

EL BIKE SHARING COMO HERRAMIENTA DE SOSTENIBILIDAD PARA ÁREAS METROPOLITANAS

Juan Bueno Carrillo

Director Desarrollo de Negocio, MOVUS, España

Mauro Fiore

CEO MOVUS, España

RESUMEN

El área metropolitana de Valencia dispone de un servicio de bicicleta compartida interoperable entre los distintos municipios, constituyendo una opción de transporte siempre disponible que fomenta los viajes intermodales y que vertebra el territorio.

1. ANTECEDENTES: LA BICICLETA PÚBLICA, BIKE-SHARING.

El concepto de bicicletas de uso público comenzó en el año 1968 en Ámsterdam (Holanda). La primera experiencia consistió en poner a disposición del público una flota de bicicletas sin puntos específicos donde recogerla o dejarla una vez finalizado el desplazamiento. Este sistema se conoció como “bicicletas blancas”, por el color de la flota que se utilizaba. De esta forma, se consiguió poner en marcha un medio de transporte ecológico, saludable y económico siempre accesible a los usuarios. Debido a que no se disponía de ningún sistema de seguridad y seguimiento de las bicicletas, el sistema no progresó.

Una segunda generación de bicicletas públicas comenzó en 1995, con el servicio de préstamo Bicyklen en la ciudad de Copenhague. Este sistema aún funciona y consiste en bicicletas encadenadas que pueden liberarse con una moneda. Este sistema sigue registrando altas tasas de robos, ya que no hay un registro de usuarios ni se puede hacer un seguimiento de la flota de bicicletas.

En 2001 se lanzó en Lyon el sistema Velo’v, que por primera vez incluyó un sistema de seguridad en los préstamos: existe un sistema más robusto de registro de usuarios y control de usos.

A partir de esta fecha, el número de ciudades que implantaron sistemas de bicicleta pública aumentó rápidamente, consolidándose como una oferta de transporte público individual.

En España, a diferencia de algunos países europeos con más tradición ciclista, la implantación de estos sistemas en España comenzó algo más tarde, coincidiendo con la puesta en marcha de un plan de ayudas por parte de IDAE y la elaboración de una guía metodológica para el fomento del uso de la bicicleta y la implantación sistemas de bicicleta pública.

Sin embargo, tanto a nivel español como en el resto de Europa, son escasos los ejemplos de sistemas interoperables entre distintos municipios, como ocurre en el caso del área metropolitana de Valencia.

Los sistemas de bicicleta pública, a menudo también llamados de préstamo de bicicletas o de bicicletas compartidas, son un servicio de movilidad que presenta necesariamente dos características: las bicicletas han de ser accesibles desde el espacio público y los usuarios han de poder usar una bicicleta para realizar un viaje de trayecto único, es decir, coger la bicicleta en una base o estación y devolverla en otra distinta. Los servicios de bicicleta pública constituyen una innovación para la movilidad ciclista en el sentido que los usuarios pueden usar una bicicleta para la movilidad cotidiana sin necesidad de adquirir una bicicleta.

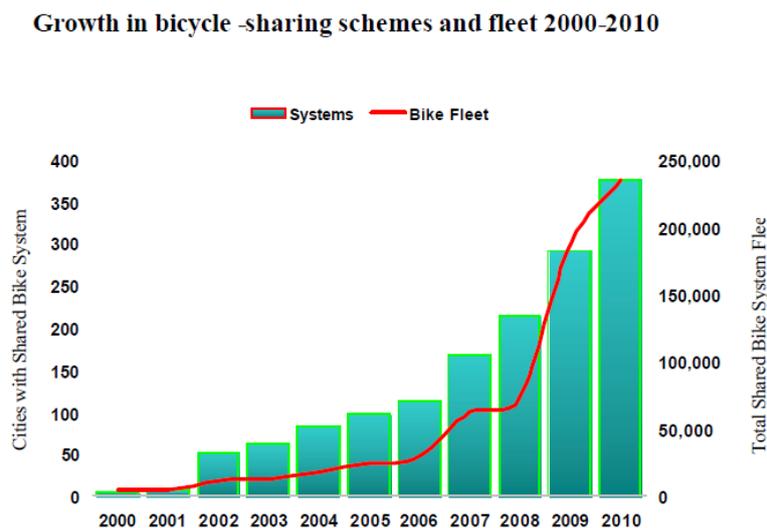


Fig. 1 – Crecimiento de los sistemas de bicicleta pública. Fuente: Midgley 2011. Bicycle-sharing schemes: Enhancing sustainable mobility in urban áreas.

Los sistemas de bike-sharing se han demostrado como una herramienta muy útil para potenciar la movilidad ciclista en las ciudades y, en la medida en la que se integran con el transporte público, suponen un estímulo a los desplazamientos intermodales. Experiencias como el sistema MIBISI operado por MOVUS en los municipios del área metropolitana de

Valencia ponen también de manifiesto la importancia que puede adquirir la bicicleta pública para articular desplazamientos interurbanos en zonas conurbadas, completando la oferta de transporte público.

