

El pinchazo de los otros 'Bicing'

Terrassa, Vic y Granollers cierran el servicio público de bicicletas por su poco uso y elevado coste
Igalada y el Área Metropolitana de Barcelona frenan sus proyectos

IVANNA VALLESPÍN Barcelona 25 DIC 2011 - 14:24 CET [1](#)



Servicio público de bicicletas de Girona, la Girocleta. / PERE DURAN

Las bicis no son para todas las ciudades, al menos las públicas. Los sistemas de alquiler abierto han pinchado en los últimos meses en tres de las seis ciudades catalanas que los habían puesto en marcha: Vic, Terrassa y Granollers. *Ambicia't*, el servicio puesto en marcha en esta última ciudad en enero de 2009, echará el candado definitivamente el día 31 lastrado por un coste de 80.000 euros al año y apenas 464 abonados que pagaban, cada uno, 12 euros al año, lo que apenas cubriría el 7% del servicio. Igualada ha decidido frenar el desarrollo de su sistema y el Bicing del Área Metropolitana de Barcelona ha quedado en la cuneta, pero la apuesta se mantiene en Barcelona, Girona y Sant Andreu de la Barca.

La crisis económica no es la causa principal de estos fracasos, pero ha sido el catalizador que ha puesto en evidencia los errores en los proyectos: ciudades no aptas para la bici por su orografía o clima, un horario de alquiler limitado, poca conciencia de la población... En Granollers, el uso de las bicis empezó a decrecer después del primer año, pasada la novedad, y actualmente solo se realizan 70 viajes semanales. El concejal de Movilidad de la ciudad, Juanma Segovia, reconoce que el sistema no ha cuajado. El motivo no ha sido un aspecto económico, sino conceptual. "Hemos fracasado en el intento de que la gente abandone el coche particular para realizar los pequeños trayectos dentro de la ciudad", admite.

Caso aparte es Terrassa, la segunda ciudad catalana que puso en marcha el servicio de alquiler de bicicletas, en abril de 2007, justo después de Barcelona. Al principio era gratuito

y llegó a tener más de 7.000 usuarios registrados, pero en enero se impuso una cuota anual de 25 euros y solo se apuntaron 98 usuarios al nuevo sistema de pago. De 205 viajes mensuales en 2010 se pasó a 35. El servicio, con horario muy limitado y pocas estaciones, murió en julio. El coste anual de mantenerlo en funcionamiento ascendía a 274.000 euros.

Eva Herrero, concejal de Movilidad de Terrassa, rechaza que el servicio haya fracasado y espera retomar el proyecto dentro de dos años, pero mejorado. “El fracaso es no priorizar este tipo de inversiones. El sistema debe ser automático, con un horario más amplio y con más bicis. O se organiza bien o no es útil”, reflexiona.

Vic ha comprobado que las bicicletas son para el verano. La particular orografía de la ciudad, con desniveles en el centro, y las condiciones meteorológicas adversas, especialmente en invierno, desaniman a muchos. Además, el tamaño de la ciudad la hace asequible para cubrirla a pie, aunque predomina el uso del coche. En mayo de 2010 se puso en marcha la Vicki, pero el servicio solo consiguió 23 usuarios fijos y el coste anual era de 18.000 euros. El pasado mes de julio el Ayuntamiento concluyó que “no valía la pena continuar con el gasto”, reconoce el concejal de Medio Ambiente, Josep Rafús.

Los fracasos en Vic, Terrassa y Granollers han empujado a Igualada (Anoia) a frenar el proyecto de bicicletas públicas que estaba a punto de entrar en servicio. De hecho, ya se había adjudicado el concurso para gestionarlo. El Ayuntamiento, que atraviesa serias dificultades económicas, no se ve capaz de asumir los 150.000 euros de pérdidas, según sus cálculos, que se preveían para los tres primeros años. También se ha frenado el proyecto de Bicing metropolitano, que pretendía extender el sistema que existe en Barcelona a los municipios limítrofes.

Pero no todos los sistemas de alquiler de bici se han quedado en la cuneta. Los hay que pedalean a buen ritmo. Del pelotón que sobrevive rueda en solitario Barcelona, donde el Bicing ha arraigado como medio de transporte. Las cifras del servicio son estratosféricas: 420 puntos de recogida, una flota de 6.000 bicicletas y 117.500 abonados que pagan una cuota anual de 35 euros. Pero también es elevado el coste de mantenimiento —15 millones anuales, financiados por las zonas de aparcamiento regulado—, lo que ha llevado al Consistorio a subir la cuota para 2012 a 44 euros.

Más modesta es la Girocleta, que implantó Girona en septiembre de 2009. Pese a que el servicio no es gratuito (cuesta 30 euros anuales) y le supone al Ayuntamiento 230.000 euros al año mantenerlo, hoy hay 1.650 abonados y el Consistorio ni se plantea cerrarlo. Al contrario, pronto abrirá nuevas estaciones. Joan Alcalà, concejal de Movilidad, explica que la principal clave del éxito es su diseño concéntrico y su crecimiento sostenible. Los puntos de recogida se han instalado en los barrios que rodean el centro de la ciudad, justo en el límite con la zona peatonal. “Se trata de un servicio disuasorio para evitar colapsar el centro de la ciudad con el vehículo privado”, abunda Alcalà. Otra de las claves que explican su éxito es el horario. La Girocleta funciona desde las 6.30 hasta las 23.30. El concejal explica que el servicio se amplió al horario nocturno por petición ciudadana y la iniciativa ha tenido muy buena acogida.

Un caso excepcional es el de Sant Andreu de la Barca (Baix Llobregat), donde el sistema funciona a pleno rendimiento. A pesar de tener apenas 30.000 habitantes, en abril de 2010 decidieron apostar por el BiciSAB. Tienen 250 usuarios abonados, que efectúan unos 1.000 viajes mensuales de media. “El sistema se hizo a medida del municipio”, explica José María Roque, concejal de Medio Ambiente de Sant Andreu, que detalla que el BiciSAB se ha diseñado para acceder desde la estación de tren hasta los lugares de trabajo y los destinos donde es difícil aparcar. El hecho de que el municipio sea llano y el horario se alargue hasta las once de la noche también han contribuido al éxito.