



Estación habilitada en la Acera de la Marina, una de las seis que se pondrán en marcha el lunes. :: CARLOS MORET

Un pedaleo con polémica

La oposición critica el sistema de alquiler de bicis por su «elevado coste para la ciudad» y por adjudicarse sin concurso público

Cada una de las 400 bicicletas y su mantenimiento anual sale por 3.300 euros, que paga en especie la empresa que gestiona la publicidad en las paradas de autobuses

:: F. JIMÉNEZ

MÁLAGA. Antes de que eche a andar el próximo lunes, el sistema de alquiler de bicicletas impulsado por el Ayuntamiento de Málaga ya está marcado por la polémica. Los dos partidos en la oposición (PSOE e IU) coincidieron ayer en criticar el coste que la iniciativa tendrá para la ciudad, ya que aunque los cinco millones de inversión para la adquisición de las 400 bicis y las 20 estaciones más el millón anual para su mantenimiento hasta 2021 no saldrán directamente de las arcas públicas, sí que lo hacen como pago en especie de parte del canon de 4,6 millones

anuales (2,5 se abonan en metálico) que la empresa Cemusa debe aportar como concesionaria de la explotación publicitaria del mobiliario urbano de la ciudad. Así, el precio unitario por bicicleta, incluido su mantenimiento anual, es de 3.304,21 euros, una cifra que la portavoz socialista, María Gámez, tachó de «despropósito», remarcando que con esos 13 millones «por solo 400 bicis se podrían haber regalado 110.000 a los malagueños». A modo de comparativa, en otras ciudades como Barcelona, Zaragoza o Sevilla el coste es de unos 3.000 euros por bici. Según un estudio del Instituto para la Di-

versificación y Ahorro de la Energía (IDAE), dependiente del Ministerio de Industria, el precio puede oscilar entre los 1.400 y los 3.900 euros por año y vehículo.

Pero más allá de la vertiente económica, las críticas desde la oposición se centran fundamentalmente en el hecho de que no se haya convocado un concurso público para la gestión del sistema convencidos de que, al concurrir varias empresas, po-

PSOE e IU reclaman la creación de más carriles bici para incentivar el uso de las dos ruedas

drian rebajarse los costes. «Se le ha dado el contrato a una empresa sin que puedan competir otras, lo que supondría un gasto menor», apuntó el portavoz de IU, Eduardo Zorrilla. Sobre esta cuestión, el concejal de Movilidad, Raúl López, se mostró contundente: «¿Para qué se va a convocar un concurso cuando ya hay un contrato que te permite hacerlo? Si se hiciera ahora a ver qué empresa nos da seis millones (cinco por la inversión y otro por el mantenimiento del primer año)».

Modificación del contrato

El encargo a Cemusa (perteneciente al grupo FCC) es posible en virtud de la modificación del contrato firmado en 2006 que ambas partes acordaron en 2012, en la que a cambio de abonar los 10,5 millones que adeudaba al Ayuntamiento y retirar el recurso judicial interpuesto para reclamar una revisión del canon ante la caída de sus ingresos, la entidad logró que el Consistorio accediera a recibir parte del pago en especie. «El contrato original ya permitía esta fórmula de pago, lo que se hizo fue variar esa proporción, y eso es legalmente viable porque así consta tanto desde la Asesoría Jurídica como de la Intervención», remarcó López, quien presumió de que el equipo de gobierno «haya conseguido no solo que la empresa se ponga al día, sino también mantener un contrato de más de cuatro millones anuales incorporándole un servicio que teníamos previsto poner en marcha».

Nada que ver con la visión de Gámez, quien criticó que «en vez de rescindirse el contrato por la deuda acumulada desde 2006, el Ayuntamiento paga hasta un 30% más por un sistema que será de dudosa utilidad porque lo primero que hay que hacer es crear más carriles-bici». Una exigencia a la que también se sumó el líder de IU, quien recordó que el Plan de Movilidad Sostenible y el Plan Director de la Bicicleta, que contemplaba triplicar los kilómetros de carriles bicis y mejorar los existentes, «se encuentran completamente olvidados en un cajón». En contraposición a Málaga, con 26,6 kilómetros de vías reservados exclusivamente para las bicis, Zorrilla puso el ejemplo de Sevilla, con 120.