

II JORNADAS BICICLETA PÚBLICA, Sevilla 11 y 12 marzo 2009

PANEL DE TÉCNICOS

PANELISTAS EN LA MESA:

- Mónica Ibarrodo, directora del Observatorio de Sostenibilidad del ayuntamiento de Vitoria.
- Ángel López, director de los Servicios de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona.
- Teresa Vicente, directora de la Oficina de la Bicicleta del Ayuntamiento de Zaragoza.
- Francisco Javier Ramos, director de Atención al Usuario y Calidad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.
- Gema Cantero, Jefa del Área de Transporte de la Agencia Andaluza de la Energía.
- Rafael Jordano, coordinador del Campus Universitario de Rabanales, Córdoba.

TEMAS DE REFLEXIÓN SOBRE LOS QUE LOS PONENTES PUDIERON OPINAR Y APORTAR DESDE SU EXPERIENCIA CONCRETA:

- a) El servicio de préstamo de bicicletas, cubre la totalidad de los desplazamientos que se realizan en la ciudad, municipio?
- b) El servicio de préstamo de bicicletas, cubre cualquier necesidad de desplazamiento por motivo laboral, ocio, deportivo, cultural?
- c) Cuales son los costes del servicio que se presta? (instalación, mantenimiento, logística..) son asumibles, soportables, mejorables?
- d) Cómo se evalúa la prestación del servicio que se ofrece?
- e) Qué medidas complementarias serían necesarias para mejorar?

C O N C L U S I O N E S/ A P O R T A C I O N E S:

1º.- No hay un único modelo de Bicicleta Pública.

Existe una amplia diversidad en los sistemas de préstamos o alquiler de bicicletas, desde los que se dirigen a segmentos de población, por ejemplo la comunidad universitaria, a usuarios del transporte público (bus+ bici), hasta los que prestan el servicio a toda la población, como Sevilla o Barcelona.

También existen grandes diferencias en el tipo de cobertura que ofrecen: horarios, tecnología, financiación etc. La entidad de los problemas de mantenimiento o financiación de los sistemas varía sustancialmente de uno a otro, aunque todos coinciden en la complejidad de la gestión y en los límites en la prestación de servicio.

2º.- Es necesario un cambio en la política de movilidad de la ciudad

Para garantizar el “éxito” de un sistema de Bicicleta Pública es imprescindible que la implantación del mismo vaya acompañado de un conjunto de medidas que apoyen y fomenten un cambio en los hábitos de movilidad, entre otras crear infraestructuras ciclistas, pacificar el tráfico de vehículos a motor, creación de zonas 30 y dotarse de ordenanzas de circulación específicas que regulen la convivencia entre peatones y ciclistas con los distintos modos de transporte.

3º.- Los sistemas de Bicicleta Pública deben ser entendidos como un modo de transporte

La Bicicleta Pública debe ser concebida como una parte más en la cadena de la movilidad urbana. Debe estar vinculada con otros modos de transporte público para facilitar la intermodalidad. La financiación pública debe considerarse como apoyo sustancial para garantizar su implantación, desarrollo y mantenimiento.

4º.- La Bicicleta Pública debe ser considerada como un Servicio Público

Para responder a este principio los sistemas deben dirigirse a segmentos amplios de población, garantizar la accesibilidad con principios de proximidad de las estaciones y asegurar la disponibilidad del servicio. Debe ser dimensionado adecuadamente e intentar cubrir la mayoría de los desplazamientos.

5º.- La Bicicleta Pública debe potenciar la movilidad ciclista

La diversidad de usuarios a los que si dirige ofrece una nueva imagen de “buenas prácticas” que se reflejará en otros segmentos sociales en la ciudad. Su implantación ayudará a cambiar los hábitos de movilidad y contribuirá a crear una nueva cultura de la bicicleta urbana.