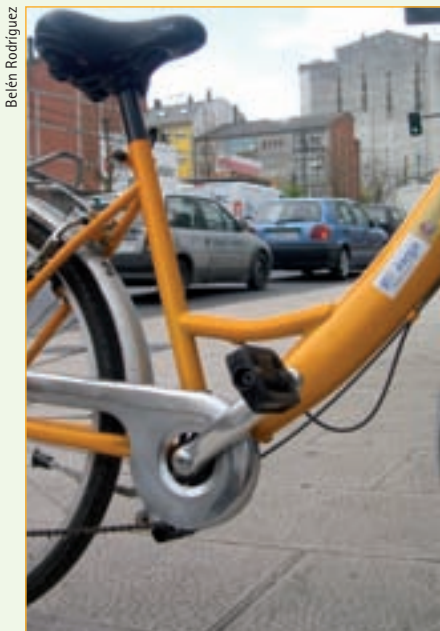


# O ALUGUER MUNICIPAL DE BICICLETAS NAS CIDADES GALEGAS

Reportaxe por Belén Rodríguez

*Os impactos medioambientais e sanitarios que está a xerar o consumo desmesurado de combustíbeis fósiles, sobre todo por mor do transporte, son coñecidos pola meirande parte da poboación. Nas cidades, se cabe, o problema é máis visíbel. Nelas asistimos a miúdo á aglomeración de tráfico de vehículos a motor, impedindo en boa medida a mobilidade urbana a través doutros medios de transporte como a bicicleta ou mesmo a pé, relegados a un segundo ou terceiro lugar. Este feito choca coa manifesta necesidade das cidades actuais de volvérense máis habitábeis e humanizadas, nas que os cidadáns recuperen protagonismo fronte ás infraestruturas e os automóbeis e decidan como han de desprazarse por elas.*

*Porén, nos últimos anos estase a constatar en todo o Estado español un incremento lento pero constante do uso da bicicleta. Están a aparecer movementos cidadáns espontáneos que reivindican o respecto aos cicloturistas nas cidades, como as "masas críticas", e comézase a premiar con subvencións a aqueles municipios que desenvolven plans de mobilidade nos que se prioricen ao peón e á bicicleta. Unha das respostas locais a esta crecente demanda social de espazos urbanos máis limpos, cómodos e fáciles de transitar son os servizos municipais de préstamo ou aluguer de bicicletas que, actualmente, están a funcionar nunhas 30 cidades do Estado, das que 5 son galegas.*



Belén Rodríguez

O aluguer de bicicletas non é unha práctica recente. O movemento reivindicativo do uso público de bicicletas comezou en 1968 en Amsterdam (Holanda) co gallo de reclamar unha cidade máis cómoda e habitábel. Daquela, o servizo público non dispoñía de puntos de recollida polo que se podían atopar as bicicletas en calquera lugar da cidade e non estaban sometidas a ningún mecanismo de seguridade. Era o chamado sistema "aberto". Hoxe en día esta fórmula desapareceu a medida que os cidadáns holandeses adoptaron a bicicleta como medio de transporte principal para a circulación polas cidades.

En 1995, xorde unha segunda xeración de sistemas de préstamo en Copen-

hague (Dinamarca). Alí xa se candeaban as bicis a uns aparcadoiros especiais que funcionaban con moedas, pero non se rexistraba o usuario, polo que proliferaban os roubos. Foi a partir de 2001 cando Europa se decantou por sistemas que rexistran a identidade dos usuarios a través de tarxetas intelixentes coas que se pode retirar e devolver a bicicleta. Nos lugares onde estes sistemas están máis avanzados, a tarxeta permite a intermodalidade con outros transportes de carácter público, son recargábeis ou están vinculadas a unha conta bancaria. Son os sistemas de cuarta xeración.

