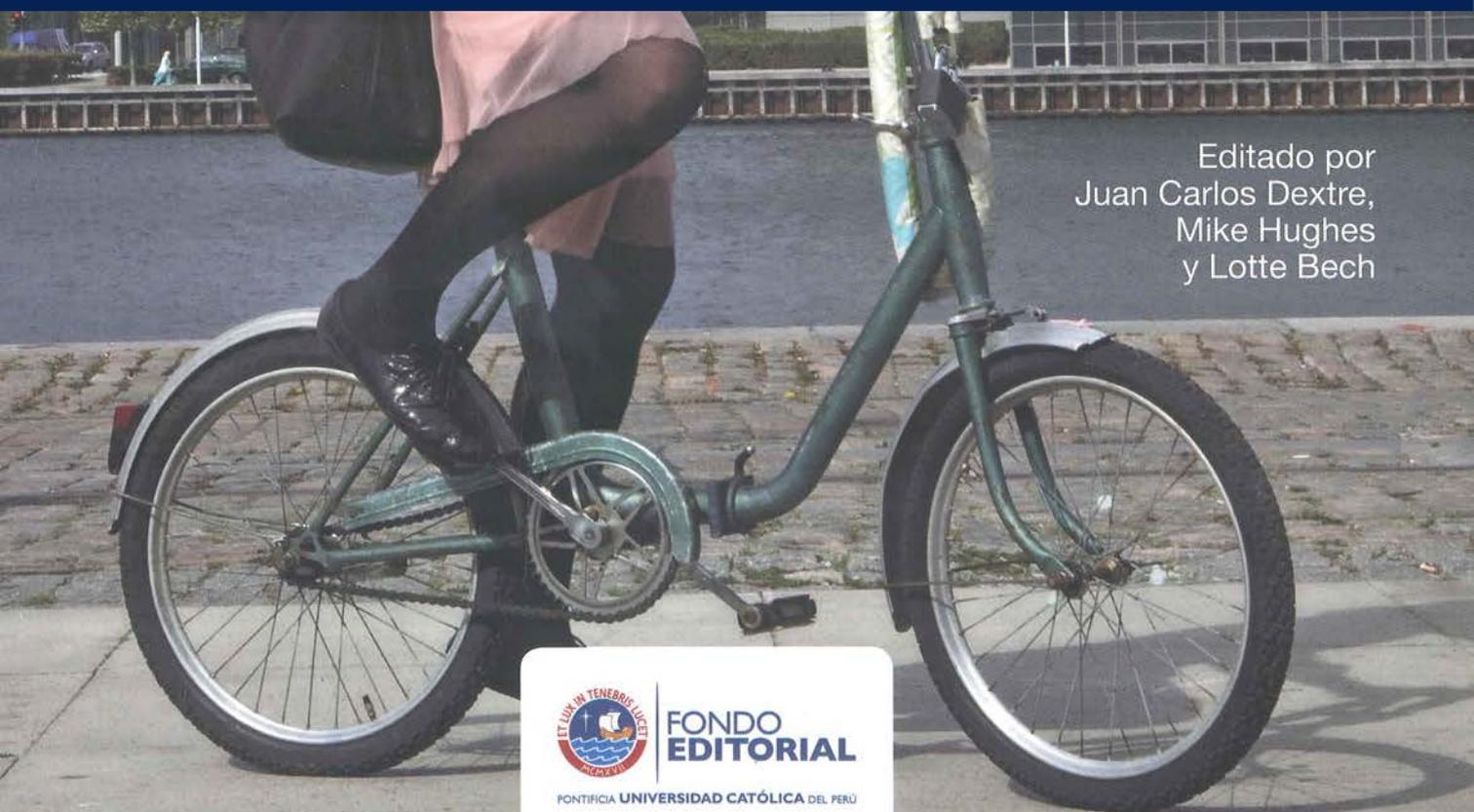


Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



Capítulo 15



Editado por
Juan Carlos Dextre,
Mike Hughes
y Lotte Bech



FONDO
EDITORIAL

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

© *Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo*

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2015
Av. Universitaria 1801, Lima 32, Perú
Teléfono: (51 1) 626-2650
Fax: (51 1) 626-2913
feditor@pucp.edu.pe
www.fondoeditorial.pucp.edu.pe

