

Cartas

Sobre los servicios públicos de alquiler de bicicletas

Fecha: agosto de 2011

Intercambio epistolar entre varios urbanistas

Hola:

Yo siempre había sospechado que las bicicletas municipales de alquiler (*bicing* en moderno), eran un negocio de las empresas de mobiliario urbano. Por eso me ha interesado la noticia de que en Barcelona están reconsiderando un servicio, que les cuesta 18 millones de euros al año y del que sólo reciben 3 en concepto de abonos: Trias plantea abrir el Bicing a la publicidad y los turistas para rentabilizar su alto coste

La verdad es que con 18 millones de euros se pueden comprar 100.000 bicicletas en Decathlon, casi una por abonado del Bicing en Barcelona (109.000 abonados).

Sigo sin entender (o quizás lo entiendo mejor), la gracia del asunto. Imagino que los ejecutivos de Decaux sí le habrán encontrado la gracia desde el principio.

Salud y cuidado con los ayuntamientos modernos. A.

Hola A. y demás,

BiZi es el servicio público de alquiler de bicicletas en Zaragoza y fue inaugurado el 28 de mayo de 2008. Se trata de un servicio operado por la empresa Clear Channel y similar al bicing de la ciudad de Barcelona. Dispone actualmente de 130 estaciones, distribuidas por gran parte de la ciudad, aún así quedan muchos barrios sin conexión BiZi. Actualmente hay casi 30.000 abonados...

He extraído esa información de Wikipedia, la verdad es que no suelo hacerlo pero, al menos en este caso, me parece que es bastante ajustada. Sólo quería comentar el mensaje en el que te preguntas por «la gracia del asunto». Pues bien, la gracia creo que está en que el sistema de las bicicletas municipales de alquiler (*bicing* en moderno sólo en Barcelona), además de ser un negocio de las empresas de mobiliario urbano, es un invento que está impulsando el uso de la bicicleta de un modo que no podíamos imaginar ni los más optimistas hace cuatro días. En Barcelona no había tradición alguna y ahora hay en torno a un 3% de desplazamientos en bici, algo menos en Zaragoza, partiendo casi de cero el año que se implantó (2008). Como he vivido en las dos ciudades y soy usuario habitual (abono de 25 euros anuales), diría que representa un paso pequeño pero no desdeñable hacia la humanización de nuestras ciudades. Acabo de volver de Copenhague, donde más de la mitad de los desplazamientos urbanos se efectúan en bici. La verdad, lo único que siento es pura envidia, espero que podamos ir avanzando algo en esa dirección.

Lo del alto coste y el negocio de las empresas es relativo. Es cierto que en Barcelona el Ayuntamiento paga directamente a la empresa, mientras en Zaragoza sólo deja de ingresar lo correspondiente a la publicidad cedida a la misma empresa. Lo que está claro es que en 2008 prácticamente nadie daba un duro por este invento, ni el equipo de gobierno ni la oposición. Sólo salió adelante con la excusa de la Expo, ya que muchos pensaban que sería sólo para paseítos de fin de semana y que no había que molestar a los conductores y peatones. Pero, mira por dónde, ahora todos los barrios quieren que se pongan más estaciones. Y si se regalaran 100.000 bicis no creo que se solucionara nada: habría que hacer un censo de bicis que no salen nunca de las casas...

Saludos veraniegos, J.

Sumo este comentario a un mini y estival debate sobre las bicicletas públicas en alquiler (y no precisamente porque las bicicletas sean para el verano).

La bici que sugieres no aguantaría una semana en la calle. El cacharro que nos ofrecen en las bicicletas públicas de alquiler municipal bajo régimen de concesión privada (llamase Bizi, Bicing, Sevici, Valenbisi, etc... ¡uff!), son una castaña, pero resisten perfectamente el vandalismo, para eso han sido diseñadas y construidas.

Como usuario del Valenbisi (el nombrecito *ad hoc* para València), te puedo decir que es un invento muy útil, más flexible que la bicicleta privada, sobre todo si se puede combinar con el transporte metro-bus, como es el caso de mi ciudad, y con menos problemas prácticos (estacionamientos, robos, mantenimiento,...)

