

PROGRAMA DE DESARROLLO MUNICIPAL

Instituto para el Desarrollo Municipal

Fundación Nuevas Generaciones en

cooperación internacional con la

Fundación Hanns Seidel¹

Los estacionamientos de bicicletas como herramientas para incentivar la movilidad sustentable en las ciudades²

Resumen ejecutivo:

El aumento del tráfico vehicular en las ciudades, y la contaminación que ésta genera, han motivado la adopción de políticas públicas de movilidad sustentable. Entre dichas políticas se destacan, aquellas que promueven el uso de la bicicleta. Sin embargo, resulta necesario brindarle al ciudadano nuevas herramientas y servicios que se adapten a sus necesidades y conveniencias. A tal efecto, en el presente informe se analiza la conveniencia y viabilidad de instalar guarderías de bicicletas en lugares estratégicos de los centros urbanos incentivando el uso combinado de dicho medio de locomoción con las variantes que ofrece el transporte público.

Introducción:

Dentro de las políticas públicas destinadas a mejorar la movilidad en las ciudades y reducir la contaminación se implementó el trazado de ciclovías, se crearon las estaciones de alquiler o préstamo de bicicletas y se dispusieron créditos blandos para que los particulares las adquieran, entre otras medidas.

¹ La Fundación Hanns Seidel no necesariamente comparte los dichos y contenidos del presente trabajo.

² Publicado en el mes de mayo de 2018.

Mundialmente el uso de la bicicleta ha cobrado gran popularidad. Por ejemplo, en la ciudad de Ámsterdam se popularizó su uso en 1968, en virtud del nacimiento de un movimiento contracultural llamado 'Provo'. Una de las acciones que este movimiento llevó a cabo, consistió en ocupar las calles con miles de bicicletas a la vez. Desde entonces, en Holanda conciben a la bicicleta como el medio de transporte fundamental ya que facilita la circulación de las personas, reduce la contaminación ambiental y, en definitiva, mejora la calidad de vida tanto del usuario como del resto de los habitantes.

En el mismo sentido, en Berlín se ha construido un total de 890 kilómetros de ciclovías. Otro ejemplo alemán respecto de la promoción de la bicicleta es Münster. Dicha ciudad, conocida como 'la capital de la bicicleta', cuenta con la red más extensa de carriles para bicicletas del país.

Argentina es uno de los países iberoamericanos que cuenta con una gran población de ciclistas. Por tal motivo, varias ciudades de nuestro país han adoptado medidas para promover ésta creciente tendencia. Cada vez son más comunes, tanto en grandes centros urbanos como en ciudades más pequeñas, las ciclovías, los espacios exclusivos para ciclistas y peatones, el alquiler y préstamos de bicicletas, etc.

En virtud de lo expuesto, en las distintas ciudades del país y del mundo aumentó el uso de la bicicleta como medio de transporte. Podría decirse que actualmente, se ha convertido, en un estilo de vida. La bicicleta representa una alternativa de movilidad rápida, saludable, ecológica, económica y sustentable. Debido a dichos beneficios, muchas ciudades promueven su uso.

Las políticas públicas implementadas por las ciudades para estimular el uso de la bicicleta, requieren de nuevas medidas que las potencien. En tal sentido, es ahora el turno de armonizar las

necesidades de los ciclistas que además opten, llegado el caso, por usar los medios públicos de transporte. En la actualidad, además de permitirse el ingreso a determinados medios de transporte con bicicletas (por ejemplo en los vagones furgón de los ferrocarriles) se han establecido sitios de aparcamiento o guarderías para bicicletas. En dichos espacios, situados en puntos estratégicos de las ciudades como ser plazas céntricas, estaciones de ferrocarril o subterráneo, etc, el usuario que se ha desplazado hasta allí en su bicicleta, puede dejarla en custodia para movilizarse por la zona a pie o en medios públicos. Terminadas sus actividades en esa zona, o finalizada la jornada laboral, esa persona retira su bicicleta de la guardería y regresa a su hogar o dirigirse hacia otro punto distante.

A continuación se exponen algunos casos exitosos de implementación de aparcamientos de bicicletas que podrían ser adaptados a las realidades de diferentes ciudades para su implementación.

El presente informe se ha organizado bajo el siguiente esquema:

- I) Experiencia internacional
- II) Experiencia local
- III) Propuesta
- IV) Conclusión

I) Experiencia Internacional

Antofagasta

En la ciudad chilena de Antofagasta el 40% de los viajes en automóvil abarca distancias menores a 7 km. Dichas distancias permiten, en la mayoría de los casos, ser cubiertas en bicicleta.

