

IU negocia elevar a 4.000 las bicis públicas con otras 100 estaciones

Un estudio de Sevici revela que se usa para ir al trabajo y para ocio nocturno

J. ALONSO ■ SEVILLA

El servicio de bicicletas públicas inicia una fase de renovación con casi 50.000 usuarios, 5 millones de viajes, un perfil variado de beneficiarios y un servicio cada vez más implantado en horario diurno y nocturno. Sevici se convirtió ayer en referente nacional. Se avanzaron nuevos objetivos: pasar de 2.500 a 4.000 bicicletas.

Las zonas preferentes de esta ampliación, que debe aún cerrarse en las negociaciones que se mantienen con la firma JCDecaux, serán San Jerónimo, Sevilla Este, Pino Montano, Bellavista, y todas aquellas áreas periféricas que no tienen cubiertas sus expectativas. Las cifras pueden matizarse, pero fueron esbozadas ayer en el marco de las II Jornadas de la Bicicleta Pública -presididas por el primer teniente de alcalde, Antonio Rodrigo Torrijos y a la que asistieron 400 personas- por los responsables de Infraestructuras para la Sostenibilidad y Urbanismo. Fue el vicegerente de esta segunda área, Gabriel Báez, quien cifró en una mesa redonda en 4.000 la meta. Son 1.500 más que en estos momentos. El objetivo es elevar en 100 las estaciones y llegar a 350.

No será la única modificación que se introducirá en el sistema. El director de Relaciones Exteriores de JCDecaux, Íñigo Prados,

detalló ayer dos nuevas medidas que se introducirán en el sistema en Sevilla: la posibilidad de recargar la tarjeta de usuario del servicio público a través de la página web -no en los puntos de recogida de bicis como hasta ahora- y un dispositivo que se implantará en las principales paradas de la ciudad y que permitirá conocer el estado de las estaciones ubicadas más cerca.

Estos cambios se enmarcan en un proceso de mejora del sistema que ha rebasado ya los cinco millones de viajes y que tiene casi 50.000 usuarios de larga duración. El crecimiento vertiginoso del proyecto queda reflejado en la comparativa de esta cifra con la alcanzada hace sólo un año: 6.540. En este tiempo han concluido los primeros estudios de tendencias y hay incluso elementos comparativos.

La directora de la Oficina de la Bicicleta, Josefa García Jaén, detalló en su ponencia las pautas de utilización de Sevici. De lunes a viernes, la primera hora punta se sitúa entre las ocho y las nueve de la mañana, lo que refleja la utilización de este sistema como medio de transporte a los puestos de trabajo. Por la tarde, los movimientos son a la inversa, en torno a las tres de la tarde. A partir de esta franja horaria, los trayectos son más cortos. Se corresponden con movimientos de ocio.



APUESTA POR LA BICI. Rodrigo Torrijos junto al alcalde, ayer en las II Jornadas de la Bicicleta Pública.

LA DEMANDA

«El sector necesita más apoyo del Gobierno central»

■ **Xavier Corominas** es el director general de la Fundación Eca Bureau Veritas, coordinadora de las II Jornadas de la Bici Pública y de la plataforma empresarial de este medio de transporte que se constituye hoy. Destaca el avance del sector, pero subraya las carencias: "Tenemos que dar el salto de los ayuntamientos,

que han adquirido ya un gran compromiso, a otras administraciones. Se necesitan medidas como el IVA reducido para las bicis o campañas estatales de sensibilización. Se requiere un plan del Gobierno central". La falta de normativa y los problemas de seguridad se mantienen como los grandes problemas de este

medio. "Hay que crear una legislación homologable y dar respuesta a los problemas de seguridad con medidas como el fomento de los registros de bicicleta o el diseño de aparcamientos seguros para aparcar las bicicletas particulares. Y el problema más grave es la seguridad del ciclista. Aún hay demasiados accidentes".