Su éxito ha desbordado las previsiones: en València son 80.000 los abonados en una ciudad de 800.000 habitantes (no sé cuántos de ellos son temporales o turísticos, pero ésta no es una ciudad especialmente

turística, aunque el fenómeno haya crecido en los últimos años). A un precio casi simbólico, 18 euros al año.

El impulso que está logrando la bicicleta era impensable hace pocos años. Quienes llevábamos tiempo sufriendo encima de un sillín, no salimos de nuestro asombro. Una anécdota ilustrativa: el mismo PP en València en los años ochenta votó en contra de la aprobación del primer carril bici (cuando gobernaba la coalición PSPV-PCPV), hoy saca pecho y luce medallas con los nuevos kilómetros de carril construidos en el Plan 2000 E (o como se llame), y hasta Doña Rita se fotografía subida en una bici (además de un Ferrari). Bienvenidos sean.

¿Que es un negocio privado? Pues sí, como casi todo hoy, pero eso no invalida el invento.

¿Que el Ayuntamiento de Barcelona pierde dinero? Igual es que lo gestiona mal, pero yo no hablaría de pérdida de dinero cuando se trata de un servicio público (Déjame que me tome mi tacita de demagogia de media mañana: ¿cuánto pierde el ejercito?, ¿cuánto se dedica a otros servicios públicos mucho menos rentables en todos los términos?)

Problemas los hay. No es un sistema ideal ni mucho menos, pero las principales dificultades están en otro ámbito:

1. En la falta de preparación del espacio público, desbordado por una demanda imprevista.
2. El desplazamiento de los usuarios de las bicicletas públicas a las aceras en detrimento de los peatones. La bici no puede crecer a costa de los viandantes, sino de los coches. El peatón debe tener siempre prioridad, y no enfrentarlo a una maquina, porque la bici no deja de ser un modo de transporte.
3. El mal diseño de las redes de carriles bici, su insuficiencia, y peligrosidad (os podría enviar fotos que os pondrían los pelos de punta, pero no quiero alterar vuestros últimos días de asueto).

Un abrazo F.

Hola, suscribo totalmente las observaciones de F., aunque yo soy un usuario de la bici *ocasional*. Mi forma física no es la suya y todavía encuentro muy agresiva la ciudad de Valencia para salir tranquilamente a pedalear.

Las bicis de alquiler, efectivamente, son a pruebas de golpes, pero yo las encuentro muy pesadas.

Saludos, J.O.

Hola, de nuevo,

Me parece que los comentarios de F. son muy acertados. Hace un par de años me dijo un taxista de Valencia que el invento no iba a prosperar «porque muchos morirían». En junio volví por allí y comprobé lo que cuentas, da la sensación de que algo se mueve. Desde luego que el sistema no es el ideal, lo de los nórdicos es más civilizado... ¿por qué? Pues además de los tres motivos que indicas: insuficiencia del espacio público, ciclistas por las aceras y mal diseño de los carriles (aunque van mejorando), hay un cuarto factor que me parece importante: yo diría que es el factor sociocultural. A nuestros ciudadanos todavía les da vergüenza ir por ahí en bicicleta, incluso en entornos pacificados: un arquitecto, un profesor, un estudiante elegante va en coche o, como mucho en bus o metro... En fin, me parece que no hay excusas con los que no están/estamos en forma o por el clima inadecuado: en Berlín, Copenhague o Ámsterdam no para de llover, hace más frío, etc. Y el personal que se desplaza en bici es de todas los géneros, clases y edades, si llueve se ponen gabardina, y si hace frío guantes. Lo del calor puede ser más problemático, aunque también hay bicis eléctricas... (no es tanto lujo, hasta los chinos las usan)

Lo que no es de recibo es el uso del coche a todas horas, a estas alturas.

Saludos, J.

Coincido con todos vosotros y añado una causa, la falta de convicción de los políticos. Esa no es una cuestión menor.

