
la bicicleta pública: una alternativa sugerente para extender el uso de la bici como medio de transporte

Un sistema de bicicleta pública, o de bicitransporte, consiste en un grupo de bicicletas que son accesibles a cualquier ciudadano para realizar desplazamientos urbanos a corta distancia y normalmente en cortos periodos de tiempo. Las bicicletas se encuentran almacenadas por grupos en una serie de puntos de la ciudad. Desde aquí, el usuario puede obtener una bici, realizar un desplazamiento y depositar la bici en el mismo o en otro punto de almacenamiento.

Los sistemas de bicicleta pública surgieron hace algunos años en forma de experiencias piloto en ciudades del centro y el norte de Europa. En España, actualmente este sistema está presente en ciudades como Córdoba, Gijón o Bilbao, pero tanto el número de vehículos (muy escaso) como la disposición de los puntos de aparcamiento impiden que el sistema sea una alternativa real de movilidad para los ciudadanos.

Pese a ello, los sistemas de Bicicleta Pública parecen resurgir de nuevo debido a tres aspectos principales:

El contexto de la gestión de la movilidad urbana está cambiando sustancialmente, explorándose nuevas alternativas de movilidad no contaminante. Ello provoca que haya un renovado interés por la bicicleta como medio de transporte y por todo lo que contribuya a fomentarla. Las administraciones locales están dispuestas a apostar por experiencias de este tipo y convertirlas decididamente en opciones viables y útiles para la ciudad.

Existe una corriente inversora en otras ciudades españolas y europeas a favor de estos sistemas que, por otra parte, son mucho más baratos que otras alternativas o medios.

Se han desarrollado una serie de mejoras tecnológicas que permiten una gestión integrada de sistemas de bici pública a gran escala. La irrupción de la transmisión inalámbrica de datos ha mejorado apreciablemente las posibilidades de control del material y la agilidad del sistema para con el usuario. A ello se han unido las posibilidades de desarrollo de nuevos materiales y dispositivos en las bicicletas, lo que ha facilitado la exclusividad de algunos componentes y piezas dificultando o haciendo inútil el robo del vehículo.

Ciudades como Oslo (Noruega) o Lyon (Francia) han apostado de forma resuelta por sistemas de bici pública, desarrollándolos a gran escala con la intención de incorporar un nuevo servicio a la movilidad urbana.



Sistema de Bicicleta Pública en Oslo (Noruega)



Sistema de Bicicleta Pública en Lyon (Francia)

² La población del área metropolitana de Lyon asciende a un millón y medio de habitantes aproximadamente. El sistema de bici pública presta servicio en un área urbana de unos 600.000 habitantes. Estos niveles poblacionales son muy similares a los de la ciudad de Sevilla y su área metropolitana.

08.1. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE UN SISTEMA DE BICITRANSPORTE

- El sistema debe ser versátil, poseer bajo impacto urbano y urbanístico. Los equipos necesarios deben ser fáciles y baratos de instalar, lo que permite también que puedan estar operativos en un corto espacio de tiempo. Los diseños del mobiliario y su ubicación deben estar pensados para que no sean barreras físicas, sobre todo para los peatones.
- El sistema debe facilitar la intermodalidad. De hecho, esta es una de las características esenciales de todo el sistema ya que permite la utilización de una bicicleta a usuarios que utilizan otros medios de transporte y que no podrían transportar la bicicleta en el interior de los autobuses o los vagones de los metros o ferrocarriles.
- El sistema debe ofrecer diversos modos de abono y pagos (abonos temporales, tarjetas de crédito, etc.). Ello permitiría que cualquier ciudadano pudiera hacer uso de una bici con sólo poseer una tarjeta.
- El funcionamiento del servicio debe ser ágil y fiable. Los usuarios deben tener la impresión de que el sistema funcionará siempre en buenas condiciones, lo que contribuye a que la incertidumbre sea mínima.
- Debe alcanzarse un determinado nivel de autorregulación en la disposición y el número de bicicletas. Esta autorregulación se alcanza con el tiempo, estudiando los hábitos de movilidad de los usuarios del servicio. Por ello, es recomendable que la implementación del sistema se realice de forma escalonada. De todas formas, el sistema debe contar con una serie de vehículos para transportar masivamente las bicicletas de un lugar a otro en caso de demanda excesiva o de déficit en alguno de los puntos.
- Es muy importante estudiar la localización y el número de aparcamientos para que el usuario siempre tenga la impresión de que existe un aparcamiento cerca tanto del origen como del punto de destino.
- Las bicicletas deben poseer elementos exclusivos (frenos, cierres de las ruedas, manillar, etc.) al objeto de que sea inútil su robo ya que esos componentes no pueden utilizarse en bicicletas convencionales.