Por tal motivo, en 2016 dicho municipio sancionó una ordenanza en la cual se propone instalar estacionamientos para bicicletas en los edificios de uso público. Mediante dicha norma se define al estacionamiento de bicicleta como *“el mobiliario instalado en bien público o privado destinado exclusivamente al estacionamiento de bicicletas y que debe contar con los requerimientos técnicos necesarios señalados en el Manual de Diseño e Instalación de Bici estacionamientos elaborado por el MINVU y organizaciones ciudadanas especializadas y otras instituciones públicas interesadas en el uso de medios sustentables de transporte”*.³ Lo antedicho demuestra que Antofagasta ha sido pionera en este tipo de políticas públicas.

La finalidad de la ordenanza dictada en Antofagasta no solo fomenta el uso de la bicicleta, sino que además, les brinda otras herramientas a los usuarios. Gracias a ello quienes usan estos medios de locomoción, cuentan con lugares seguros en los cuales dejarlos a resguardo mientras llevan a cabo sus trámites en los edificios públicos que, en la mayoría de los casos, se encuentran en las zonas céntricas de las ciudades.

Utrecht

Holanda el país con más bicicletas por número de habitantes en el mundo. Se calcula que allí hay 1,11 bicicletas por persona. El éxito en las políticas que promocionan el uso de dicho medio de locomoción ha generado un nuevo problema: la falta de espacio para estacionar las bicicletas cerca de los puntos clave de las grandes ciudades. Para solucionar este contratiempo el municipio de Utrecht construyó en su estación central de tren, un gran estacionamiento gratuito para bicicletas.

³Fuente:<https://www.portaltransparencia.cl/PortalPdT/documents/10179/62801/ORDENANZA+BICICLETAS.pdf/5e79b7da-75f5-4f17-882d-df6d3e4c18c4?version=1.0>

Éste cuenta con espacio para aparcar 6 mil bicicletas y se proyecta expandir su capacidad para recibir 33 mil unidades más a finales del año 2020. A través de esta inversión en infraestructura, el ayuntamiento local pretende aliviar considerablemente la congestión ocasionada por los miles de ciclistas que a diario llegan a la estación de Utrecht Central⁴. Gracias a ello, se reducirá el desorden que provocan las bicicletas en las inmediaciones de la principal estación de tren de dicha ciudad ya que hoy no cuentan con espacio suficiente donde ser aparcadas.⁵

Tokio

En la capital nipona, debido a la falta de espacio para estacionar las bicicletas cerca de las estaciones de tren, el gobierno local ha construido, en colaboración con empresas privadas, una innovadora red de estacionamientos subterráneos. El sistema, llamado Eco Cylce, es rentado y consta de cápsulas destinadas a estibar los rodados bajo tierra. Cada una de las cápsulas puede guardar hasta 204 bicicletas y están distribuidas en diferentes puntos de la ciudad⁶. Para poder utilizar Eco Cycle, los usuarios deben registrarse de manera *on line*. Cuando el ciclista arriba a la cápsula es identificado mediante un ID y el sistema le cobra el día de estacionamiento mediante el débito en su tarjeta de crédito. A continuación la bicicleta es descendida al depósito y allí permanece hasta que su dueño la retire. Este novedoso sistema permite a la gente dejar a resguardo sus bicicletas en las inmediaciones de las estaciones de transporte público para luego desplazarse en éste último hacia sus respectivos destinos.

⁴ Fuente: <http://www.themonopolitan.com/2017/08/utrecht-central-el-estacionamiento-de-bicis-mas-grande-del-mundo/>

⁵ Fuente: <https://ta.reuters.com/article/entertainmentNews/idLTAKCN1B12C1-OUSLE>

⁶ Fuente: CNN <https://edition.cnn.com/style/article/japan-underground-bike-vaults/index.html>

Barcelona

En esta ciudad española se han implementado diferentes tipos de estacionamiento para bicicletas según la necesidad del usuario. Actualmente, el ayuntamiento de Barcelona cuenta con puntos de anclaje en toda la ciudad para el amarre de bicicletas de forma gratuita. Este sistema, no obstante sus bajos costos y facilidad de instalación ha probado no ser seguro contra los robos o la destrucción de la propiedad. Debido a ello, se creó un sistema de aparcamiento subterráneo que brinda mayor protección. Barcelona está trabajando además en el desarrollo de nuevos sistemas rentados para el aparcamiento seguro de bicicletas. Uno de dichos sistemas es el Vadebikebcn. Este se encuentra aún en etapa piloto por lo que cuenta solamente con 16 estaciones de aparcamiento. Para poder ser utilizado el usuario debe inscribirse en la página del programa Vadebikebcn. Luego al llegar al puesto de aparcamiento que se encuentra en la calle se identifica con su ID, introduce su bicicleta y su casco en un compartimiento y son trabados automáticamente con unos candados.⁷ Este sistema es gratuito las primeras 6 horas y luego se cobran 0.09 Euros por hora.

