

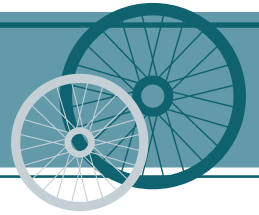
BIKESHARING

Criterios y recomendaciones para implantar sistemas de 'bikesharing sin estación' en las ciudades



Red de Ciudades **por la Bicicleta**

CONTEXTUALIZACIÓN



Estamos viviendo en el ámbito de la movilidad urbana un proceso de normalización de la bicicleta como opción habitual para los desplazamientos cotidianos.

En este contexto, los sistemas de bicicleta compartida con estaciones impulsados desde las administraciones han facilitado el crecimiento del número de usuarios de la bicicleta y la percepción de ésta como una opción eficiente de movilidad cotidiana, que puede resolver desplazamientos urbanos y combinarse con otras opciones de transporte público para los desplazamientos interurbanos.

El proceso de normalización y popularización de la bicicleta en las ciudades ha facilitado la irrupción del **dockless bikesharing** (sistemas de bici compartida sin anclaje y sin estación) ofreciendo una mayor flexibilidad a los usuarios y contribuyendo a una mayor uso de la bicicleta, pero que han generado importantes efectos negativos en entornos urbanos donde se ha implantado de forma intensiva y sin regulación.

Esto ha generado un problema de gestión y seguridad del espacio público y de asunción de importantes costes para la administración. Los precedentes conocidos en ciudades asiáticas deben alertarnos de los impactos negativos que pueden suponer la expansión de los sistemas de bikesharing sin anclaje en nuestras ciudades, en muchos casos de gestión privada al margen de las políticas o la gestión pública, y sin un marco normativo al que ceñirse.



Red de Ciudades **por la Bicicleta**



SISTEMAS DE BIKESHARING

Existen diferentes sistemas y planteamientos en el uso compartido de la bicicleta:



Back to base – la bicicleta vuelve siempre al punto de salida. Ej: sistema de alquiler o uso compartido de bicicleta con base en un local.



One way – no es necesario que la bicicleta vuelva al punto de salida, puede estacionarse en otro punto establecido. Ej: sistemas de bicicleta pública con estaciones y anclajes.



Free floating – el trayecto es libre, y la bicicleta puede estacionarse en cualquier punto.



Los sistemas **free floating** acostumbran a operar sin anclajes propios (*dockless*), con un sistema de candado que bloquea la bicicleta, de forma que la bici pueda estacionarse en cualquier sitio, o bien con un candado que permita anclarla a los aparcamientos existentes.

En el caso de bicicletas eléctricas pueden existir sistemas mixtos de *one way* y *dockless free-floating*, que permitan el estacionamiento en superficie y dispongan de posibles puntos de recarga eléctrica subterráneos o en locales.

IMPACTOS POSITIVOS DEL BIKESHARING SIN ESTACIÓN

- **Aumento** del número de **usuarios** de la bicicleta en desplazamientos urbanos.
- Se potencia el **cambio modal** hacia la bicicleta, y se impulsa la normalización de ésta en entornos urbanos.
- **Complementariedad con el transporte público.** El bikesharing resulta útil para cubrir desplazamientos de última milla en trayectos multimodales.
- Mayor **accesibilidad** respecto a sistemas de bici compartida **con estación**, ofreciendo mayor capilaridad y flexibilidad como complemento del transporte público.
- La reducción de la congestión y el tráfico viene dado por el incremento de la movilidad en bicicleta, **reduciendo así la contaminación atmosférica.**
- Aumenta los **hábitos de movilidad activa y saludable**, contribuyendo a unas mejores condiciones de salud de la población y a un menor coste sanitario.
- En algunos casos, el bikesharing podría resultar una opción **alternativa de bici compartida** para municipios donde los sistemas de bicicleta pública no resultan viables.

