haver d'estar subjecte la persona usuària a franges horàries, ni freqüències de pas.
- Cobreix a la persona usuària amb una assegurança per danys propis i per a tercers.
- Permet la intermodalitat amb altres mitjans de transport com el metro, el bus o els FFCC (però encara no es disposa d'una tarifa integrada).
- Genera un estalvi de vehicles i de places d'aparcament. Hi ha una rotació de bicicletes.
- Permet que en un trajecte d'anada i tornada sols es realitzi el que sigui més còmode per a l'usuari (en cas d'anada de baixada i la tornada de pujada, aquest segon trajecte es podrà fer amb altre transport alternatiu, si anés amb bici particular hauria de fer la tornada amb el mateix vehicle). El servei del Bicing disposa d'una xarxa de furgonetes que redistribueixen les bicicletes i que retornen les bicis a estacions de zones altes de la ciutat. Si bé la insuficiència operativa d'aquest suport de redistribució i l'alt cost de reforçar-lo aconsella analitzar altres mitjans de millora com seria la cooperació del propi usuari en la remuntada.
- Allibera als usuaris d'haver -se de fer càrrec de les avaries i manteniment.
- Resol el problema que l'aparcament al carrer i de possibles danys i robatoris a les bicicletes.
- Estalvia problemes i costos per la guarda de la bicicleta particular com ara: comptar amb un espai, conflictes amb comunitats de veïns pel seu trànsit per les zones comunitàries dels edificis, pagament de l'aparcament en un pàrking (de l'ordre de 15 €/mes o 1,20 €/dia o hora).

Són avantatges evidents per als usuaris que s'han de tenir presents a l'hora de valorar el preu equitatiu a pagar per la persona usuària.

III. 3. SOBRE ELS COSTOS I L'ASSIGNACIÓ DE DESPESA PÚBLICA

En relació a l'anàlisi des d'una perspectiva més econòmica cal tenir en compte que hi ha determinats avantatges i disfuncions que comporten que un servei d'aquestes característiques no pugui ser avaluat únicament en xifres ni tampoc únicament des del punt de vista dels seus usuaris actuals o potencials. També cal ser conscients que l'Administració ha de vetllar per una bona utilització i distribució dels seus recursos.

El transport públic urbà té unes característiques inherents a la seva pròpia definició, les quals, sempre implicaran per part de l'administració competent l'assumpció d'un percentatge del cost del seu servei, que pot anar des de la totalitat (per exemple en escales mecàniques) o un mínim (cas de telefèrics d'ús lúdic) als afectes que aquest sigui accessible pel conjunt de la població i es faciliti i incentivi el seu ús, a més la millora que a nivell mediambiental, de consum energètic, de descongestió del trànsit etc, que la seva consolidació comporti. En considerar els costos, la primera premissa a posar sobre la taula és que en aquest moments l'aportació que des de l'administració s'efectua sobre el cost per bitllet del transport urbà col·lectiu, és de l'ordre del 50% del seu import. Mentre que en el cas del Bicing el cost per a l'Ajuntament està sobre el 73% del total. És a dir que s'afavoreix l'ús i l'usuari de la bicicleta més que el de l'autobús; però sempre la decisió última de l'aportació entre la gratuïtat i el preu del cost total és una decisió dels responsables polítics en base a les normes referides que obliguen a ciutadania i al poders públics (art. 9.1 CE)..

El cost d'implementació va ser molt atractiu per aconseguir efecte d'ús del servei, però aquest punt de partença no ha de ser la referència per valorar l'increment més enllà d'un període promocional, i havent-se consolidat el seu ús, es podia haver aproximat l'aportació de l'administració a la que s'efectua per als transports públics col·lectius sense perjudici de mantenir un diferencial pel valor afegit que aporta en termes d'ecologia i tranquil·litat.

De les dades facilitades sobre l'ús del servei no es dedueix clarament que l'actual mitjana d'usos motivi l'increment de costos. Des de B:SM es preveu l'any 2012 s'assoliran els 16.178.349 usos. Tenint en compte que hi ha un parc de 6.000 bicicletes significa un ús diari de les mateixes de 7,38 usos per dia. En el mateix sentit, la previsió de 18.000.000 usos que segons B:SM es poden arribar a assolir l'any 2013 significaria un promig de 8,2 usos diaris, però previsiblement s'haurien d'ampliar les instal·lacions de manteniment.

