

[BiciMAD: la apuesta bipolar de Ana Botella](#)

Enviado por ter el Sáb, 07/05/2014 - 08:00

Foto portada:



Antetítulo (dentro):

Análisis

Sección principal:

[Global](#)

Cuerpo:

Texto de Álvaro Fernández Heredia, experto en movilidad ciclista de la Universidad Europea.

Desde 2002, cuando se implementó el primer sistema de bicicletas públicas en España, 197 municipios han impulsado estos modelos con resultados dispares. Madrid y su BiciMAD llega tarde a esta cita, arrastrando el San Benito de “Madrid no es una ciudad para bicicletas” que dijera aquel alcalde del siglo XVII que se llamaba Álvarez del Manzano. **Esta “revolución” arroja un saldo de experiencias con luces y sombras: muchas de ellos han sido cerradas -un 10%- y sus bicicletas abandonadas en algún depósito municipal.** Otras arrojan costes de operación desorbitados para la demanda que atienden y unas pocas han conseguido un auténtico cambio cultural en la movilidad, transformando la experiencia de ciudad.

Si BiciMAD tuviera el éxito deseado significaría un sistema saturado que perdería gran parte del efecto “enganche” inicial

Los sistemas de bicicletas públicas son caros, muy caros. Algunos estudios han hablado de un coste de operación por bicicleta que puede oscilar entre los 700 y 2.500 euros anuales. Es fácil pensar cuántas bicis se podrían regalar por esa cantidad. Son sistemas caros debido a los grandes costes de implementación, gestión y mantenimiento. Ese coste no es tan grandes si las bicis realmente se usan. **Así que hay dos tipos de sistemas de bicicletas públicas: los que se**

usan mucho y los que son caros.

La clave para que se usen mucho es sencilla: combinar una buena red de puntos de préstamo con políticas de movilidad de acompañamiento. Es necesaria una buena red porque los sistemas de bicicleta pública son sistemas de “todo o nada”: o existe una amplia oferta de puntos donde coger o dejar la bicicleta que permita muchas combinaciones que se ajusten a las necesidades de los usuarios o condenamos al sistema a responder a una demanda recreativa y turística que no llega ni al viaje diario en algunos casos. Por otro lado, a pesar de la profunda fe de nuestros políticos y técnicos en la cultura de las infraestructuras, éstas no son suficientes. Más allá de los puntos de préstamo, las bicicletas y los carriles bici, **hace falta una política de movilidad sostenible de toda la ciudad coherente**, con medidas de acompañamiento que van desde la ciudad amable, la concienciación, la restricción del uso del coche y un largo etcétera.

Todo esto convierte a los sistemas de bicicleta pública en una forma de romper el cascarón de la movilidad ciclista, siempre que vayan acompañados de otras medidas integrales. Si estos sistemas son caros y muy aparatosos, ¿qué ventaja tienen? Principalmente dos: ofertar un sistema público de transporte sostenible que complementa al resto de la red y ayudar a un cambio de mentalidad en ciudades como la nuestra. **Sólo tenemos que pensar en Barcelona y Sevilla para darnos cuenta de cómo las bicicletas públicas han impulsado la movilidad ciclista** y lo han hecho, además, para quedarse. En su primer año de implantación consiguieron duplicar el número de viajes en bici y, con el tiempo, por cada bicicleta pública acaba apareciendo una o dos bicicletas privadas. Todo esto convierte a los sistemas de bicicleta pública en una forma de romper el cascarón de la movilidad ciclista, siempre que vayan acompañados de otras medidas integrales.

Empezamos mal

En su primera fase, el sistema contará con 123 bases y unos 1.500 anclajes en una zona interior de la ciudad limitada por la Plaza de Oriente, Ronda de Atocha, Alberto Aguilera, Juan Bravo y Doctor Esquerdo. Si tenemos en cuenta el área cubierta podemos valorar que, comparando con otros sistemas de grandes ciudades europeas, el BiciMad nace raquítico. **Es especialmente preocupante pues, si tuviera el éxito deseado, significaría un sistema saturado e inoperante que perdería gran parte del efecto “enganche” inicial que tienen estos sistemas.** En este sentido, la accidentada inauguración con los problemas del sistema informático y la protección de datos no ha sido ya el mejor comienzo. Las prisas matan.