EXTERNALIDADES NEGATIVAS QUE PUEDEN PROVOCAR LOS SISTEMAS DE BIKESHARING SIN ESTACIÓN

- **Sobreocupación del espacio público** en lugares no deseados.
- **Problemas de competencia con empresas** que operan con local y licencia con las que puedan hacerlo sin local o sin licencia, en ausencia de un marco regulador de su actividad.
- Sin sistemas o zonas de aparcamiento establecido, el **estacionamiento incontrolado** de bicicletas en el espacio público puede generar una percepción negativa de la bicicleta.
- **Acumulación de bicicletas inservibles** o abandonadas en el espacio público cuando no se exige al operador la retirada de éstas en un tiempo acotado.
- Asunción de las tareas y **gastos asociados a la retirada de bicicletas** por parte de la administración.
- **Impacto negativo en la seguridad vial**, causado por una falta de control en relación a los seguros de responsabilidad civil de estas flotas de bicicletas.
- **Sobreocupación de los aparcamientos públicos**, dificultando la rotación de bicicletas.
- **Falta de civismo en el aparcamiento** de las bicicletas, incontrolable si éstas no disponen de geolocalización y de un sistema de control interno riguroso.

NECESIDAD DE UN MARCO REGULADOR PARA LOS SISTEMAS DE BIKESHARING SIN ESTACIÓN

El marco regulador es necesario para:

- Garantizar una **explotación segura** y responsable por parte de los operadores.
- **Gestionar el espacio público** en favor del interés común y minimizar el impacto negativo sobre el espacio público y la economía municipal.

La bicicleta pública es una iniciativa impulsada por la propia administración, pero los sistemas de bikesharing sin estación pueden aparecer desde el ámbito privado, sin necesidad de responder a un interés público, si éste no se condiciona por parte de la administración municipal o competente.

La inexistencia de un marco normativo ni de un control de los efectos de la actividad de estos sistemas puede resultar contraproducente para las políticas de promoción de la bicicleta, y puede implicar la asunción de costes por parte de la administración y externalidades negativas para la ciudadanía en general.

Se requiere, por tanto, que la administración tutele la implementación de los sistemas de bicicleta compartida, puesto que operan y hacen uso del espacio público, la gestión del cual es una competencia pública.

PRINCIPIOS PARA UNA REGULACIÓN DEL BIKESHARING SIN ESTACIÓN

Ante estas circunstancias, y sin olvidar que un mayor número disponible de bicicletas puede favorecer el cambio modal hacia la bicicleta, se proponen **5 principios** a los que debería responder un **buen sistema de bikesharing** sin estación:

- 1 Garantía de un buen servicio** al usuario en términos de seguridad, comodidad, facilidad de uso, claridad en las condiciones económicas, flexibilidad en recogida y destino, o intermodalidad.
- 2 Complementariedad con la red de transporte público** y contribución a los objetivos municipales en el ámbito de la movilidad.
- 3 Contribución a la mejora de las condiciones ambientales locales** y de una gestión eficiente de la movilidad, evitando procesos en los que beneficio privado implique la socialización de costes.
- 4 Cooperación público-privada**, aprovechando del desarrollo tecnológico y sistema de los proveedores (win-win-win: interés privado, administraciones, usuario).
- 5 Equidad e igualdad de oportunidades** entre los diversos operadores interesados en implantar sistemas de bikesharing.

RECOMENDACIONES PARA UN MARCO REGULADOR DE LOS SISTEMAS DE BIKESHARING SIN ESTACIÓN

1. ORDENANZA

- Para articular y hacer efectivo un marco regulador sobre los sistemas de bikesharing sin estación, se recomienda la redacción y aprobación de una ordenanza donde puedan tener cabida los aspectos que se plantean a continuación.

2. AUTORIZAR LA OCUPACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE CONCURSO PÚBLICO

- Es importante articular un procedimiento que permita autorizar/denegar a las empresas de bikesharing la ocupación del espacio público que requiera su actividad y el uso de los sistemas de aparcamientos para bicicletas existentes.
- Para garantizar la igualdad de oportunidades de los posibles operadores de bikesharing, y la adecuación de la actividad a las necesidades del municipio, puede ser recomendable aplicar un sistema de concurso público donde se concreten las condiciones para la implantación de los sistemas de bikesharing.
- Las condiciones del concurso podrían prever la posible coexistencia de diferentes operadores, formulándolo por lotes.

3. REGISTRO DE ACTIVIDAD Y SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

- Las empresas de bikesharing sin estación deberían operar siempre bajo la correspondiente licencia de actividad. Para la obtención de dicha licencia sería recomendable que:
 - El operador detallase la forma en que planea introducir su flota de bicicletas: dónde, cuándo, el número de bicicletas, y la expectativa de crecimiento prevista.
 - El operador se hiciese cargo de una tasa por vehículo en base a la ocupación de espacio público.
 - El operador acreditase el cumplimiento de la normativa sobre bicicletas, aspectos ambientales, prácticas empresariales, protección de datos, seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, etc.
- Respecto a las licencias sería recomendable que éstas tuvieran una vigencia temporal, del período que se considere adecuado en cada caso (Ej. 3 años).