As cidades galegas optaron polo sistema automático máis sinxelo. Arestora, Ourense, Lugo, Santiago, Ferrol e Pontevedra conforman o grupo de localidades galegas con servizo municipal de préstamo ou aluguer de bicicletas. Desde o ano 2005 o Instituto de Diversificación e Aforro da Enerxía (IDAE) e o Instituto

Enerxético de Galiza (INEGA) están a dotar de recursos aos concellos coa intención de favorecer este vehículo como medio de transporte alternativo para o acontecer diario, non só para os fins de ocio. Aproveitando esta oportunidade, pronto se unirán á experiencia os concellos de A Coruña, Redondela, Culleredo e Vilagarcía de Arousa, cuxos proxectos se atopan en fase de licitación ou concurso.

O sistema escollido precisa de pouco persoal de xestión e mantemento e ofrece a posibilidade, na maioría dos casos, de darse de alta como usuario a través da páxina web do concello. É o caso de Ferrol, que creou unha dependencia exclusiva no municipio para este fin. María López, concelleira de Medio Ambiente louba as vantaxes do sistema pola cantidade de información que aporta, "a través da tarxeta coñecemos cales son os horarios de recollida, a frecuencia de uso, a base máis utilizada, o



Os enganches para bicicletas son aínda escasos nas urbes galegas, mesmo diante dos edificios públicos.

perfil dos usuarios..., a poboación acolleuno de marabilla e nós queremos que se implante totalmente na cidade".

Na Coruña, onde está a piques de entrar en funcionamento, o servizo pretende incorporarse como parte da oferta da chamada tarxeta "Milenium" coa que se pode acceder a outro tipo de servizos públicos. A cidade herculina será a primeira en Galiza que estableza diferentes prezos segundo a tipoloxía do usuario, para turistas e residentes. Neste senso, Lugo, Pontevedra e Ferrol manteñen a gratuidade do sistema para favorecer a participación cidadá, pero non descartan establecer un prezo "simbólico" de uso no futuro, como xa fixeron en Compostela ou Ourense. "Cando mudamos cara ao pago do servizo demos de baixa a todos os usuarios, uns 500, e en dous anos, non só os recuperamos, senón que os cuadruplicamos", asegura Demetrio Espinosa, concelleiro en Ourense.

O INEGA subvencionou a cadanseu concello cuns 140.000 euros para poder poñer en marcha este servizo en Galiza. Os custos de mantemento e reparación corren a cargo dos municipios e oscilan entre os 25.000 e os 100.000 euros anuais, dependendo dos desperfectos, do número de bicicletas e de estacións de servizo. O custo é asumíbel polos concellos, dispostos unánimemente a manter o préstamo e amplialo mentres a cidadanía o demande.

Pontevedra foi a última cidade galega que se animou a implantar o sistema de aluguer, a comezos de 2009. A pesares da súa recente incorporación xa supera en usuarios a Lugo e a Santiago. O ex-concelleiro de Transportes, Guillermo Vázquez, cre que se debe á topografía do terreo e a unha previa política de mobilidade compatíbel coa bicicleta: "Non hai motivo polo cal a bici non poida convivir co vehículo a motor na

Belén Rodríguez



As estacións-base son os puntos de recollida e devolución de bicicletas do servizo municipal de aluguer e sitúanse en puntos estratéxicos da cidade.

nosa cidade, xa que non hai fortes pendentes, a velocidade dos coches está limitada a 30 km/h, pode discorrer por zonas peonís e recentemente colocamos 350 enganches en puntos estratéxicos, ademais de abrimos un pequeno carril-bici desde a periferia ao centro".

Neste tipo de servizos públicos, o único aspecto negativo referido polos edís é a falla de responsabilidade dalgúns usuarios que non coidan adecuadamente das bicicletas, "hai xente que non entende que é un ben público e que nos costa cartos a todos", di o responsable de Transporte en Santiago, Carlos Nieves. No pasado mes de febreiro roubáronse 24 bicis de préstamo en Compostela, por exemplo, e en Ourense realízase un gasto medio mensual de entre 500 e 700 euros por reparacións.