Primera edición en Inglés

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech (editors), 2013

Primera edición en español

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes y Lotte Bech (editores), 2015

Corrección: Sergio Rebaza (Grupo Limonta)

Diseño y gráficos: Kaenia Estudio Creativo

Fotografía: Mikael Colville-Andersen (portada y abridoras: 1, 19, 66, 123, 159, 185, 209 y 241).

Las demás fotos, salvo en los casos en que se especifique, pertenecen a los autores de los artículos.

Primera edición: mayo de 2015

Tiraje: 500 ejemplares

Esta publicación está protegida por la Ley de Derechos de Autor. Está prohibida la reproducción, parcial o total, de cualquier parte del libro sin autorización expresa de los editores: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2015-06072

ISBN: 978-612-317-091-2

Registro del Proyecto Editorial: 31501361500526

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa

Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

Sistema de bicicletas públicas compartidas – Una clave para la movilidad urbana

Alexandre Fremiot, jefe de la Agencia de Movilidad de París (Francia)

Introducción

El crecimiento del sistema de alquiler de bicicletas públicas es uno de los elementos más notables del desarrollo urbano que ha ocurrido en varias de las grandes ciudades en la última década. No solo ha sido un desafío medioambiental, una manera de convertir finalmente en realidad esta ambición universal de la adaptación de la ciudad al desarrollo sostenible, sino que también ha habido una evolución urbana, incluso una revolución en juego. Las bicicletas son una excelente manera de moverse, al igual que el metro, el autobús o el auto, y son una de las claves para repensar la movilidad urbana.



Diferentes tipos de autoservicio. Fuente: Municipio de París/DVD.

El crecimiento de la movilidad de autoservicio

El concepto de bicicleta de autoservicio compartida no es una idea nueva. Apareció por primera vez en el contexto de «las comunidades» en la década de 1960, en Ámsterdam, cuando varias asociaciones militantes pusieron bicicletas a libre disposición de los residentes. Este enfoque iba aun más lejos, ya que las bicicletas en cuestión eran, de hecho, las antiguas bicicletas abandonadas por sus dueños en las esquinas, y luego recuperadas y reparadas por estas comunidades.

Más tarde, en la década de 1970, las autoridades públicas comenzaron a hacerse cargo de este tipo de servicio. En 1976, en La Rochelle, Francia, 300 bicicletas municipales fueron puestas a disposición de los residentes y de los visitantes para facilitar su desplazamiento por la ciudad.

Y ahora, finalmente, estamos siendo testigos de una tercera fase, con la llegada de grandes grupos privados de servicios urbanos en este nicho de movilidad de autoservicio. Esto ha permitido la introducción de innovaciones, tales como la automatización del sistema.

Se han realizado cambios en cada etapa, pero el concepto de la bicicleta de autoservicio sigue siendo esencialmente el mismo: la organización de un sistema de alquiler de bicicletas desde estaciones o puntos fijos y que cubren un área definida. El principio del nuevo «transporte público individual» ha nacido.

Dos modelos principales coexisten hoy

Hay dos modelos principales de bicicletas de autoservicio en la actualidad.