4. LIMITACIÓN DEL NÚMERO DE BICICLETAS COMPARTIDAS

- Es conveniente fijar limitaciones en el número de bicicletas que los sistemas de bikesharing pueden operar. Para establecer estos límites se debería tener en cuenta:

- El volumen necesario de unidades para satisfacer la demanda potencial estimada.
- El número de unidades para garantizar una disponibilidad que permita el buen funcionamiento del sistema.
- Capacidad de absorción de bicicletas en el espacio público, evitando la sobreocupación de plazas de aparcamiento público existentes.

5. ÁREAS DE COBERTURA Y ZONAS DE EXCLUSIÓN

- Puede ser conveniente plantear unas áreas de cobertura máxima y mínima para los sistemas de bikesharing sin estación, teniendo en cuenta factores como la pendiente, la densidad de población, y la conexión con la oferta existente de transporte público.
- De la misma manera, puede resultar recomendable en algunos casos establecer zonas de exclusión donde no se permita operar y/o estacionar, para evitar una ocupación inoportuna del espacio público o la saturación de aparcamientos.
- Es recomendable que se puedan hacer efectivas las limitaciones geográficas, con sistemas de control geográfico como GPS o radio frecuencia, que permitan dirigir mensajes de advertencia a los teléfonos móviles de los usuarios.

6. APARCAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

- Como criterio general, al finalizar el desplazamiento por parte del usuario, la bicicleta debería ser anclada a un aparcamiento, o estacionada en una zona habilitada para ello. Es conveniente exigir al operador:
 - Mecanismos de control y gestión de la flota para conocer la ubicación de las bicicletas en todo momento.
 - La retirada de bicicletas en mal estado o mal aparcadas, o el coste de éste servicio en caso que sea realizado por el municipio.
 - Evitar obstrucciones o un uso intensivo de la vía pública, del espacio público y de las infraestructuras de aparcamiento existente.
- También es recomendable que el operador tenga capacidad para:
 - Articular un sistema de incentivos para que los propios usuarios participen activamente en los sistemas de rebalanceo y redistribución, para minimizar el estacionamiento indebido.
 - Permitir reservas en puntos con alta demanda.
 - Informar de las zonas con mayor demanda para que pueda aumentarse la dotación de aparcamiento y evitar la saturación.

7. SISTEMAS DE REDISTRIBUCIÓN DE BICICLETAS

- Es importante que el operador cuente con un software de gestión de la flota capaz de monitorizar las unidades en tiempo real para garantizar una correcta distribución. Este sistema debería permitir:
 - Evitar la acumulación de bicicletas en determinadas zonas de forma que se pueda responder correctamente a la demanda.
 - Detectar rápidamente las averías contribuyendo a un sistema ágil de reparación.
 - Identificar cualquier bicicleta que haya sufrido alguna incidencia que pueda implicar algún riesgo para los usuarios de la vía, y que permita activar la retirada de la misma.
- Debería ser exigido ante el operador que la carga y descarga de las bicicletas sea segura, se evite la obstrucción de la vía pública, y que los vehículos utilizados para la redistribución de bicicletas causen el menor impacto ambiental posible.



8. RETIRADA DE BICICLETAS

- Es importante establecer un tiempo de respuesta máximo para que el operador retire una bicicleta cuando se considere que ésta causando un peligro u obstrucción.
- En caso que la bicicleta esté causando un peligro inmediato, es necesario que la autoridad competente pueda retirarla sin previo aviso. En este caso los costes deberían ser repercutidos al operador.
- Se recomienda establecer un tiempo de respuesta máximo de 24h para retirar bicicletas des del momento en que se notifique que están causando un estorbo o se encuentran inservibles o inoperativas.
- Acabada la vida útil de las bicicletas deberá exigirse una adecuada gestión de éstas como residuo, promoviendo los procesos de reutilización y reciclaje.