Nalgúns casos, o uso da bicicleta vese prexudicado polas circunstancias orográficas ou climáticas do lugar, segundo indica Xosé Rábade, edil de Transportes en Lugo.

## A OPINIÓN DOS CICLOUSUARIOS

As vantaxes que ofrece este sistema de préstamo son pouco visíbeis polo de agora nas cidades galegas. Está preparado para urbes grandes ou medianas cunha elevada demanda e, principalmente, para favorecer a mobilidade diaria dos residentes. Segundo os estudos do programa europeo NICHES, para que un sistema automático funcione con todo o seu potencial, o tamaño mínimo das cidades debe ser de 200.000 habitantes. Seguindo este suposto, só nas cidades da Coruña e de Vigo podería obter resultados considerábeis; aínda que Vigo polo de agora non ten previsto impulsar este servizo de aluguer. Pero os usuarios cren que o que diferencia uns servizos de préstamo doutros non é tanto o tamaño das cidades, senón o acompañamento de medidas complementarias que faciliten o desprazamento en bicicleta e reduzan a presenza do automóbil nas rúas.

Así pois, botan en falla plans xerais de mobilidade que obedezan a políticas máis sensíbeis coa bicicleta como medio de transporte opcional e de futuro. Santiago Quiroga, usuario en Lugo, comenta que "noutros países, como os do Norte, fixeron políticas de mobilidade que reducen o número de autos nas urbes e potencian a bicicleta axudados por campañas de educación vial e concienciación sobre este medio alternativo". Por tanto, o servizo de préstamo por si mesmo non axudaría a minguar a presenza dos vehículos a motor na cidade, como é recoñecido polo edil de Medio Ambiente do concello de Ourense, Demetrio Espinosa: "Somos conscientes de que o aluguer público non supuxo a retirada de vehículos da rúa, pero é interesante porque fomenta unha 'nova conciencia' de mobilidade".

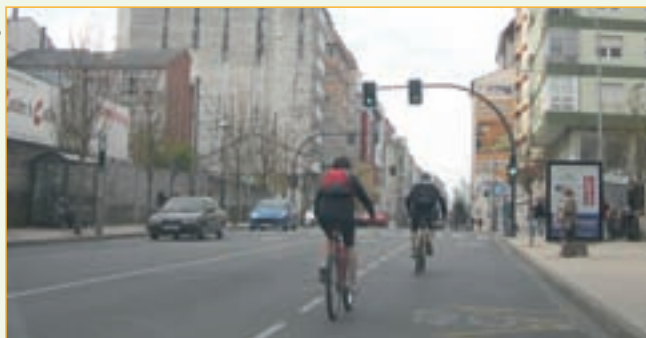
"Ponte en Bici", en Pontevedra, ou "Roda Limpo", en Ourense, defínense como programas de mobilidade urbana

Belén Rodríguez



Os ciclouarios galegos botan en falla nas cidades carrís-bici que faciliten a circulación das bicicletas como medio de transporte e non só de ocio.

Belén Rodríguez



A pesares de que os vehículos a motor predominan nas cidades, a bicicleta comeza a reivindicar o seu lugar na vía pública.