García Jaén subrayó la tendencia de los fines de semana: bajan los usuarios, pero crece la utilización de madrugada. Hay movimientos toda la noche para ir al Centro, moverse por las calles del Casco Histórico, y a partir de las cinco de la mañana desplazarse hacia las zonas periféricas, lugares de residencia. Estos datos avalan precisamente el rechazo a una medida de seguridad que se aplica en otras ciudades como Zaragoza: el cierre del sistema por las noches. El impacto de Sevici queda de manifiesto en una encuesta difundida por la Oficina de la Bicicleta: uno de cada tres usuarios ha cambiado el coche por la bicicleta pública; el otro 30% se desplazaba a pie y el resto en transporte público.

Tanto García Jaén como el propio Torrijos subrayaron la estrecha vinculación existente entre el desarrollo de Sevici y la evolución de los carriles bici, en plena fase de ampliación.

EL ENCUENTRO DECENAS DE CIUDADES BUSCAN SOLUCIONES A PROBLEMAS COMUNES

J. ALONSO ■ SEVILLA

Lyon, Vitoria, San Sebastián, Albacete, Córdoba, París... Los sistemas de bicicletas públicas y los carriles específicos para este medio de transporte se extienden por todo el país y por el continente europeo bebiendo unos de otros y afrontando retos similares a los que tiene ante sí el Ayuntamiento de Sevilla. Crecen los usuarios, pero también se elevan los costes, el riesgo de vandalismo y los problemas de mantenimiento, a la vez que se transforman los núcleos urbanos con un progresivo éxodo rural a las nuevas áreas metropolitanas. Las II Jornadas de la Bicicleta Pública sentaron ayer las bases de algunos de estos debates aún sin respuesta.

El sistema tiene un coste. Para el usuario, para la administración y para la empresa que aún debe encontrar un equilibrio. El Ayuntamiento de Barcelona pretende destinar 15 millones de euros el próximo año para ampliar la red de bicicleta pública -al contrario que en Sevilla, se encarga de la construcción de las

Tras un modelo seguro, económico y metropolitano

Varios municipios, como Sevilla, estudian subidas de tarifas y sistemas más blindados contra el vandalismo

infraestructuras y su mantenimiento-. El representante de Lyon, Keroum Slimani, no dudó en justificar una subida de sus tarifas: "No es sólo por una cuestión de ingresos, sino para incentivar un uso más corto de las bicis. Nos interesa reducir el tiempo de los alquileres y los costes de explotación". En Sevilla, la subida de precios se da por segura, aunque la financiación es distinta. JCDecaux puede llegar a ingresar casi un millón de euros sólo por la explotación de las unidades, a lo que hay que añadir la publicidad. En

el capítulo de gastos hay que contar las bicis -casi 2.000 euros cada una-, el mantenimiento y el coste de las estaciones. En unas semanas se definirá a cuánto ascenderán los títulos.

La seguridad es el segundo elemento básico de debate en Sevilla y en toda Europa. Las decenas de empresas representadas en las II Jornadas presentaban distintos modelos de aparcamientos para bicis privadas y de estaciones de bici pública. Unos, como Zaragoza, destacaban que se habían defendido del vanda-

lismo. Otros hacían alusión a París, la ciudad que más ha sufrido este fenómeno. En Sevilla hay opciones descartadas: no se quiere cerrar las estaciones por las noches ni instalar cámaras, pero sí se busca un modelo de aparcamiento para las bicis privadas más seguro. Pese a esto, las cifras no son tan negativas: el vandalismo se ha reducido.

Y queda un último debate. Rosa Sebastián, presidenta de la Mancomunidad de la Ribera Alta (Comunidad Valenciana) fue aplaudida por el proyecto que ha permitido implantar allí un sistema metropolitano. Servicios públicos de alquiler de bicis compatibles en distintos municipios de una misma corona metropolitana. Una tendencia imparable, según muchos de los asistentes. En Sevilla, de momento, el proyecto *bici+bus* del Consorcio Metropolitano es la experiencia más cercana. Ha habido intentos. Los contactos entre el Ayuntamiento de Sevilla y los municipios del Aljarafe para unificar servicios no han sido fructíferos.