9. EQUIPAMIENTO DE LAS BICICLETAS

- Es necesario que las bicicletas cumplan con las normativas aplicables y cuenten con todos los elementos necesarios para ser utilizadas en desplazamientos cotidianos, como luces, timbre y elementos reflectantes para situaciones de baja visibilidad.
- Todas las bicicletas deberían contar con un número de identificación visual.
- Es necesario también que las bicicletas dispongan de un sistema de geolocalización integrado y conexión sin cables que permita la localización e identificación para poder ofrecer un mantenimiento adecuado y una redistribución territorial por parte del operador.

10. MANTENIMIENTO

- Debe exigirse al operador que las bicicletas presenten un buen estado, y que el nivel de mantenimiento sea el adecuado para garantizar unas óptimas condiciones de usabilidad en desplazamientos cotidianos.
- Debe exigirse a los operadores que las bicicletas se limpien con frecuencia y dentro de los marcos de tiempo adecuados según lo acordado.

11. GESTIÓN DE LA FLOTA EN CIRCUNSTANCIAS PARTICULARES

- Es recomendable establecer el compromiso del operador para responder ante situaciones particulares como:
 - Recuperación de bicis fuera de la zona establecida.
 - Incidentes en los que se requiera la retirada de las bicicletas por la autoridad competente.
 - Eventos planificados que requieran modificar la gestión de la flota, siguiendo las instrucciones de la autoridad competente.
 - En caso que se solicite el cese de todas las operaciones.
- Es necesario que el operador disponga de una persona de contacto con autoridad y recursos disponibles para responder ante las diferentes situaciones no previstas.

12. GESTIÓN DE DATOS

- El sistema de monitorización de los operadores debe permitir la geolocalización de todas sus bicicletas en tiempo real y la detección de las incidencias que éstas puedan sufrir.

- Es importante que estos datos puedan estar disponibles para la administración en tiempo real, y que los registros de los movimientos sean compartidos con ésta, para tenerlos en cuenta en el análisis global de la movilidad.
- Debe garantizarse el anonimato de los usuarios en la gestión de los datos y velar por el cumplimiento de la legislación vigente en materia de protección de datos personales.



13. ATENCIÓN AL USUARIO

- Debe exigirse a los operadores la existencia de canales ágiles y operativos que permitan a los clientes y a los ciudadanos en general reportar fácilmente bicicletas inseguras o dañadas durante las 24 horas.
- Entre los canales existentes debería incluirse un número de teléfono que se anuncie claramente en su sitio web, aplicaciones móviles y bicicletas, y al que responda directamente un operador durante el horario comercial.
- El operador deberá asegurarse de que los términos y condiciones de uso de su sistema de bikesharing estén fácilmente disponibles para los clientes, a través de su web y aplicaciones móviles. Debería ofrecerse información clara a los usuarios sobre:
 - Área donde opera el servicio y las zonas donde las bicicletas pueden ser ancladas o aparcadas, restricciones de estacionamiento, los incentivos por un buen uso y las sanciones por incumplimiento.
 - Recomendaciones para circular de forma segura.
 - Tarifas y sistema de pago claro e informado previamente a la contratación.
- Es necesario establecer una edad mínima para ser usuario del sistema, que puede ser 16 años.

14. COMPROMISO DE GESTIÓN DE TODO EL CICLO

- Debe exigirse a los operadores la gestión de todo el ciclo del servicio, desde la implementación, la explotación, hasta el cierre del servicio, incluyendo la retirada de todas las bicicletas.
- Los operadores deberán aceptar cesar las operaciones y retirar todas las bicicletas si así se lo indica la autoridad competente, bajo causa justificada, o al finalizar la vigencia de su licencia o autorización de uso del espacio público, si ésta no ha sido renovada o prorrogada.

15. COORDINACIÓN CON LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

- Es recomendable orientar los servicios de bikesharing de forma coordinada con el sistema de transporte público, funcionando como servicio complementario a la oferta existente.
- Se recomienda asimismo reforzar la oferta de aparcamiento en ubicaciones con demanda, especialmente por intermodalidad, facilitando el uso combinado de bikesharing y transporte público.



Red de Ciudades **por la Bicicleta**

www.ciudadesporlabicicleta.org



@redciudadesbici



RedCiudadesBicicleta

Red de Ciudades por la Bicicleta

Carrer 62, núm. 16-18, Sector A
Zona Franca - 08040 Barcelona