Impulsar el uso de la bicicleta es algo más que permitir una negocio urbano en nuestras ciudades (coincido con Fernando que es lo que hay y no hemos de rasgarnos las vestiduras por ello), supone la convicción de que es mejor para el conjunto de la sociedad y, por eso mismo, debe suponer un impulso decidido desde la administración.

Campañas de difusión, cursos para aprender a ir en bici, días de uso gratis, premios de bonos en concursos de todo tipo, etc. son elementos que demuestran una implicación que va más allá de un nuevo sistema de transporte. Al mismo tiempo es imprescindible impulsar medidas complementarias, el carril compartido, la prioridad de la bicicleta, etc.

Es un primer paso que hay que aprovechar, completamente de acuerdo, pero sin parar de exigir esa convicción indispensable del poder público.

Si se queda en una simple moda estaremos sólo a mitad de camino.

Saludos. R.

Hace muchos años ya que Alfonso Sanz Alduán escribía en el mismo sentido que J. y hablaba de la necesidad de una «rehabilitación cultural de la bicicleta». Coincido plenamente con ellos y también con la impresión de que «algo se mueve» en este campo. E incluso me atrevería a decir que quizá estemos ya iniciando la senda de esa rehabilitación cultural (... que bienvenida sea).

Sin embargo, no estoy segura de que no debemos preocuparnos porque «lo que se mueve» esté asociado a la conversión de la movilidad ciclista urbana en un negocio. A. nos pasa la noticia que JCDecaux, un gigante de la publicidad (léase de la propaganda) que ha diversificado su actividad hacia el préstamo de bicicletas, con marca registrada incluida, ha *desembarcado* en Sevilla. El tiburón ha demostrado ya su voracidad consiguiendo las concesiones municipales de buena parte del área metropolitana de París para su Velib' (para lo cual ha tenido que ganar, al menos, que yo sepa, un pleito en la santa inquisición de la libre competencia), además de Lyon y otras cuarenta y tantas ciudades (según veo en su web), entre ellas Gijón, Santander, Valencia y Sevilla. En definitiva, que el préstamo de bicis *públicas* no parece apuntarse como un posible negocio, sino más bien como todo un *niche de negocio* muy interesante para grandes empresas multinacionales.

Y aquí viene mi «tacita de mosqueo de media mañana» (me ha encantado la expresión, F., espero que sea CC J): que la bici tiene virtudes y ventajas, está claro; y que el incremento y mejora de su uso en las ciudades en detrimento del coche sería una buena noticia, también. Pero ¿podemos estar seguros de que, afectando a los intereses del gran capital, las decisiones de política urbana que se están adoptando en esta materia (y la «convicción» de los poderes públicos que reclama R. e, incluso, quizá, la «rehabilitación cultural» que mencionaba arriba —no olvidemos que hablamos de una empresa especializada en publicidad) son completamente independientes de ellos? Para mí que no... y no me parece una cuestión baladí.

Saludos cordiales, M.

Los políticos, sí.

Pero también: los estudiantes, los profesores, los PAS... en coche y a poder ser *con plaza de aparcamiento gratis en el campus universitario...* lugar y espacio por excelencia de la *Educación Superior* [sic].

En algunas Universidades *públicas* cuando planteas *quién* paga los costes de *mantenimiento y conservación* (ya no hablemos de expropiación de suelo y construcción) *de la plaza gratuita de aparcamiento* del que usa vehículo privado y explicas que «los gastos de esa plaza de aparcamiento los pagan (entre otros) los que vienen en autobús, en bicicleta o andando» observas en un alto porcentaje de *educadores superiores*, de *educados superiores* y en la Comunidad Universitaria como una *mirada especial...* como que «a dónde quieres llegar?»

En fin, como *universitarios* tenemos un «espacio privilegiado para hacer *prácticas urbanísticas sostenibles* con nuestras teorías.» Primero los Campus, luego los Campus y los barrios que los rodean, etc., etc.

Pero claro ¿quién va a venir en bici si el carril-bici discurre sólo por el interior de un Campus periférico rodeado de autopistas, Autovías, Vías rápidas, Avenidas...? Ah, aquí en A Coruña también hay por el *Paseo Marítimo...* para los domingos.

Salud y pedales, X.