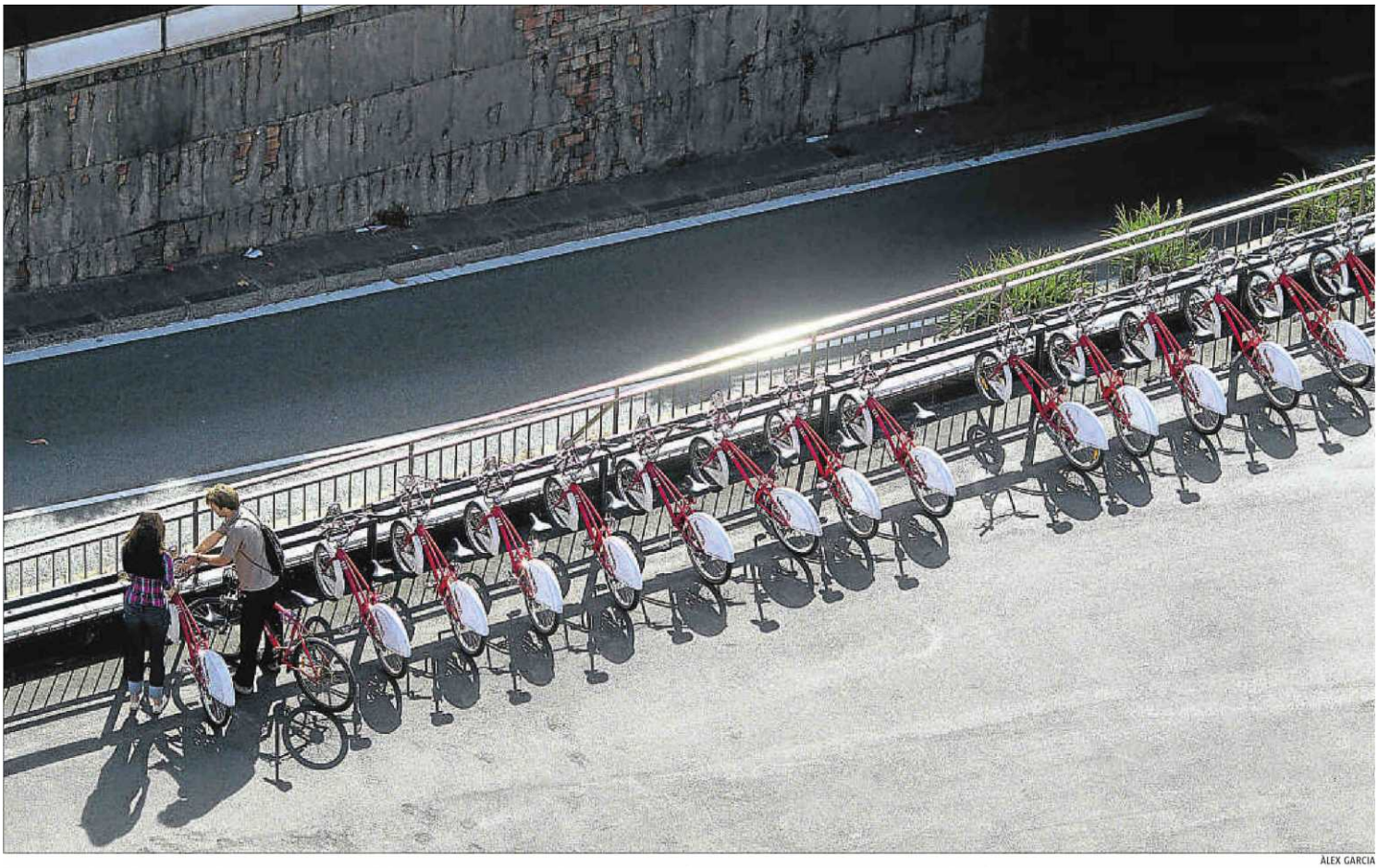
LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 19/10/11
BARCELONA

Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares

Página: 1

Sección: SOCIEDAD Valor: 9.732,00 € Área (cm2): 608,5 Ocupación: 58,7 % Documento: 1/3 Cód: 51477059



ÀLEX GARCIA

Buena nota. El servicio ha mejorado sensiblemente. Los usuarios puntúan el bicing con un 6,5; hace tres años, lo suspendían con un 4,1

La escalada del bicing

La tarifa subirá progresivamente los próximos años para rebajar la aportación del Ayuntamiento

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

El principal compromiso que adquirió Xavier Trias en relación con el bicing cuando accedió a la alcaldía fue reducir el coste que tiene para las arcas municipales. Se trató de una promesa electoral que a partir del 2012 deberá tomar forma. La factura total del servicio asciende a 18 millones de euros. Alrededor de tres millones proceden de la tarifa, lo que pagan los usuarios (actualmente 120.000). Los 15 millones restantes los pone el Ayuntamiento, con ingresos procedentes de las áreas verde y azul de estacionamiento de coches, de acuerdo con la máxima de que la movilidad que más contamina ayuda a costear la que es más limpia. Al menos así lo planificó el anterior gobierno de la ciudad.

