

Infraestructures de transport > Viàries |

## BICING A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (2008)

Xavier Crehuet

***L'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), conjuntament amb 17 ajuntaments de l'àrea metropolitana de Barcelona, impulsen l'extensió del servei públic de lloguer de bicicletes, l'Àrea Bicing. Per altra banda, tot i que l'empresa privada adjudicatària de l'explotació del Bicing de Barcelona rep crítiques, continua l'èxit d'aquest servei amb l'ampliació del número de bicicletes, d'estacions i d'abonats, i la creació d'un servei únicament per als alumnes i els treballadors dels campus universitaris situats a l'avinguda Diagonal de Barcelona.***

Antecedents 2007

El març del 2007 l'Ajuntament de Barcelona va iniciar el nou servei públic de lloguer de bicicletes, anomenat Bicing, per ajudar a fer els petits trajectes urbans diaris i complementar el transport públic. El Bicing, gestionat per l'empresa municipal BSM, va tenir una gran acceptació ciutadana i el nombre d'abonats al servei va créixer fins a arribar a més de 90.000 al final del 2007.

### **Sistema d'Àrea Bicing, per a l'àrea metropolitana de Barcelona**

L'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) va encarregar, a petició dels ajuntaments, l'estudi tècnic per posar en marxa l'extensió del servei públic de lloguer de bicicletes a 17 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona. En una primera fase havia de disposar de 440 estacions, un parc de 3.520 bicicletes i un recorregut de carrils bici d'uns 378 km, uns 175 km dels quals de nova creació. El projecte, conegut amb el nom d'Àrea Bicing, es va dissenyar amb la previsió de donar resposta a uns 100.000 abonats.

Així doncs, aquest nou servei de bicicletes públiques beneficiava Badalona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, Montgat, el Prat de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet, Tiana i Viladecans. Tot i això, l'EMT estudiava incorporar Molins de Rei i Ripollet que, tot i que no formaven part de l'entitat, van sol·licitar integrar-se a l'Àrea Bicing.

El projecte no garantia la compatibilitat amb el servei del Bicing de Barcelona, ja que havia de dependre de l'empresa adjudicatària de la implantació i explotació del nou sistema. Tot i la possibilitat que les bicicletes, els tancaments i les parades fossin diferents entre els dos sistemes, l'EMT es marcava com a objectiu comptabilitzar a la llarga l'ús dels dos serveis. Mentrestant, l'EMT estudiava instal·lar parades de l'Àrea Bicing al límit de Barcelona al costat de les parades del Bicing per tal que els usuaris poguessin canviar-hi la bicicleta i posteriorment fer els trajectes per Barcelona.

A diferència del Bicing, l'Àrea Bicing havia d'oferir una tarifa diària i mensual, a més de l'annual, amb un preu similar als 24 euros a l'any de Barcelona. El cost total del sistema es pressupostava en 10,5 MEUR, que havien d'assumir en un 25% els abonats, en un 15% els ajuntaments i el 60% restant amb la publicitat d'empreses privades.

Les parades de les bicicletes s'havien de repartir a una distància d'entre 300 i 400 m, aproximadament com al Bicing, i s'havien d'ubicar a prop dels equipaments públics, les estacions de transport públic i els polígons industrials.

Es calculava que en el moment d'inici de l'Àrea Bicing la ciutat amb més carril bici seria el Prat de Llobregat amb 58,6 km, seguit de Badalona amb 40 km, l'Hospitalet de Llobregat amb 36,1 km i Sant Boi de Llobregat amb 30,5 km.

Abans de l'entrada en funcionament de l'Àrea Bicing cada ajuntament havia de signar un conveni amb l'EMT perquè aquest organisme gestionés el servei.

### **Els municipis entusiasmats amb el projecte**

Al final de l'any els plenaries de 14 dels 17 ajuntaments que havien d'implantar l'Àrea Bicing ja havien ratificat el conveni amb l'EMT. A la primera ciutat on s'havia d'estendre, Gavà, s'hi projectaven 23 estacions, 200 bicicletes i

24,5 km de carrils.