La correcta selección de la cantidad y la ubicación de los puntos de préstamo o estaciones, teniendo en cuenta la densidad de población, estructura urbana, puntos de atracción y generación de viajes y nodos de comunicación influyen directamente en el grado de uso del sistema. Los elementos del sistema de préstamo se localizan en vía pública, en puntos fácilmente localizables para los usuarios, convirtiéndose en la principal campaña publicitaria del sistema. Este hecho supone que la imagen o estética del propio sistema y de las bicicletas influyen directamente como elemento de atracción para los usuarios.

2. SERVICIO METROPOLITANO DE BICICLETA PÚBLICA: MIBISI

Desde 2011, 12 municipios del área metropolitana de Valencia han implementado sistemas de bicicleta compartida (operados por MOVUS con el nombre comercial MIBISIVALENCIA), con una característica especial: todos los sistemas son compatibles. Además, estos sistemas están perfectamente integrados en el sistema de transporte público gracias a una tarjeta que funciona por radiofrecuencia (sin necesidad de introducirla en ningún dispositivo) que se puede utilizar en todos los transportes públicos de la región. Esta medida, junto con una ubicación adecuada de los estacionamientos, sirve para promocionar los viajes intermodales. Otro aspecto a destacar reside en que la bicicleta compartida se posiciona como otra opción, siempre disponible y económica, de transporte público entre los municipios y Valencia aunque, sin embargo, se requieren mejorar las conexiones entre dichos municipios.

Actualmente, se está desarrollando un proyecto para mejorar las conexiones de la bicicleta compartida con la ciudad de Valencia (a través de la implementación estratégica de estaciones de MIBISI en los nodos de transporte).

Esta innovadora forma de integrar los sistemas de bicicleta compartida y transporte público está impulsando un cambio cultural, haciendo posible que los ciudadanos consideren la bicicleta como otra solución de transporte.

Se establece, como requisito previo para alcanzar el éxito en la implementación de sistemas coordinados, el desarrollo de un PMUS a nivel regional.

3. COMPLEMENTARIEDAD DE LOS SERVICIOS DE BICICLETA PÚBLICA CON EL TRANSPORTE PÚBLICO

Los servicios de bicicleta pública, así como otros servicios de movilidad compartidos,

asociados al transporte están cada vez más presentes en nuestras ciudades, fomentando un cambio de mentalidad hacia un uso más sostenible de los modos de transporte y asociando a modos tradicionalmente unidos a la propiedad del vehículo nuevas formas de uso.

Para poder comprender cómo se realizará el servicio es necesario conocer cuáles son los agentes que intervienen en el proceso. En primer lugar destacan los **Operadores del Sistema**, sociedades mercantiles que desarrollan las funcionalidades propias de la gestión como por ejemplo el alta, identificación y autenticación del usuario, la monitorización y mantenimiento del sistema, la gestión de los servicios asociados a cada usuario, la gestión de incidencias y la facturación del servicio.

En segundo lugar, pero igualmente importante, se haya el **Usuario del Sistema**, es decir, la persona física o jurídica que solicita el alta del servicio y que interactuará con el sistema.

Por último conviene señalar que también interviene otro agente en el sistema, que puede coincidir o no con el operador. Se trata del **Proveedor de la Infraestructura**, es decir, aquella entidad vinculada a la implantación y mantenimiento de las bases.

Para el correcto funcionamiento del servicio entre todos los agentes implicados debe facilitarse la comunicación e información de forma continuada mediante un sistema de gestión centralizado.

Por otro lado, estas nuevas opciones de transporte urbano no requieren grandes cambios y/o inversiones en infraestructura, lo que claramente supone una gran ventaja. Las inversiones para la puesta en marcha de sistemas “sharing” pueden asimilarse a mobiliario urbano: estacionamientos para bicicletas, puntos de recarga para vehículos eléctricos, reserva de espacios de estacionamiento, cambios en la prioridad en determinados viales, etc. Así, estos sistemas se articulan como herramientas sencillas y relativamente económicas de cara a tratar de influir sobre los patrones de movilidad de una ciudad.

Los servicios de bicicleta pública se complementan con el resto de servicios de transporte de la ciudad, completándolo y apoyándolo. Además, supone un incentivo de cara a potenciar nuevos servicios en la ciudad, tales como el car-sharing, dado que los usuarios ya tienen interiorizado el concepto de utilizar un vehículo para sus desplazamientos, en este caso la bici, del que no tienen la propiedad, que solo usan (y pagan) por el trayecto que necesitan, despreocupándose de otros parámetros como mantenimiento o amortización. Se prima que el sistema sea cómodo y se adapte a las necesidades. Eligen utilizar la bicicleta o no, en función de factores como proximidad en origen y destino, facilidad de acceso, coste, etc., y esta forma pensar y actuar puede trasladarse también al coche y a los servicios de car-sharing.

