

SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS: UNA PROPUESTA DE CEMUSA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD URBANA.

Con el objetivo de favorecer una ciudad más habitable y respetuosa con el medio ambiente, CEMUSA pone a disposición de los Ayuntamientos SU Sistema de Alquiler de Bicicletas, un novedoso servicio automatizado de alquiler de bicicletas que, combinado con un sistema eficaz de transporte colectivo, aporta una solución al predominante modelo insostenible de movilidad basado en la masiva utilización del vehículo particular

Actualmente, cualquier Consistorio que persiga una gestión sostenible debe asignar un especial protagonismo a la bicicleta al elaborar planes de ordenación urbana, transporte y movilidad.

El Sistema de Alquiler de Bicicletas se basa en dotar a la ciudad de un conjunto de estaciones de bicicletas -desatendidas y provistas de sistemas de automantenimiento y autodiagnóstico remoto-, en régimen de alquiler y al alcance de todos los ciudadanos que deseen incorporarse al programa.



KING - MIRANDA ASSOCIATI CEMUSA PROGETTO PER TORINO - ELEMENTO DI PARCHEGGIO PER BICICLETTE PUBBLICHE GIUGNO 2003

Antecedentes

Durante los últimos años venimos asistiendo a la proliferación de toda una serie de iniciativas y directrices más o menos vinculantes que apuestan por la necesidad de diversificar y potenciar los modos de transporte más sostenibles en las ciudades: el transporte colectivo, los desplazamientos a pie y la bicicleta.

Dicha necesidad surge del desproporcionado papel que ha adquirido el vehículo privado en gran parte de los entornos urbanos de los países desarrollados. Esta situación es una de las causas de graves costes, tanto ambientales como económicos, y también de distorsiones sociales y culturales que afectan a la sociedad urbana de hoy.

El vehículo privado consume mucho espacio urbano, tanto en circulación como aparcado, y es responsable de buena parte de la contaminación atmosférica y acústica de las ciudades y de la modificación del comportamiento de los ciudadanos de a pie, ya que aumenta la percepción de peligrosidad de las calles y obstaculiza el libre paseo.

En definitiva, el apogeo de la movilidad motorizada privada en las ciudades produce una merma para todos los demás medios de transporte. El automóvil se percibe como el más seguro, realimentando de esta forma el proceso de motorización.

Ante esta tendencia general, que está desencadenando graves problemas de congestión del tráfico en la mayor parte de las grandes ciudades y amenaza con extenderse en breve plazo de tiempo por el resto, las diversas autoridades y gobiernos, desde la escala comunitaria a la local, han empezado a tomar conciencia del problema.

La conclusión clara es que resulta preciso racionalizar el uso del coche particular, potenciando y adoptando soluciones alternativas para cubrir los desplazamientos urbanos: paseos peatonales continuados; red de transporte colectivo eficaz, cómodo y funcional; sistemas de préstamo y alquiler de bicicletas y carriles-bici adecuados.

La bicicleta como alternativa al problema

En muchas ciudades con índices de congestión significativos la bicicleta ha demostrado ser uno de los medios de locomoción más rápidos y eficaces para los desplazamientos puerta a puerta.

De cualquier manera, se revela mucho más rápida que el coche, que resulta el medio de transporte más ineficaz (aunque, paradójicamente, sea el más utilizado) para los desplazamientos interurbanos.

La bicicleta ofrece mayor maniobrabilidad y menor ocupación espacial, y el tiempo invertido para su estacionamiento es muy bajo. Sin embargo, pese a sus múltiples ventajas espaciales, ambientales, económicas y sociales, su participación en el sistema de transportes de las ciudades es, en la mayoría de los casos, anecdótica.

Curiosamente, en los países del norte de Europa, donde la climatología es más adversa, la participación de la bicicleta en la movilidad es realmente importante, superando en muchos casos al transporte motorizado privado.

A pesar de que son innumerables los factores que influyen en la utilización urbana de la bicicleta (pendientes, distancias, clima, sistema de transportes...), uno de los principales obstáculos para su uso parece encontrarse en las estructuras culturales.

El rápido proceso de motorización desencadenado desde los años sesenta relegó a la bicicleta, que hasta el momento constituía un medio de transporte habitual, a una situación marginal.

