

Retos de la expansión de los sistemas de bicicletas públicas en las aglomeraciones urbanas metropolitanas



Guillermo Zozaya

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Resumen

Los sistemas de bicicletas públicas son un nuevo tipo de infraestructura de transporte de creciente implantación, que se enfrenta en las aglomeraciones metropolitanas a retos propios de la expansión de las redes de infraestructura urbana. La creación de estándares y de regulación específica que garantice la compatibilidad de los elementos clave entre los diferentes proveedores de estos sistemas se perfila como un elemento esencial para asegurar el éxito durante el proceso de integración metropolitana.

Palabras clave

Sistemas de bicicletas públicas / de alquiler. Gestión local y territorial de la movilidad urbana. Innovación e infraestructuras de transporte. Gobierno local y movilidad

Abstract

Public bike hire schemes form an increasingly popular form of transport infrastructure in metropolitan areas. However, these schemes all face the challenges posed by the expansion of urban infrastructure networks. The creation of specific regulations and standards that would guarantee the compatibility of key elements among the different providers of these schemes is essential to ensure their success during the process of metropolitan integration.

Keywords

Public bike/hire schemes. Local and territorial management of urban mobility. Transport infrastructure and innovation, Local government and mobility

Los sistemas de bicicletas públicas se han convertido en la última década en un elemento importante de las estrategias de movilidad sostenible en ciudades de todo el mundo. Estos sistemas generalmente toman la forma de servicios municipales de alquiler de bicicletas, las cuales se utilizan en trayectos cortos entre las estaciones de autoservicio donde se aparcan las bicicletas. Suponen un ejemplo de innovación en la infraestructura de transporte en la ciudad, que transforma la movilidad ciclista tradicional, condicionada a la posesión de la bicicleta, en un servicio público de movilidad.

De esta manera, eliminando parte de las inconveniencias de la movilidad ciclista, los sistemas de bicicletas públicas bajan las barreras al uso de la bicicleta en el entorno urbano. Dichos sistemas pueden convertirse en un elemento clave en la estrategia de movilidad sostenible de las ciudades, especialmente en aquellas con tasas bajas de uso de la

bicicleta que tratan de dar un impulso inicial a la movilidad ciclista. Además, la fácil identificación de la bicicleta pública y de las estaciones sirve para publicitar la apuesta por la movilidad sostenible en el municipio, generando interés en la ciudadanía por este medio de transporte e incluso llegando a incorporar el sistema a la “marca” y al atractivo del municipio. Y a pesar de que de momento la implantación de esta infraestructura se ha centrado por regla general en los sectores urbanos de mayor intensidad de circulación para maximizar su visibilidad y la intensidad de uso, también ofrecen una posible solución al problema del último kilómetro de las redes de transporte público, que se nota especialmente en el entorno suburbano donde los puntos de acceso al transporte público son más escasos.

No obstante, la decisión de incorporar un sistema de bicicletas públicas en la ciudad debe tener en cuenta las dificultades que conlleva el proyecto de implantación, como lograr



la aceptación de la ciudadanía, así como su sostenibilidad económica, que dependerá, entre otros factores, de los costes de mantenimiento y de reemplazo, de la obtención de fuentes de ingresos significativos y del compromiso de futuras administraciones con el sistema. Por último, la cercanía en el tiempo de la creación de los modelos más extendidos de este nuevo tipo de infraestructura urbana dificulta conocer con claridad los problemas y retos de adaptación que se pueden revelar en su proceso de expansión y a medida que se incluyen innovaciones tecnológicas y en la gestión.

En cualquier caso, la historia de la creación y del desarrollo de los sistemas de bicicletas públicas puede ayudar a reconocer los problemas y retos mencionados y explorar posibles soluciones. Uno de los precursores de estos sistemas se produjo en los 60 en Ámsterdam, cuando un colectivo recolectó y pintó cientos de bicicletas de blanco que se colocaron en el centro de Ámsterdam a disposición de la ciudadanía de forma gratuita. Se trata de un ejemplo temprano de infraestructura urbana desarrollada a partir de la iniciativa ciudadana. Sin embargo, ya desde los comienzos de los sistemas públicos de bicicletas, la facilidad de robo y vandalismo de las bicicletas suponen uno de los mayores obstáculos en su implantación. El verdadero boom de los sistemas públicos de bicicletas llegará por un lado gracias al desarrollo de diseños específicos de bicicletas públicas y a la aplicación de las nuevas tecnologías de información, que permitirán una mayor facilidad de su uso como auto-servicio y facilitar el seguimiento de las bicicletas al introducir mecanismos de seguimiento y control; y por otro lado gracias al apoyo institucional y a la multiplicación de iniciativas, sobre todo a nivel municipal, en el marco de los programas de sostenibilidad y de

la aplicación del Programa 21 local en ciudades de todo el mundo.