De esta forma, ambos servicios “sharing” se benefician uno del otro, conformando una

nueva oferta de transporte público, en línea con el Libro Verde de la Comisión “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”.

5. RELACIONES ESENCIALES

Para el buen funcionamiento y éxito de los servicios es esencial establecer colaboraciones entre las administraciones locales y los gestores de transporte público.

Las administraciones locales gestionan el viario público, y por tanto el espacio de estacionamiento público, por lo que pueden actuar sobre la disponibilidad y prioridad de utilización del mismo. Estas administraciones pueden dar prioridad al estacionamiento para vehículos más sostenibles, incluyendo los vehículos compartidos y aquellos más pequeños y más eficientes. La política que se desarrolle en este sentido es vital de cara a ofrecer estacionamientos en puntos estratégicos para el carsharing.

Del mismo modo, las administraciones locales deben colaborar en la selección de los puntos más adecuados donde instalar las estaciones de bicicletas, pudiendo afectar a espacios anteriormente utilizados para otros usos, como estacionamientos. Además, la puesta en marcha de sistemas de bicicleta pública deberá ir acompañada de otros instrumentos en pro de la movilidad ciclista.

Por otro lado, dado que los servicios se crean con el objetivo de completar la oferta de transporte público, se debe prestar especial atención a su integración con transportes públicos. La intermodalidad hace referencia a la utilización de más de un modo de transporte para realizar un determinado trayecto. Este concepto implica también el diseño y la planificación de modos de transporte de forma complementaria. En el caso del “sharing” el concepto de intermodalidad se hace aún más importante, ya que los usuarios utilizan los modos que mejor se adaptan a sus desplazamientos y llegan incluso en muchos casos a no disponer de un vehículo propio.

Con la integración entre modos se hace referencia a completar la oferta de transporte público en una ciudad, de forma que los habitantes de la ciudad tengan acceso al autobús, metro, bicicleta pública y carsharing de una forma sencilla y cómoda. El objetivo de los sistemas de transporte público de las ciudades es conseguir captar viajeros que utilizan su vehículo particular. Una vez se ha logrado que una persona se desplace en transporte público, hay que darle la información y las facilidades necesarias para que pueda elegir qué modo o modos se adaptan mejor a las necesidades concretas de cada desplazamiento. En la medida en la que se consiga ofertar un servicio integrado eficiente se mejora la oferta del transporte público.

Cabe mencionar además, otros sistemas de transporte que salen beneficiados de esta nueva

cultura del transporte y la aplicación de nuevas tecnologías, como pueden ser los car-pooling (no tradicionales, si no apoyados en tecnología que resuelva la problemática asociada a estos sistemas) o las líneas de autobús a la demanda, que suponen importantes ahorros para el explotador y aumentan la flexibilidad del servicio para los usuarios.

6. NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD

La nueva cultura de la movilidad urbana, con nuevas formas de entender los transporte, como es el caso del concepto de la bicicleta pública en movilidad, suponen una oportunidad y un reto para los operadores de transporte y administraciones públicas, para cambiar nuestras pautas de movilidad hacia unas más sostenibles y a la vez, más económicas y competitivas.

Asimismo, el desarrollo tecnológico actual permite introducir herramientas para la gestión de los servicios muy completas y a precios relativamente económicos y, a la vez, ofrecer al usuario final información en tiempo real sobre multitud de parámetros: situación del tráfico, bicicletas o coches disponibles en un determinado entorno, opciones de transporte para un trayecto, etc. Nos encontramos también inmersos en un momento de la historia donde los avances tecnológicos se transfieren de una forma muy rápida a la sociedad, factor también aprovechable por estos nuevos servicios, que entre otros parámetros, se caracterizan por el uso de desarrollos tecnológicos aplicados.

En línea con esta nueva cultura, el logro de acuerdos entre las distintas administraciones de cara a lograr acuerdos y potenciar el uso compartidos de servicios es sin duda un elemento a tener en cuenta. El éxito del servicio de MIBISI radica precisamente en haber sido capaces de coordinar los servicios de 12 municipios del área metropolitana de Valencia, compartiendo entre ellos el sistema y las bases de datos. El logro social alcanzado permite permeabilizar la red de transporte, ofreciendo una solución al transporte intermunicipal, hasta ahora, muy focalizado en las relaciones pendulares con Valencia. La creación de nodos de intercambio en la propia ciudad, donde se permita dejar una bicicleta del sistema metropolitano y acceder a otros servicios de transporte (metro, autobús o bicicletas de la ciudad) está suponiendo también un cambio sustantivo en el servicio.