Desde el punto de vista de la cobertura de territorio es comprensible la implementación en fases porque Madrid es una ciudad muy grande y los miedos del Ayuntamiento también. Se han cuidado las zonas con mayor demanda potencial a la vez que se huye de los distritos con mayores desniveles. Sin embargo, **no se entiende que el diseño no esté más orientado a combinarse con los grandes nodos intermodales** de la ciudad o con las zonas límites de restricción del tráfico para ofrecer una alternativa real de “al centro en bici”.

Es especialmente preocupante pues, si tuviera el éxito deseado, significaría un sistema saturado e inoperante que perdería gran parte del efecto “enganche” inicial

Con respecto a las medidas de acompañamiento, el Ayuntamiento sigue dando muestras de un trastorno bipolar. Por un lado, podríamos alabar la tradicional buena oferta de transporte público, que se degenera cada vez más. Del otro lado, tenemos la **apuesta por un desarrollo basado en infraestructuras y la deslocalización caótica de servicios en la periferia**, que hacen crecer la presión de viajes motorizados sobre la ciudad a la vez que nos deja seriamente endeudados.

Quizás los dos puntos más polémicos sean la falta de una red ciclista y la política de tarificación del BiciMAD. El cobro desde la primera hora no es nuevo, un 14% de los sistemas españoles ya lo imponen. El escalonamiento por tiempo de uso es habitual para facilitar las rotaciones de bicicletas por varios usuarios y las tarifas más caras para los visitantes es una forma de no competir con los negocios privados de alquiler de bicis. **La verdad es que una puesta más decidida con la primera media hora gratuita hubiera sido deseable.** El Ayuntamiento argumentó la necesidad de una sostenibilidad económica y de que el ciudadano valorara el servicio, porque lo gratis no se valora.

Esta concepción del Ayuntamiento sobre los servicios públicos de transporte es tan preocupante como poco novedosa. Es la vieja idea de considerar el transporte público como un gasto para la Administración. En una ciudad donde cada viaje en transporte público nos cuesta la mitad que ese mismo viaje en coche y cada viaje en bici pública una tercera parte, toda medida que consiga transferir viajes del coche a otros modos es un ahorro para todos. Quizás no sea un ahorro para el Ayuntamiento, pero **deberían recordar que los presupuestos que manejan deben responder a gestionar lo más eficientemente posible los bienes comunes.**

Recuadro:

¿Sistema público o lujo para ‘guiris’?

A diferencia de otros sistemas de bicicletas públicas, en el modelo elegido para Madrid el usuario debe pagar en todos los casos, independientemente del tiempo y el tipo de abono del que disponga. Según calculó eldiario.es, un vecino madrileño que quiera ir y volver del trabajo diariamente pagando el mínimo se gastaría al año 245 euros. En Sevilla, se gastaría por el mismo uso 33 euros. En Barcelona, 47 euros. En Valencia, 27 euros, y en París, 29 euros. Como contraste, en Quito y Gijón el servicio es gratuito.



Temáticos:

[número 226](#)

[movilidad](#)

[Bicicletas](#)

[transporte público](#)

Geográficos:

[Madrid](#)

[Sevilla](#)

[Barcelona](#)

Artículos relacionados:

[Bicicleta como medio de transporte en áreas urbanas: una perspectiva desde la salud pública](#)

[“Usar la bicicleta en las ciudades es plantear un cambio”](#)

[“No están dispuestos a tocar el estatus del coche”](#)

Edición impresa:

Licencia:

[CC-by-SA](#)

Posición Media:

Cuerpo del artículo

Compartir:

Tipo Artículo:

Análisis

Autoría foto:

[Álvaro Minguito](#)

Tipo de artículo:

[Normal](#)