Aunque su desarrollo como mercado es reciente y por lo tanto sus características actuales pueden cambiar rápidamente, un número creciente de proveedores de estos sistemas se va perfilando. A veces estos proveedores nacen de iniciativas públicas que pasan a comercializar su solución particular, otras veces son empresas tecnológicas con un interés de entrar en el mercado o start ups centradas en la movilidad ciclista, y otras veces son empresas dedicadas a la publicidad externa que desarrollan estos sistemas como parte de su estrategia comercial para las ciudades. Por regla general, estos proveedores proponen sus soluciones particulares a los Ayuntamientos con un interés en desarrollar un sistema de bicicletas públicas, aunque también hay en marcha proyectos alternativos e iniciativas ciudadanas en línea con los primeros sistemas. Las particularidades de cada servicio ofertado (características de la bici y del sistema de atraque, fuentes de ingresos, eficacia de gestión, etc.) influyen en su calidad y en la sostenibilidad a largo plazo, es quizá pronto todavía para ver qué soluciones prevalecerán.

Por otra parte, la historia del desarrollo de otras infraestructuras urbanas en áreas metropolitanas también ofrece pistas sobre los retos de su desarrollo. Frecuentemente, la creación de una nueva infraestructura, por ejemplo la red de electricidad o de gas, comienza en el desarrollo de una red local en un núcleo urbano, por parte de un proveedor público o privado, en el que se asegura el dominio de un mercado importante. A medida que madura el mercado para el servicio que proporciona esa infraestructura, las redes locales se van integrando en sistemas más extensos.



La creación de redes que atienden a criterios de diseño diferentes puede resultar en grandes trabas durante el proceso de integración posterior, limitando la utilidad potencial de la red a no ser que se emprendan grandes inversiones en su actualización. Las infraestructuras de transporte no son ajenas a este fenómeno; por ejemplo una red ferroviaria en un territorio dado tendrá más dificultades para readaptar los tramos de la red cuanto más difieran las características de diseño de cada tramo, como el ancho de vía, requiriendo un parque móvil heterogéneo y segregado en áreas incompatibles de la red. La introducción de regulación y la creación de estándares que determinan características de diseño comunes, como el ancho de vía internacional o ancho UIC en la infraestructura ferroviaria, es un componente esencial en la resolución de los problemas que se originan durante la consolidación de las redes de infraestructuras.

Aunque un sistema de bicicletas públicas probablemente no vaya a llegar al grado de extensión estatal e internacional de la red ferroviaria moderna, su ámbito de actuación potencial, las aglomeraciones urbanas, supera muchas veces el perímetro municipal en el que se desarrollan muchas de las iniciativas en marcha. Como se ha señalado, la mayor parte de los sistemas de nueva generación se desarrollan a partir de iniciativas municipales, y en las regiones metropolitanas se corre el riesgo de desarrollar sistemas independientes en

los distintos sectores urbanos resultando en una red metropolitana fragmentada. Además, la resolución adecuada del encaje metropolitano de la infraestructura variará según cada situación particular, la cual depende de una multitud de factores tanto técnicos, por ejemplo el diseño de las estaciones y los vehículos, como sociales y administrativos, como sería el caso del modelo de explotación del servicio o la estructura administrativa de los gobiernos locales y regionales respecto a la aglomeración urbana.

Un ejemplo de sistema de bicicletas públicas que ha entrado en la fase de articulación metropolitana lo encontramos en la aglomeración urbana de París. El sistema de alquiler de bicicletas Velib' se inaugura hace casi una década a iniciativa del municipio de París, el cual domina el área central de la metrópoli parisina contando con una población de más de dos millones de habitantes. El programa inicial se ha expandido a gran velocidad en los últimos años y en la actualidad es uno de los más extensos del mundo, contando con más de 18000 bicicletas repartidas en más de 1200 estaciones. El sistema es gestionado por un consorcio de empresas de publicidad externa bajo una asociación público-privada con el Ayuntamiento de París, en el que se distribuyen los costes de inversión y mantenimiento del sistema a cambio del uso de los espacios publicitarios urbanos. La primera fase de la metropolización comenzó con