Por un lado, está el modelo utilizado por los operadores de mobiliario urbano, que, a cambio de la instalación de un sistema de bicicletas compartidas, la autoridad pública permite al operador utilizar con fines publicitarios. En general, esto toma la forma de publicidad en espacio público, sin vínculo especial con la implementación de estaciones de bicicletas de autoservicio. Con los ingresos de estos anuncios, el operador financia la inversión y los gastos de funcionamiento del sistema de bicicletas de autoservicio, y a menudo incluso paga una parte de los ingresos publicitarios de la autoridad pública. Este intercambio por «publicidad para las bicicletas» tiene la ventaja para las autoridades de ofrecer a sus residentes un nuevo servicio sin necesidad de gastar decenas o varios millones de euros, la inversión necesaria para su instalación desde el principio. En Francia, este tipo de acuerdo legal y financiero ya ha conquistado a más de una treintena de autoridades. Sin embargo, hay algunas desventajas: en primer lugar, la falta de claridad con respecto al costo real del servicio, lo que complica considerablemente cualquier deseo de las autoridades para desarrollar el servicio y, por lo tanto, destruye cualquier idea de ser capaz de controlar los costos.



Las bicicletas londinenses.

Otras autoridades han optado por no asociarse para ofrecer este tipo de servicio de alquiler de bicicletas con el mercado de la publicidad. Puede haber muchos tipos de contrato: contratos públicos de suministro de servicios, de gestión con un operador de transporte público paralelo o un contrato de delegación de servicio público. Sin embargo, todos ellos tienen la ventaja para las autoridades de tener un perfecto conocimiento de los costos del servicio. Barclays Cycle Hire en Londres, por ejemplo, es parte de esta segunda categoría, con un sistema de financiamiento en el que interviene el gobierno, sin recurrir a los ingresos por publicidad, pero con el recurso a los patrocinadores.

Pasando a los costos: el soporte para el precio de coste total (inversión inicial + operación + mantenimiento), por bicicleta y por año, se considera que entre 1500 y 4500 euros. Esto depende del modelo jurídico elegido, la duración del contrato y, por supuesto, el tamaño del servicio (el número de bicicletas, la densidad de la red de estaciones, la población cubierta). Si los comparamos con los costos de otros medios de transporte público como el autobús, las bicicletas de auto-servicio son generalmente menos costosas para las autoridades. En Francia, un recorrido en bicicleta cuesta un promedio de 3 euros, pero puede llegar a costar apenas 1 euro en algunas áreas urbanas muy densas, como París y Lyon.



Una estación Vélib en una calle de París.
Fuente: Municipio de París/DVD.

El ejemplo de la Vélib parisina

Tan pronto como Bertrand Delanoë llegó a la cabeza del municipio de París, se embarcó en una ambiciosa política de transporte con el objetivo de mejorar la movilidad para todos, con miras al desarrollo sostenible. Los primeros años de su mandato estuvieron guiados por el principio de mejorar el uso compartido del espacio público entre los diferentes usuarios, lo que permitió un aumento espectacular en el número de instalaciones para bicicleta y, por lo tanto, sentó las bases esenciales para la implementación de un innovador sistema a gran escala de alquiler de bicicletas. Fue en este contexto que el servicio Vélib se lanzó el 15 de julio de 2007. Este fue un paso importante para la política de la bicicleta y, en términos generales, para la movilidad urbana en París, con una gran repercusión en la imagen de la capital francesa.

Detalles del servicio y figuras clave

El Municipio de París confió el servicio Vélib (término que proviene de la contracción de Vélo –bicicleta– y Liberté –libertad–) a la empresa JC Decaux. El día de su lanzamiento,

más de 11 000 bicicletas estaban disponibles en 750 estaciones. Seis meses más tarde, el número de estaciones se había duplicado. Originalmente ubicada solo en París, el servicio se extendió a las 30 comunas periféricas de la capital en 2009, creando una red de más de 1800 estaciones, con una población de casi 20 000 bicicletas.

El principio de su uso es simple: tomar una bicicleta en una de las estaciones, disfrutar de media hora de uso libre y luego volver a colocarla en cualquier otra estación. Las bicicletas se han diseñado para ser fuertes y discretas. Tienen tres engranajes, luces permanentes y una cesta unida al manillar. Cada estación tiene un terminal que está equipado con un lector de tarjeta bancaria y proporciona la información necesaria en cinco idiomas, así como varios terminales pequeños; cada uno de ellos constituye un punto de unión para una bicicleta.