MUNICIPIOS GALEGOS CON PRÉSTAMO DE BICICLETAS	SERVIZOS EN FUNCIONAMENTO					SERVIZOS EN TRÁMITE	
	FERROL	OURENSE	LUGO	SANTIAGO	PONTEVEDRA	CORUÑA	REDONDELA VILAGARCÍA CULLEREDO
Nome	FERROL EN BICI	ENBÍCIATE (Roda Limpo)	REBÍCICLATE	COMBICI	PILLA BICI (Ponte en Bici)	BICICORUÑA	SD
Ano Implantación	Setembro 2007	Setembro 2007	Setembro 2007	Xuño 2008	Xaneiro 2009	Verán 2009	Verán 2009
Nº Bicis	115	100	100	100	100	150	SD
Nº Estacións-base	4+3	5+3	5	7	5	10	SD
Bases máis utilizadas	Portanova Peirao	Pavillón dos Remedios	Campus Univ. Estación Bus	Campus Sur Estación Bus	G. Mellado Universidade	SD	SD
Nº usuarios **	4.600	2.400	840	400	3.000	SD	SD
Nº usos **	25.000	7.300	5.600	2.800	5.700		
Horario usos (inverno e verán)	09.00-20.00 08.00-22.00	09.00-19.00 09.00-21.00	08.00-19.30 08.00-21.00	09.00-18.00 08.00-22.00	08.30- 20.30	SD	SD
Limites uso	2 horas	4 horas	3 horas	1 hora	2 horas	SD	SD
Tempo de espera ata o próximo uso	Tras 2 horas	Tras ½ hora	Tras ½ hora	Tras 10 min.	Tras 5 min.	SD	SD
Orzamento							
INEGA (subv.)	140.000	140.000	140.000	140.000	132.000	SD	SD
Concello (anual)	42.000	25.000	SD	SD	93.000	SD	SD

\*SD: sen determinar \ \*Fonte: elaboración propia \ \*\*Datos ata o mes de abril 2009

dos que forman parte os servizos de aluguer "Pilla Bici" e "Enbíciate", respectivamente. Na súa virtude, os concellos invisten recursos municipais para creación de infraestruturas adecuadas á bicicleta (carris-bici), a implantación de enganches en puntos estratéxicos ou a creación de zonas de velocidade reducida para os automóbeis. Aínda así, algúns ciclousoarios queixanse de que a maioría dos carris-bici están destinados fundamentalmente ao ocio, como María Durán de Ourense, "van pola beira do río, o que non facilita nada a vida diaria". Cren que estas infraestruturas deberan de conectar a periferia co centro da urbe. En Ferrol máis de 400 usuarios son residentes de localidades próximas, como son Narón ou Fene.

Outra das eivas denotadas é a falla de enganches onde candear as bicis nas

estacións de tren ou autobuses que permitan a intermodalidade do transporte público, ou diante dos edificios administrativos e universidades. "En Santiago non hai onde deixalas nin na Estación de Tren nin no Hospital, creo que o préstamo municipal melloraría moito suplindo estas deficiencias", afirma Manuel Salgado, usuario en Compostela. O mesmo problema aparece en Lugo, cidade que carece de enganches ou aparca-bicis xunto ás dependencias públicas ou aos grandes centros comerciais. De feito, estes destinos son os lugares máis concurridos polos usuarios do préstamo, así o indican datos facilitados polo INEGA.

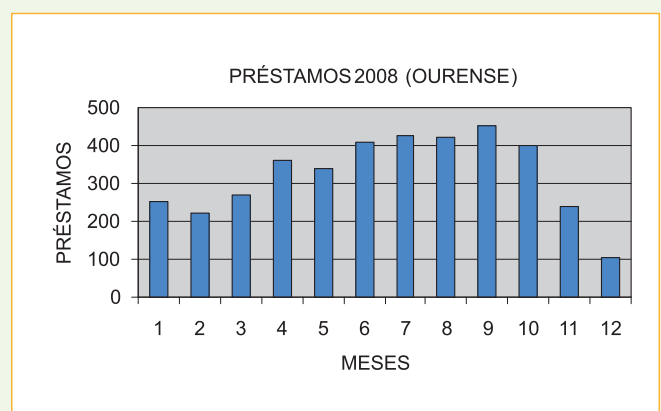
Tamén o número de estacións-base de recollida de bicicletas, entre 4 e 10 dependendo das cidades, é considerado reducido en xeral. Nestes puntos é onde se recollen e devolven as bicis do aluguer.

En Ferrol e Ourense prevese o aumento de 3 postos-base ao longo deste ano. "Cantas máis bicicletas e aparcadoiros, máis posibilidades hai de que a xente faga uso delas", comenta Elena López de Ferrol, "principalmente nas zonas de traballo".