08.2. UN SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA PARA SEVILLA

El proceso de fomento de todo lo relacionado con la bicicleta como medio de transporte en el que se encuentra Sevilla hace que el momento actual sea idóneo para poner en marcha una iniciativa de servicio público de bicicletas a gran escala. La creación de una red de vías ciclistas conectada entre sí y que da servicio a la mayoría de los equipamientos y zonas de la ciudad central es un elemento que añadirá consistencia a esta propuesta.

El bajo coste de este tipo de medidas aconseja que sea abordada independientemente de la fórmula que se elija para financiarla³. Hay que tener en cuenta que el sistema podría llegar a tener un nivel de servicios de unos 7.300.000 de viajes al año. Si se considera que el coste de la puesta en marcha del servicio puede ascender a unos tres millones de euros y que el sistema puede estar vigente durante diez años con las mismas instalaciones, cada viaje resulta a un coste de unos 4 céntimos de euro; cantidad mucho más reducida que el coste correspondiente a cualquier tarifa o subvención que pueda producirse a cualquier otro sistema de transporte público (autobuses urbanos e interurbanos o costes indirectos debidos al transporte privado).

Un estudio somero de posibles localizaciones atendiendo principalmente al criterio de proximidad (unos 150 metros entre aparcamientos) ofrece como resultado que con unos cien puntos es

³ Lo más común es que este tipo de sistemas se pongan en funcionamiento como servicio complementario a la ciudad por parte de una empresa que obtiene una concesión de mobiliario urbano y publicidad. De hecho, las empresas más importantes del sector son aquellas cuyo negocio principal es la publicidad en el medio urbano. No obstante, ya hay ciudades, como Barcelona, dispuestas a apostar por este sistema sin que medie concesión administrativa alguna, es decir, pagando el coste íntegro de instalación y manteniendo el sistema a base de las aportaciones de los usuarios.

posible abarcar toda la red futura de vías ciclistas. No obstante es preciso señalar que habría que localizar puntos en zonas por donde no discurrirán estos (Avenida Luis Montoto, por ejemplo) y aumentar su densidad en áreas donde se prevea mayor uso (Casco Antiguo, distritos universitarios, áreas con gran carga residencial, en los alrededores de centros intermodales, etc.).

El sistema necesitaría un lugar para la ubicación de las instalaciones centrales donde se localizarían el taller de reparación y las oficinas de gestión del sistema. Este lugar debe ser cercano a las zonas de mayor uso y tener, al mismo tiempo, fácil accesibilidad para poder cargar y descargar bicicletas en los vehículos de redistribución, que suelen ser camiones de pequeño tamaño. Una localización idónea podría corresponder a los Bajos del Paseo Marqués del Contadero.

Las posibilidades de éxito de un sistema de este tipo son altas si se atiende, no sólo a los niveles de uso en otros lugares donde se ha implementado a gran escala, sino también a las respuestas que los ciudadanos de Sevilla han dado cuando se les preguntaba si utilizarían un sistema de este tipo. En el Estudio de Investigación realizado para saber cómo acoge la población sevillana todo lo relacionado con la bicicleta como medio de transporte también se preguntó sobre este asunto⁴. El porcentaje de respuestas afirmativas ascendió a un sorprendente 39% del total de la población que considera que utilizaría este sistema, lo que significa un total de unos 275.000 usuarios potenciales. El resultado más relevante, en este sentido, es que más del 29% de los entrevistados, no usuarios de bicicletas en la actualidad, contestan a la pregunta de manera

⁴ La pregunta que se realizó fue la siguiente: "imagine que existiera la posibilidad de alquilar bicicletas siendo la primera media hora gratis, la siguiente media hora completa a 0,50 euros y cada hora adicional a 1 euro, pudiendo dejar la bicicleta en cualquier punto de la ciudad y a cualquier hora, sin tener que volver al lugar donde la alquiló inicialmente. ¿Cree que utilizaría este servicio?".

afirmativa, lo que permite concluir que este servicio podría servir para animar a gente a incorporarse al uso habitual de la bicicleta en la ciudad.

Parece también inferirse de los resultados de la encuesta que los usos tenderían a concentrarse en los días no laborables, si bien es mayoritario en número de personas que utilizarían el sistema tanto en días laborables como en no laborables. Este aspecto difiere sustancialmente con respecto a las experiencias de otras ciudades, donde los usos en días festivos alcanzan alrededor de un 75% de los usos en días laborables. Es de suponer que la instalación del sistema tiende a modificar alguna de estas pautas una vez que ya está operativo y que los ciudadanos lo consideran una alternativa de transporte real, también para los desplazamientos cotidianos.