Para rebajar las aportaciones públicas, se subirán los precios de manera considerable los próximos años. El cuánto y el cómo todavía no se ha decidido, pero lo que está claro es que la parte que pondrán los usuarios será mayor que ahora. El objetivo es que la subvención caiga progresiva-

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 19/10/11
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares

Sección: SOCIEDAD Valor: 12.142,00 € Área (cm2): 759,2 Ocupación: 73,23 % Documento: 2/3 Cód: 51477059

El abono será más caro para quien más viajes haga

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

mente del actual 80% al 65% o 70%. O, lo que es lo mismo, que los abonados, que ahora costean alrededor del 20% del servicio, asuman el 30% o el 35%. "El déficit que genera el bicing es insoportable, es un servicio valorado por los usuarios pero que sale muy caro a la ciudad", afirma la teniente de alcalde Sònia Recasens, que también es presidenta de BSM.

El año pasado, las tarifas ya subieron sensiblemente, hecho que provocó protestas de los usuarios. El abono anual –el único que hay, de 35 euros– lo hizo un 14,7% y la fracción de 30 minutos de uso a partir de la media hora y una de 0,06 del metro. En su conjunto, el transporte público tiene un reparto del 60% a cargo de las administraciones y un 40% de los viajeros. Y este es también el horizonte para el bicing, según Recasens, ya que no deja de ser transporte público. "Durante este mandato (los próximos tres o cuatro años), habría que acercarse a este reparto, sin reducir la calidad e incluso mejorando algunos aspectos, como el horario o la logística", concluye la edil. Las primeras medidas se adoptarán a principios del año que viene.

"La factura total del bicing está dentro de lo razonable para el servicio que ofrece y que genera 60.000 usos diarios. La cuestión es determinar qué parte pone el usuario y qué parte la administración", añade Ignasi Armengol, director general de BSM. En Barcelona, el coste anual por bicicleta –incluyendo todo: reparto, mantenimiento, gestión...– es de 3.000 euros. En el Velib' de París, por ejemplo, es de 3.500 euros. "Si alguien ofrece lo mismo por menos no podrá cumplirlo y si pide más, busca un beneficio excesivo", sostiene Armengol.

Además, BSM estudia crear distintos tipos de abono según la utilización que se vaya a hacer. La idea es que haya uno que permita hacer hasta un número determinado de viajes; otro con el que se puedan hacer más, etcétera. Todos ellos con precios distintos. Otras posibilidades en estudio es que el precio de las fracciones de 30 minutos también sea variable según el tipo de abono que se tenga. En todo caso, prosigue Armengol, "se trata de fijar un sistema tarifario más complejo que el actual, que tiene un único abono para todos, y que se parezca más al del transporte público, que tiene distintos tipos de tarjetas". A medio plazo se plantean otras mejoras, incluso la posibilidad de comprar minutos extras e incluso que el sistema los regale, por ejemplo, si se deja la bicicleta en una estación situada en un barrio alto, porque así el usuario contribuye al reparto y se evita tener que enviar furgonetas. El nuevo sistema informático, instalado este verano, más robusto que el anterior, permite gestionar estas variables.

También se estudia crear abonos para periodos de tiempo inferiores al año. El pase semanal, que ya se previó ofrecer cuando se estrenó el bicing, en marzo del 2007, se quedó en el cajón por la oposición de las empresas de alquiler de bicicletas, que lo vieron como una competencia desleal. "Estamos reestudiándolo. También el quincenal, porque, según cómo se plantee, podrían no ser perjudiciales para este sector", apunta el director de BSM. El pase de un día, existente en otras ciudades, se ha descartado porque sería claramente turístico.

Hay otra línea de actuación encaminada a obtener nuevos ingresos. Una es la publicidad. Para po-

NUEVO EQUILIBRIO

Los usuarios pasarán en tres o cuatro años de asumir el 20% del coste al 30% o 35%

POR SEMANAS

BSM estudia crear pases semanales o quincenales para captar usuarios

PUBLICIDAD

Para poder poner anuncios en las bicis, hay que cambiar una ordenanza



Integrado. El bicing es un elemento más de la ciudad. En la foto, estación en Rosselló/Lepant



ROSER VILALLONGA

Mecánico del centro de mantenimiento de Glòries

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 19/10/11
BARCELONA

Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares



Sección: SOCIEDAD Valor: 3.132,00 € Área (cm2): 195,9 Ocupación: 18,89 % Documento: 3/3 Cód: 51477059



LAURA GUERRERO

derla incorporar al bicing hay que reformar la ordenanza municipal que trata la publicidad móvil y que la prevé en los autobuses o los taxis pero no las bicicletas. También hay que adaptar las condiciones de la concesión. Una vez solucionada esta parte jurídica, se decidirá quién se anuncia, si un único patrocinador o varios anunciantes. Todo este proceso debería completarse a lo largo del 2012. La otra vía que se está explorando es aprovechar las estaciones para poner puntos de recarga de motos eléctricas. Este asunto está más verde. Los primeros estudios sugieren que sólo algunas paradas tengan este servicio y que únicamente tengan un enchufe. Para implantar esta red de recarga, se pretende implicar a empresas vinculadas a la moto eléctrica –fabricantes o vendedores– y compañías suministradoras de energía.●