

EL FUTURO DE LAS CIUDADES. BIKE-SHARING

Posted on 13/03/2010 by Naider

En el futuro habrá más bicis, es así. Será una forma de movilidad que tendrá su papel dentro de un modelo de movilidad urbana más integrado y más complejo, con un mix diferente de vehículo privado vs. transporte colectivo, motores dependientes del petróleo vs. otras tecnologías (vehículo eléctrico o basado en el hidrógeno ya veremos). Lo que sabemos de inicio sobre este tema son casi **lugares comunes** establecidos: que si en Europa del norte es posible porque son más civilizados, que si las condiciones climáticas no lo permiten, que si no es un modelo extensible a grandes capas de la población, que si quita espacio al coche y hace difícil la convivencia también con el peatón, que si es un tema cultural, etc. Pero la realidad es que [Amsterdam](#), por ejemplo, es considerada por algunos como la capital de la bicicleta urbana, con más del 40% de los desplazamientos urbanos realizados en este medio de transporte, mientras ciudades como Portland, Copenhague, Berlín o [Barcelona](#) también se mueven, en mayor o menor medida, en bici.



En este tema, la principal tendencia de cambio parece ser el [bike-sharing](#), sistemas públicos (o incluso privados, pensando, por ejemplo, en que sean los promotores y gestores de parques industriales los que los promuevan en sus espacios, o campus universitarios también) de alquiler de bicis mediante fórmulas más o menos complejas para darse de alta como usuario. Ahí hay ciudades en Europa que llevan tiempo ofreciéndolo y es una cultura instalada; el primero que conocí fue el de Viena y el que más he podido disfrutar es el sistema [Vélib de París](#), pero se van implantando en otras ciudades con diferentes planteamientos:

- **Modelo de negocio**, desde los basados en la cobertura de gastos mediante la explotación del servicio a los puramente subvencionados y deficitarios, pasando por sistemas que generan ingresos extraordinarios en forma de soportes publicitarios en las propias bicicletas y en los parkings.
- **Sistemas de gestión**: concesión de servicio, subcontratación a entidades sin ánimo de lucro del [sector social](#), prestación directa, etc.
- **Fórmulas de relación con los usuarios**: exigencia o no de darse de alta como usuario continuado, existencia o no de cuotas de entrada o fianzas para ser usuario, distintos niveles de información que es preciso aportar para pasar a ser usuario, nivel de responsabilidad del usuario en el uso de la bicicleta, conexión o no con servicios públicos mediante billetes integrados o mediante [sistemas intermodales](#), etc.
- **Orientación general del servicio**: entendido como un servicio básicamente turístico, como un complemento para determinados trayectos, para el acceso a determinados espacios urbanos, como medio generalizado en toda la ciudad, pensadas para la movilidad urbana o pensadas a escala interurbana, etc.
- **Tecnología utilizada**: bicicletas estándar, [eléctricas-híbridas](#) o de pedaleo asistido, [parkings con energía solar](#) incorporada, las [ebikes](#) con baterías recargables, etc.

Y seguro que hay otras variedades o criterios a tener en cuenta. Ciudades

como [Auckland](#), [Hangzhou](#), [Estocolmo](#), [México](#) con un modelo similar al de París, [Montreal](#) con el sistema [Bixi](#), [Sevilla](#) y así muchísimas más incluso en nuestro entorno cercano, por supuesto. Y seguirán extendiéndose los sistemas de bike-sharing, de forma desorganizada en función de las decisiones que tome cada ciudad, de manera desigual (por los diferentes enfoques que hemos repasado antes) y, seguro, siempre en un debate en desventaja frente a la gran [cultura del automóvil](#). Pero en un [escenario post-carbono](#), la bicicleta será [fundamental](#) y hace tiempo que la cuestión no reside en el debate bici sí, bici no, sino en si las ciudades [se diseñan y conciben](#) para algo más que para moverse en vehículo privado motorizado, una forma de moverse que implica una forma determinada de relación con los recursos con los que contamos, pero también con el **tiempo**, la **velocidad** y la **escala**.

¿Qué supone esto de cambio en las ciudades? Por un lado, rompernos la cabeza para encajar bien en la trama urbana un nuevo elemento, los aparcamientos de bicis -tanto para los sistemas de sharing como para cualquier otro usuario individual de la bicicleta- que suponen una nueva presencia en la ciudad. Estos nuevos recursos requieren de **soluciones de diseño** que deben pensar en el usuario final para poder ser útiles, debiendo además ofrecer las condiciones propias del servicio en sí (seguridad, mantenimiento, diseño funcional y estético). Por otro lado, como reclaman desde hace tiempo los colectivos más activos en este tema, demandan formas diferentes de entender la vitalidad urbana, desarrollando modelos de [convivencia en condiciones de igualdad](#) con otros medios de transporte y generando **recorridos** realistas y funcionales para que la bicicleta sea realmente una opción válida.

Cycling Friendly Cities

https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=5rwwxrWHBB8

Foto del sistema [Bicing en Barcelona](#) tomada de la Wikipedia.

There are no comments yet.