Sant Boi de Llobregat havia d'oferir 27 parades i 216 bicicletes, Viladecans 25 estacions i 200 bicicletes, Sant Feliu de Llobregat 22 parades i 450 bicicletes, i Castelldefels i Sant Joan Despí 24 estacions cadascuna. Tanmateix, una ciutat clau en el projecte, l'Hospitalet de Llobregat, que havia de tenir 45 estacions, encara no tenia ratificat el conveni.

Per altra banda, l'Ajuntament de Tiana, juntament amb l'EMT, van estudiar la viabilitat d'implantar al municipi el servei públic de lloguer de bicicletes per unir Tiana i Montgat i facilitar l'accés dels usuaris a l'estació de Renfe. La principal problemàtica era l'orografia del terreny i els desnivells existents entre les dues localitats.

### El Bicing combina l'èxit i els problemes

Al febrer el servei de Bicing va arribar al districte de Nou Barris de Barcelona, on es van instal·lar vuit estacions de les quinze previstes. De fet, durant tot el 2008 es van incorporar sostingudament noves estacions a tots els districtes de Barcelona sumant un total d'unes 400 estacions i unes 6.000 bicicletes. Pel que fa al nombre d'abonats, al gener es va arribar als 100.000, a l'estiu a més de 150.000 i al novembre als 177.000.

L'Ajuntament de Barcelona, governat pel Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) i Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), va anunciar que els campus de la Universitat de Barcelona (UB) i de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) de l'avinguda Diagonal quedaven fora del programa d'extensió del Bicing. Segons el regidor de Mobilitat, Francesc Narváez, la xarxa no podia suportar la demanda potencial de més de 4.000 bicicletes concentrada en bona part a primera hora del matí. Tot i això, els representants d'alumnes, els òrgans de govern de les universitats i els grups municipals a l'oposició de l'Ajuntament de Barcelona —Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), el Partit Popular (PP) i Convergència i Unió (CiU)— van manifestar la seva oposició a la decisió. Només l'Associació de Veïns de la Zona Universitària feia costat al govern municipal. Finalment, l'executiu municipal es va fer enrere i va impulsar un servei amb 200 bicicletes únicament per als alumnes i els treballadors de les facultats. A diferència del Bicing, se la podien emportar cada dia a casa i només l'havien de tornar al final del curs.

El Bicing continuava tenint queixes. En aquest sentit, la síndica de greuges de Barcelona, Pilar Malla, va demanar una millora en el procediment de resolució de les reclamacions dels usuaris. El sindicat Confederació General del Treball de Catalunya (CGT) va denunciar la precarietat, que segons la seva opinió, tenien els 160 empleats del Bicing. Per altra banda, en nombroses ocasions el Bicing no va estar operatiu a causa d'avaries per errades del sistema informàtic, per la manca de bicicletes en algunes estacions a causa de l'elevat ús i d'altres incidències. Tanmateix, l'empresa privada adjudicatària de l'explotació del servei, Clear Channel, considerava injustificades les crítiques.

### El lloguer de bicicletes s'estén a altres localitats

L'èxit del servei públic de lloguer de bicicletes no només s'escampava per l'àrea metropolitana sinó també per altres localitats. A Vilafranca del Penedès es va posar en marxa el Biceberg, un aparcament soterrat amb capacitat per a 46 bicicletes. L'Escala va ser el primer municipi de la demarcació de Girona a implantar-lo i a la ciutat de Girona, l'Ajuntament preveia posar-lo en funcionament el 2009, inicialment amb unes 150 bicicletes i amb una quinzena de punts de recollida. A Granollers també s'havia d'engegar el 2009 amb el nom d'Ambicia't. Els ajuntaments de Tarragona, Cambrils i Salou n'estaven estudiant la implementació.

Per al segon semestre del 2009 es projectava que el Bicing havia d'augmentar fins a 80 estacions més a Barcelona. També durant el segon semestre es preveia el concurs per adjudicar l'Àrea Bicing i per al final del 2009 ja havia d'entrar en funcionament a 17 municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona.

### Més informació

[www.bicing.com](http://www.bicing.com)

[www.emt-amb.com](http://www.emt-amb.com)

