



LA SÍNDICA RECIBE UN CENTENAR DE QUEJAS CONTRA LA PROPUESTA DE AUMENTAR EL PRECIO DEL BICING UN 116%

La mayoría de ciudadanos expresan, en las reclamaciones, que la medida es una apuesta por el vehículo privado y que se darán de baja si finalmente se aprueba

La defensora hará un estudio sobre el impacto económico, de movilidad y de convivencia del servicio, así como también los costes y beneficios que el Bicing representa para la ciudad

La síndica de greuges de Barcelona, Maria Assumpció Vilà, ha recibido un centenar de quejas, en poco más de una semana, de ciudadanos y colectivos que expresan su malestar y su disconformidad con el proyecto del Gobierno municipal de aumentar el precio del Bicing un 116%, hasta los 97,50 euros anuales, para utilizar el servicio de forma ilimitada. La defensora ha decidido agrupar las reclamaciones recibidas en una investigación de oficio con el objetivo de estudiar el impacto y la equidad de las nuevas tarifas, y hacer llegar, si hace falta, algunas recomendaciones de mejora en el Ayuntamiento antes de que se aprueben los nuevos precios.

En los escritos que han llegado a Vilà, la mayoría de ciudadanos dice que el aumento supondrá un paso hacia el desmantelamiento de la movilidad sostenible en favor del vehículo privado, un hecho que, según las denuncias recibidas, también se hace patente con la gratuidad del área verde a todos los vecinos sin sanciones de tráfico en el último año. Esta tasa de aparcamiento sirve para financiar parte del servicio de alquiler de bicicletas.

Los barceloneses que se han quejado a la síndica piden al Ayuntamiento que desista de su intención de incrementar el coste de un servicio que consideran esencial para la movilidad diaria de miles de ciudadanos. Aseguran que, si finalmente, se aprueba el nuevo precio se darán de baja porque con el mismo dinero se puede comprar una bicicleta cada año.

De momento, la síndica ha agrupado todas las quejas en una investigación de oficio, que tiene como objetivo emitir un dictamen y entregarlo al consistorio para que lo

tenga en cuenta antes de que se aprueben los precios. El estudio se centrará a analizar el impacto económico, de movilidad y de convivencia del Bicing, así como los costes y los beneficios que el servicio representa para la ciudad

En cualquier caso, y sin haber entrado a analizar a fondo el proyecto, Vilà considera que proponer un aumento del 116% del precio del Bicing en un momento económico tan delicado es excesivo y desproporcionado, y pide al Ayuntamiento que no obvие el creciente malestar ciudadano que la idea ha generado ya antes de aprobarse.

Medio sostenible y económico

Como ya ha reiterado en diferentes ocasiones, la síndica cree que hay que priorizar la movilidad sostenible en detrimento del vehículo privado, y considera que la bicicleta tiene unas características idóneas para desplazarse por la ciudad. Es un medio sostenible, económico, fácil de conducir, saludable, ocupa poco espacio y permite circular a una velocidad de 15 km/h.

Vilà recuerda que la Carta Europea de Salvaguardia de los Derechos Humanos en la Ciudad reconoce el derecho a una circulación tranquila y que las autoridades municipales tienen que garantizar unos transportes públicos accesibles, el respeto por el medio ambiente y el control del tráfico automovilístico.

Ahora bien, de momento, el uso de la bicicleta todavía no ha conseguido un encaje correcto en la movilidad de Barcelona. La ciudad no cuenta con una red viaria segregada para los ciclistas que sea sólida y continua. Y en opinión de la defensora el Ayuntamiento no ha hecho una apuesta real de priorizar este vehículo destinando los esfuerzos necesarios por mejorar las infraestructuras, según las conclusiones de un estudio hecho por la Sindicatura el año 2011 sobre el uso de la bicicleta en Barcelona y que continúa siendo vigente.

Incluso, en el mencionado estudio, Vilà pone de manifiesto que el Ayuntamiento implantó, el año 2007, el Bicing de manera precipitada, cuando todavía no podía garantizar la seguridad de los ciclistas y peatones, los colectivos más débiles desde el punto de vista de la movilidad.

De hecho, la cohabitación de ciclistas y peatones tendría que ser un hecho excepcional, pero la realidad es otra. La falta de una red viaria continua y la tendencia de muchos ciclistas a buscar rutas más rápidas y cortas lleva a muchos usuarios a no cumplir las normas. La invasión de las aceras y de las zonas reservadas a los peatones por parte de ciclistas se ha convertido en un punto habitual de conflicto y ha generado numerosas quejas por parte de los peatones, que caminan con miedo e inseguridad, sin que la Guardia Urbana haya sido hasta ahora capaz de controlar este tipo de infracciones.

Pacificar la red secundaria

La síndica defiende la pacificación de toda la red secundaria de la ciudad, concebida como un espacio de convivencia cívica, implantando la regulación y la señalización de las zonas 30 para crear una red continua que permita los desplazamientos seguros de las bicicletas a través de las citadas zonas 30. La implantación de los carriles bici se podría extender también a la red viaria básica.

Otras recomendaciones que Vilà ha hecho llegar al Ayuntamiento son la necesidad de revisar y modificar la red de carriles bici existentes para reforzar la seguridad de los ciclistas y evitar los conflictos con los peatones y con el resto de vehículos. Los carriles bidireccionales, por ejemplo, comportan un cierto peligro en las vías en que el resto de vehículos circulan en un único sentido de circulación.

La síndica también es partidaria de señalizar claramente los carriles bici situados a las aceras, o de segregarlos, para que quede claro el espacio destinado a los ciclistas y a los peatones, y de instalar más plazas de estacionamiento para bicicletas en la calle.