Alrededor de 30 millones de viajes Vélib se hacen cada año. Hasta 130 000 viajes en bicicleta se pueden hacer en los días más agradables de verano. Más de 220 000 personas tienen un servicio de suscripción a largo plazo (1 año); otros usuarios tienen suscripciones semanales o diarias. El uso del Vélib por los suscriptores anuales está más ligado a la movilidad cotidiana, especialmente para los desplazamientos entre el domicilio y el trabajo o la escuela, mientras que los usuarios casuales, con una proporción significativa de los turistas extranjeros, usan el Vélib para moverse por París. Desde que el servicio de Vélib comenzó, andar en bicicleta ha aumentado en más del 40% y los usuarios del Vélib actualmente representan un tercio de los ciclistas en París.

Ejemplo de campaña de concientización:
«Romper una Velib es fácil, ¡porque no se puede defender por sí sola!». Fuente: Municipio de París/DICOM & Cabu.

Visitar París significa una nueva calma.
Fuente: Municipio de París/DICOM.





Una estación V+: gane 15 minutos extra gratis cada vez que regrese su bicicleta a una estación V+ elevada.
Fuente: Municipio de París/DICOM.

Problemas resueltos y factores del éxito

Cuando se inició el servicio, el vandalismo, por desgracia, era el problema principal. Este problema fue superado gracias a las campañas de sensibilización y a las modificaciones técnicas al equipo.

También fue necesario aprender a manejar y regular el número de bicicletas en una estación. Para resolver el problema de las estaciones que estaban vacías o congestionadas en el inicio del servicio, el operador JC Decaux tuvo que poner en marcha los medios técnicos y equipos para reabastecer las estaciones vacías, y para eliminar y reparar las bicicletas dañadas o rotas en cualquier momento del día o de la noche.

La evolución del mercado también ha permitido mejorar gradualmente el funcionamiento global del servicio, por ejemplo, mediante la instalación de un sistema de bonificaciones para las personas que devolvieron sus bicicletas en las estaciones que se encuentran en una zona alta (llamadas «estación V+») y que, por lo tanto, tendían a estar vacías en lugar de estar llenas. Cada vez que un suscriptor a largo plazo devuelve la bicicleta a una de las estaciones V+, gana 15 minutos adicionales gratis para su uso posterior, que les permiten, por ejemplo, disfrutar de 45 minutos gratis en lugar de 30 durante su próximo viaje.

Tres razones de satisfacción que usualmente dan los usuarios:

- El sentimiento de libertad que viene con el uso de un Velib: «Velib es divertido, da una sensación de libertad».
- La conveniencia de un sistema de autoservicio: «Hay estaciones por toda la ciudad y todo el mundo puede disfrutar con facilidad».
- El hecho de que es bueno para la salud: «Se puede utilizar en todas las edades: para mí, es mi pequeño ejercicio, y tengo la conciencia tranquila».

Conclusión

Los sistemas compartidos de bicicleta son en la actualidad una respuesta adecuada a los retos urbanos, ecológicos y metropolitanos que enfrentan las ciudades y las grandes áreas urbanas. Se caracterizan por la diversidad de posibles instrumentos jurídicos y mecanismos de financiación, ya sea mediante publicidad, pago por parte del usuario, subsidios públicos o de otro tipo. En cualquier caso, es importante que la elección refleje el contexto local y los objetivos que se persiguen, sin limitarse a reproducir lo que ya existe en otra parte: esto es lo que corresponde hacer.

Siempre que esté bien pensado, el sistema de bicicleta de autoservicio es una herramienta formidable para legitimar las bicicletas en la ciudad. Es un eslabón esencial en la cadena de la movilidad urbana, pero no puede constituir toda una política de movilidad sostenible por sí misma. En este sentido, también debe ser parte de un sistema de complementariedad con otros medios de transporte público, como un argumento a favor de políticas de la bicicleta, completamente bajo la responsabilidad de las autoridades de la organización del transporte.

Alexandre Fremiot

alexandre.fremiot@paris.fr