Aquestes consideracions generals fan que haguem de deixar en la responsabilitat del govern l'encert de l'ajust que beneficiï equitativament a tots els usuaris del transport urbà i alhora valori l'interès de la comunitat d'incentivar més un o l'altra sense descuidar les obligacions normatives que hem consignat en II.3 sobre mobilitat tranquil·litat i medi ambient. Ara bé, hi ha unes disfuncions clares que, en qualsevol cas, entenem que s'han d'afrontar en ocasió d'una possible revisió de tarifes. Ens referim a:

a) L'ús del Bicing en trajectes de més de 30 minuts dispara el cost per a l'usuari sense proporció ni raó ja que el minut 31 d'ús continuat està penalitzat amb 0,70€. Aquest sobrecost fa que un usuari habitual o intensiu de trajecte de més de 30 minuts pagui més del cost real del servei, i pot provocar que per tractar d'estalviar-se'l incorri en infraccions de circulació, o s'abstingui de viatjar en pujades per la major durada del trajecte. Hem de tenir en compte que si bé el Bicing naixia amb vocació de transport complementari del col·lectiu, avui es veu des de l'Ajuntament que els usos de curta

durada es podrien “racionalitzar” no només desincentivant els menors de 5 minuts sinó també igualant la durada del trajecte bàsic al del transport col·lectiu.

b) El cost de la remuntada de les bicicletes a les zones de cota alta de la ciutat va en bona part a càrrec exclusiu de l'Ajuntament perquè s'ha de fer en les furgonetes de reposició i no pel viatge d'anada-tornada del propi usuari. Per tant seria desitjable incentivar els viatges ascendents amb un *bonus* d'usuari idoni potser a descomptar en l'exercici següent.

c) La política aplicada d'abonaments personals fa que les famílies no puguin compartir lícitament una mateixa targeta d'abonament tot i ser usuaris mínims (recordem que la meitat dels usuaris del Bicing realitzen menys de 50 viatges a l'any), amb la qual cosa el disposar per exemple de 4 abonaments de 50 viatges els pot suposar 168 €; aquest cost és proper al de 5 targetes T10 per realitzar els 200 viatges. Per tant l'interès general per l'ús de la bicicleta no té incentiu a nivell familiar, i fins i tot no s'ofereix als adolescents menors de 16 anys.

I, per tant, emeto la següent

DECISIÓ

- Declarar que el projecte d'increment de tarifes no contravé directament cap dret dels que proclamen la Carta de Ciutadania i la Carta de Salvaguarda dels drets humans a la Ciutat.
- Declarar que les dades aportades per B:SM són concloents sobre la necessitat de modificar el sistema tarifari per fer-lo més equitatiu i evitar a llarg termini un col·lapse de creixement, però en qualsevol cas, si s'ha d'incrementar el preu de l'abonament, aquest increment ha de ser gradual i ponderat ja que té un impacte en les economies més febles que utilitzen el Bicing també com a forma de estalvi.
- Declarar que els aspectes positius del transport en bicicleta a la ciutat per mitjà d'un servei públic com el Bicing justifiquen una subvenció del seu cost, la qual en tot cas hauria de ser ponderadament superior a la dels transports motoritzats que consumeixen energia no renovable.
- Declarar que s'observen algunes disfuncions en el sistema tarifari actual basat en subvenció per usos (usos que sobrepassen els 30 minuts, usos de retorn a cotes altes, i usos familiars) que mereixen un tractament especial en la tarifació.
- Recomana B:SM que en el seus projectes de tarifes:
 - Es mantingui la incentivació de l'ús general de la bicicleta a la ciutat.
 - Consideri la possibilitat de bonificar els usos que comporten una remuntada de cota front els que són de descens.
 - Estudiï la graduació per minuts del cost dels trams d'ús superiors a 30 minuts.
 - Estudiï la implantació d'un abonament familiar que inclogui adolescents des dels 14 anys d'edat.

Aquesta decisió es comunicarà a l'òrgan municipal competent, i se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal en l'informe anual reglamentari.

Barcelona, 28 de desembre de 2012