la extensión del sistema parisino a los municipios contiguos a París, la petite couronne, que comparten características urbanas con éste y son en cierta manera una extensión del mismo. Desde la perspectiva de estos municipios, la extensión de la red de Vélib' les permite disfrutar de un servicio de bicicleta pública de más valor que uno exclusivamente local, pero les impide diseñar el servicio en sus propios términos. En la actualidad se planea la extensión del sistema al resto del área metropolitana (12 millones de habitantes), esta vez abriéndose el debate acerca del modelo de sistema deseado, el cual se articula desde el nivel administrativo supramunicipal contando con los actores interesados del área metropolitana.

El ejemplo de Vélib' es representativo de las regiones urbanas donde un municipio con mayores recursos y población proyecta su solución particular a su alrededor, pero en las regiones donde la población se distribuye más uniformemente, o donde municipios con relativamente menos recursos muestran más iniciativa, se puede producir la creación

paralela de sistemas de bicicletas de alquiler incompatibles. Éste es potencialmente el caso del área metropolitana de Bilbao, donde se desarrollan en paralelo varias iniciativas de sistemas de bicicletas públicas: Bilbon Bizi en el municipio de Bilbao (300.000 habitantes), Getxo Bizi en Getxo (80.000 habitantes) y Bizimeta en Uribe Kosta (mancomunidad de 7 municipios, 60.000 habitantes). Por una parte, la variedad introducida permite probar sistemas diferentes, fomentando la innovación y ayudando a identificar las soluciones más exitosas, y por otra conserva la autonomía de cada municipio (y de una asociación de municipios en este caso) a la hora de decidir el modelo de gestión y las características del servicio, pero excluye la posibilidad de una integración futura de los diferentes sistemas en una red metropolitana. En conclusión, tanto en París como en Bilbao se revelan problemas específicos durante la expansión de los sistemas municipales a nivel metropolitano, problemas que sólo pueden superarse a través de la definición de elementos comunes compatibles que todos los proveedores de la infraestructura deben incorporar.



Por lo tanto, aunque emprender una estandarización de los aspectos técnicos de este nuevo tipo de infraestructura de transporte introduce riesgos propios, porque disminuye la capacidad de adaptación de los elementos estandarizados, y no soluciona por sí sola otros aspectos relacionados con su gestión (eficacia de la estructura administrativa, gestión local vs. metropolitana, etc.), la creación de un estándar es un paso necesario si se quiere garantizar la máxima utilidad de los sistemas de bicicletas públicas en el entorno metropolitano. La estandarización permitiría invertir en sistemas de bicicletas a partir de iniciativas a nivel local con la seguridad de poder integrarlos más adelante en una red metropolitana, y posibilita la convivencia de distintas soluciones de estaciones y vehículos facilitando la competencia y la innovación; además abre la puerta a nuevas formas de gestión donde la capacidad de decisión puede repartirse más fácilmente entre las autoridades locales y metropolitanas.

Por último, en el proceso de creación de un estándar para esta infraestructura es necesario estudiar en detalle las características de diseño de las estaciones y de los vehículos, especialmente en los elementos clave para la compatibilidad, como los puntos de anclaje o el sistema de pago, y llegar a una solución de consenso que admita la mayor flexibilidad posible de manera factible y económica. Pero tan importante como lograr un diseño óptimo de los elementos estandarizados es el desarrollo del proceso de negociación. En principio, los actores naturalmente interesados en impulsar la creación de un estándar son las administraciones directamente responsables de aglomeraciones metropolitanas y los organismos públicos con interés en el fomento de la movilidad sostenible, pero en cualquier caso es recomendable que participen la mayor cantidad posible de actores interesados presentes en el área de aplicación potencial de la normativa. Durante la creación del estándar, la colaboración de los principales proveedores de los sistemas de bicicletas públicas es esencial para aportar experiencia técnica en la elaboración del mismo y para lograr su compromiso en la incorporación de la normativa. En definitiva, el proceso de negociación del estándar es clave durante su creación y para la redacción de una normativa adecuada que incluya las necesidades de todos los actores interesados; siendo el objetivo último de dicho proceso sentar las bases de la estrategia de incorporación del estándar en las iniciativas futuras en sistemas de bicicletas públicas existentes y en proyecto. **ROP**

