

El *bicing* s'ha convertit en un mitjà de transport alternatiu per als desplaçaments urbans.

La Sara, una veïna del centre de Barcelona, assegura que per a moure's per la ciutat "és molt més còmode". La Gemma, en canvi, explica que abans ja es movia "amb bicicleta pròpia", però indica que és "més pràctic" el *bicing* perquè "no has de preocupar-te del manteniment del vehicle ni de buscar aparcament".

El servei també és pensat per a promoure l'ús de la resta de transports públics. Per això, les estacions són situades a prop de les estacions de metro, de tren o dels aparcaments de cotxes. En Rafael, per exemple, diu que combina metro i *bicing*, segons a quina zona de la ciutat sigui. En Lluís, un estudiant del Raval, també indica que fa servir el bus i la bicicleta indistintament.

A més, l'horari és similar al dels altres transports públics. De diumenge a dijous el servei funciona de les cinc del matí a les dotze de la nit, i divendres i dissabte és operatiu nit i dia.

El *bicing* és gestionat per l'empresa municipal Barcelona de Serveis Municipals (B:SM) i va ser adjudicat a l'empresa nord-americana Clear Channel amb un pressupost de 22,3 milions d'euros per a un període de deu anys. Aquest cost és finançat pels ingressos

El sistema de transport públic en bicicleta a Barcelona, conegut per 'bicing', té una flota de 2.650 vehicles repartits en 172 estacions. D'ençà que es va implantar el servei, ara fa deu mesos, 100.000 persones ja s'hi han abonat i cada setmana registra una mitjana de 130.000 desplaçaments.

Bicing

dels aparcaments públics de pagament i dels abonaments del lloguer de bicicletes.

El servei funciona amb una targeta nominal i unipersonal que es valida en una màquina, situada a cada estació. El terminal indica a l'usuari quin número de vehicle ha d'agafar. La quota anual és de 24 euros i permet de fer servir les bicicletes durant trenta minuts seguits, sense càrrecs i tantes vegades com es vulgui. Quan se sobrepassi la mitja hora, hi haurà un recàrrec de 0,30 euros per cada trenta minuts de més, fins a

les dues hores, període màxim d'utilització. Si s'excedeix aquest temps, l'usuari haurà de pagar 3 euros per hora. Amb tres penalitzacions, l'infractor és donat de baixa i si en 24 hores no torna la bicicleta rep una multa de 150 euros.

Un "èxit" amb deficiències. Fa uns quants mesos, l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va qualificar l'engegada del servei d'"èxit esclatant". Per això és previst que, abans de l'estiu, el parc de bicicletes creixi fins a 6.000 i el nombre d'estacions fins a 400. Ara com ara, el servei només cobreix el centre de Barcelona, bàsicament l'Eixample i Ciutat Vella. Amb l'ampliació, el *bicing* s'estendrà als districtes de Sant Martí, les Corts, Sants-Montjuïc i la zona sud de Gràcia.

Però, malgrat l'èxit del *bicing*, alguns usuaris denuncien deficiències en el servei. Una crítica comuna és que, en hora punta, en algunes estacions no hi ha bicicletes i, per contra, alguns altres aparcaments són plens i no s'hi poden deixar els vehicles. La Gemma, una veïna de l'Eixample, assegura que a l'estació de la plaça de Tetuan, a primera hora del matí "és impossible de trobar-hi cap bicicleta" i afegeix que, en arribar a la destinació, té el problema contrari: "Quan arribo a la plaça de Sant Miquel, darrere l'Ajuntament, no trobo lloc per a deixar-la". La Sara i en Lluís també es queixen que en hora punta "falten aparcaments al centre de la ciutat".

En Rafael protesta per la "manca de carrils bici" i adverteix que els que hi ha són "perillosos", perquè, a parer seu, "no hi ha prou distància de seguretat amb cotxes i autobusos". Per això, reclama que es faci servir el casc i de-



El servei de bicicletes de Barcelona vol promoure l'ús de més transports públics, i per això els aparcaments són situats a prop de les estacions de metro o de tren.

mana als responsables del *bicing* algun sistema per a facilitar-ne als usuaris.

Així mateix, l'Oliver lamenta que faltin carrils i critica que la gent "no tingui respecte pels ciclistes". En Rafael també exigeix que els vianants "prenguin més consciència" perquè "no sempre tenen preferència". Posa com a exemple el carril de l'avinguda Diagonal, "on la gent camina per sobre de la zona reservada a les bicicletes". Per això pensa que tothom "hauria de conèixer l'ordenança de circulació".

Una altra crítica generalitzada és el mal estat de les bicicletes. Segons la Gemma, sovint "els seients no es poden regular i les rodes són desinflatades". Però revela que, "si te n'adones al mateix moment, la pots deixar i agafar-ne una altra". En el mateix sentit, la Sara subratlla que ha de canviar de vehicle "cada dos per tres perquè sempre tenen algun problema". A més, denuncia que els llums funcionen poc, "però sembla que ho van arreglant", matisa. En Lluís, en canvi, opina que el manteniment és correcte i creu que és normal que, a vegades, puguis trobar algun vehicle en mal estat. Assegura que, des del principi, "el servei ha anat millorant". "Canvies la bicicleta i no passa res", sentència.

El *bicing* metropolità. El transport públic amb bicicleta s'estendrà a disset ciutats de l'àrea metropolitana de Barcelona i s'anomenarà *Area bicing*. De moment, l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) ha encarregat un estudi per a examinar la situació de cada municipi a fi d'adaptar-se al servei i, alhora, per a analitzar la millor manera d'aconseguir-ne una gestió adequada. EMT tindrà els resultats al març i es preveu que la primera fase d'implantació començarà abans d'acabar l'any. L'ens convocarà un concurs similar al de l'Ajuntament de Barcelona, que va guanyar l'empresa Clear Channel, per a fer-se càrrec del servei.

Carnet internacional del *bicing*.

Estocolm, Londres, Lió, Madrid, París, Milà, Sevilla, Washington, Tel-Aviv i Barcelona han signat un protocol per a crear una xarxa internacional de les ciutats que disposen del servei de bicicleta pública. L'objectiu de l'associació és millorar la mobilitat urbana, fa-



L'usuari ha de validar la targeta en una màquina, que li indica quina bicicleta ha d'agafar. Pot circular durant mitja hora -tantes vegades com vulgui- sense haver de pagar cap recàrrec.

ilitant la integració de la bicicleta com un mitjà de transport més. I, alhora, impulsar-ne l'ús per a millorar el medi i la qualitat de vida dels ciutadans.

Aquesta xarxa la integren les ciutats que ja tenen implantat aquest servei, que són Estocolm, Lió, París i Sevilla. Però també les que es troben en procés d'anàlisi i estudi: Londres, Madrid, Milà, Tel-Aviv i Washington.

L'entitat estudiarà la possibilitat de crear un mateix carnet que pugui ser utilitzat a totes les ciutats europees. A més, servirà per a contrastar experiències cada tres mesos i, amb les enquestes de cada localitat, es definiran uns paràmetres comuns per a compartir i comparar resultats.

Tià Torras