No entanto, a maioría das críticas apuntan ás limitacións do horario de préstamo. A pesares de que os sistemas automatizados están preparados para funcionar as 24 horas do día, en todas as cidades galegas se restrinxe o uso diario por usuario de 1 a 4 horas, aínda que pode volver utilizala transcorrido un tempo tras o último uso. Compostela é a cidade máis restritiva neste senso, pois limita a 1 hora o tempo de uso e ademais é a que finaliza máis cedo o horario de préstamo no inverno. Manuel Salgado critica estes aspectos, pero cre unha van-



Datos de xullo 2008 a febreiro 2009. En Compostela, a media diaria de desprazamentos son 13 viaxes e cunha duración media de 19 minutos.





#### PERFIL DO USUARIO/A:

Predomina o xénero masculino, con idades comprendidas entre os 25 e 50 anos e son residentes.

#### DEMANDAS DO USUARIO/A:

- Plan xeral de mobilidade.
- Ordenanza municipal de mobilidade.
- Favorecer a intermodalidade dos transportes públicos.
- Redución da velocidade dos vehículos a motor e limitacións de circulación.
- Campañas de sensibilización e educación vial sobre a bicicleta.

- Estacións-base e enganches en puntos neuráxicos da cidade (hospitais, administracións, universidades, estacións de transporte, centros comerciais...).
- Ampliar horarios de uso e adaptalos á vida laboral dos cidadáns.
- Carrís-bici, principalmente desde as periferias das urbes cara ao centro.

#### OUTRAS PROPOSTAS:

- Penalizar os transportes contaminantes, a través de peaxes ou tarifas.
- Ordenanza que regule especificamente a circulación da bicicleta polo municipio.

taxe, pola contra, poder retirar dentro do horario establecido máis dunha bicicleta cunha soa tarxeta. Tamén propón que se poida utilizar a mesma tarxeta intelixente en todas as cidades galegas con servizo de aluguer para poder gozar das súas vantaxes en calquera momento.

En termos globais, os ciclousuarios galegos do aluguer público de bicicletas apostan decididamente por este tipo de iniciativas, mesmo tendo que afrontar un custo anual, pero animan a que os concellos establezan melloras, non só de tipo funcional, senón na planificación urbanística e de mobilidade das cidades nas que os vehículos motorizados tendan a perder as súas prioridades.


En varias cidades galegas (como podemos observar na táboa) os usuarios son milleiros, pero a xulgar polo número de usos totais rexistrados desde a posta en marcha do sistema, é probábel que moitos deles dispoñan da tarxeta, mais non a utilicen, ou a usen excepcionalmente. Así, a frecuencia de uso é maior en Lugo e Ourense, a pesares de seren as cidades con menos usuarios rexistrados. Ferrol presenta a situación máis óptima con relación ao número de usuarios e ao número de usos.

## OUTROS SERVIZOS DE PRÉSTAMO VIXENTES

A consellaría de Medio Ambiente impulsa desde o curso 2006-2007 o préstamo ou cesión de bicicletas para a comunidade universitaria de Compostela e A Coruña. Baixo o lema "Móvete contra o cambio climático" pretende animar aos estudantes, docentes e persoal administrativo das universidades a facer uso deste vehículo para contribuír ao aforro enerxético, á minimización das emisións contaminantes e para facilitar a mobilidade nas áreas universitarias. O servizo consiste na cesión dunha bicicleta por usuario e curso

e no asesoramento técnico durante o tempo de vixencia do programa. A USC ten 300 bicicletas destinadas a este fin, entre os Campus de Santiago e Lugo, e a UDC presta 85.

Nas dependencias da Xunta de San Caetano e San Lázaro tamén se dispón dun servizo interno de préstamo para os traballadores e persoal funcionario co gallo de facilitar o seu desprazamento entre as distintas dependencias administrativas. Nese ámbito están a disposición 20 bicicletas.



**ESPACIO  
sub  
marino**

**A túa revista sub  
feita desde Galicia  
para todos os amantes do mar**

**[www.espaciosub.com](http://www.espaciosub.com)**