La necesidad de una visión integral

Para avanzar en favor de la promoción de la bicicleta cabría actuar en dos direcciones: por un lado sería necesaria una redistribución de los medios de transporte hacia modos más equilibrados y, por otro, un replanteamiento de los patrones de movilidad, intermodalidad y accesibilidad urbanos. Sólo de esta forma podrá dársele a la bicicleta un marco adecuado en el que pueda desempeñar un papel relevante dentro del sistema de transportes.

En este sentido, resulta necesario actuar a través de políticas de estimulación y disuasión: medidas favorecedoras del acceso a los medios de transporte alternativos al coche (bicicleta, transporte colectivo), y medidas que limiten paulatinamente el uso inmoderado del automóvil en el entorno urbano (restricción del estacionamiento y del acceso al centro de la ciudad, potenciando zonas peatonales con carriles-bici).

Cabe señalar que toda medida infraestructural necesitará complementarse con programas divulgativos, educativos y promocionales, y sólo tendrá éxito cuando vaya ligada a la estrategia global de reducir el tráfico rodado contaminante.

El nuevo escenario tecnológico

La reciente irrupción en el mercado de una tecnología capaz de proporcionar un novedoso servicio a los ciudadanos, con una acogida muy favorable de los Ayuntamientos en toda Europa, ha determinado que CEMUSA decida participar de forma activa en estos proyectos de mejora de la movilidad urbana, mediante el desarrollo de un servicio que dé respuesta a esta demanda de sus clientes actuales y futuros.

El nuevo “objeto del deseo” de los municipios europeos consiste en la implantación de sistemas de autoservicio de elementos de transporte -en este caso bicicletas- ecológicos, alternativos al transporte privado y complementarios con el transporte público.

Atributos del sistema

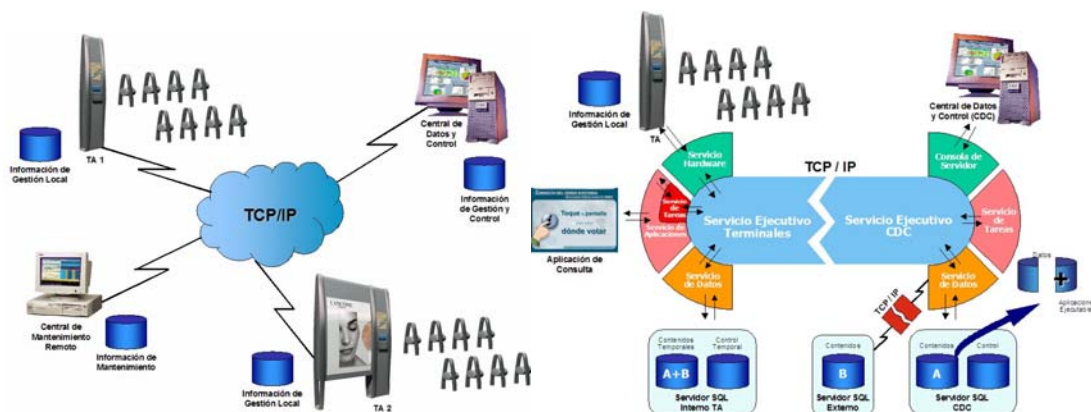
El objeto del Sistema de Terminales de Autoservicio para el Alquiler de Bicicletas Automatizado , es poner a disposición de los Ayuntamientos y otros clientes interesados un servicio automático y desatendido (Autoservicio) que permita a un ciudadano recoger por sí mismo un vehículo de transporte (una bicicleta) en un lugar que denominamos estación, utilizar el elemento de transporte durante un tiempo determinado y, finalmente, facilitarle su devolución en la misma o en otra estación de bicicletas.

La flexibilidad de este servicio deberá garantizar una correcta prestación de forma continua y permanente y, al mismo tiempo, poder ajustarse a las necesidades y requerimientos específicos actuales y futuros.

Componentes del sistema

Los elementos que integran el sistema son:

- Central de control
- Estaciones de bicicletas, compuestas por
 - Terminales de autoservicio
 - Dispositivos de estacionamiento y retención de bicicletas
 - Bicicletas
- Aplicaciones de gestión (Software y comunicaciones)



Esquema general de la Plataforma

Conclusión

CEMUSA apuesta por los sistemas basados en bicicletas para mejorar la movilidad en las ciudades. Su Sistema de Alquiler de Bicicletas, disponible para implantarse en las localidades que lo demanden, es un claro ejemplo de ello.