II) Experiencia local

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

La Ciudad de Buenos Aires ha sido pionera en la promoción del uso de la bicicleta. Ello se ve reflejado en la cantidad de kilómetros que cubre la vasta red de bicisendas y en la proliferación de puestos para la provisión gratuita de rodados. Gracias a ello, el uso de este medio de locomoción

⁷ Fuente: Ayuntamiento de Barcelona <http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/es/servicios/aparcamiento>

ha aumentado exponencialmente en estos últimos años. Dicho crecimiento requirió que se faciliten zonas en las cuales estacionar las bicicletas, para así evitar que éstas sean dejadas en la vía pública, donde entorpecen el paso de los peatones y estorban en las entradas de los edificios. Para ello, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires estableció mediante el Decreto 485/05⁸ que las playas de estacionamiento para automóviles deberán contar con un mínimo de ocho espacios para bicicletas, ciclomotores y/o motocicletas cada cincuenta cocheras. Asimismo, dicho decreto establece que la tarifa para estacionar bicicletas en las playas no podrá superar un 10% del valor de la que corresponda para los automóviles.

Neuquén

La ciudad de Neuquén se ha enrolado dentro de las ciudades con políticas públicas para promover el uso de la bicicleta. Para ello trazó una red de ciclo vías e instaló puestos de provisión gratuita de bicicletas. En 2015, dentro de un plan para ampliar los servicios al ciclista, el municipio habilitó una guardería de bicicletas en el parque central de la ciudad⁹. Se trata de un servicio gratuito con una capacidad para albergar hasta 30 rodados, aunque con la posibilidad de expansión mediante el agregado de módulos. El servicio funciona de lunes a sábado entre las 8 a 21 horas y los domingos de 14 a 21 horas. El procedimiento para su utilización es muy sencillo.

⁸ Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires <http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/red-cicloviias/estacionamiento>

⁹ Fuente: Ciudad de Neuquén <http://www.ciudaddeneuquen.gob.ar/prensa/2015/05/29/quiroya-habilito-la-primera-guarderia-gratuita-de-bicicletas-en-el-parque-central/>

Rosario

La municipalidad de Rosario, con el fin de facilitar el uso de las bicicletas en su territorio, sancionó la Ordenanza 4052/1986¹⁰. Mediante dicha norma se destinó un sitio para el estacionamiento gratuito de bicicletas sobre las veredas de los edificios de los organismos oficiales nacionales, provinciales y municipales, empresas del estado, hospitales y escuelas, en cantidad adecuada a las necesidades de cada caso. Asimismo, la ordenanza obliga a que las playas de estacionamiento y cocheras, tanto municipales como privadas, dispongan de lugares para el estacionamiento gratuito de bicicletas con una superficie equivalente al espacio que ocupa un automóvil grande. Esta disposición rige para aquellas playas de estacionamiento con capacidad superior a treinta coches.

Córdoba

Córdoba es una de las municipalidades que ya cuenta con varias guarderías de bicicletas instaladas. En el primer semestre de 2018 se resolvió agregar nuevos espacios para estacionar bicicletas en las calles peatonales céntricas y en las estaciones de transporte público más importantes. La idea de esta medida es facilitar la llegada de los usuarios al centro urbano y desplazarse una vez allí a pie o en transporte público. El primero de estos aparcamientos ya se encuentra en funcionamiento y se encuentra en las inmediaciones de la peatonal central de la ciudad¹¹.

¹⁰ Fuente: Municipalidad de Rosario

<http://www.rosario.gov.ar/normativa/ver/visualExterna.do?accion=verNormativa&idNormativa=69271#>

¹¹ Fuente: Municipalidad de Córdoba <https://www.cordoba.gob.ar/2017/08/30/continua-la-instalacion-estacionamientos-bicicletas-area-central-la-ciudad/>

III) Propuesta

En base a los antecedentes y los ejemplos analizados precedentemente, entendemos que, a fin incentivar un mayor uso de la bicicleta en las ciudades, hace falta dotar al ciclista de continuas mejoras en infraestructura y servicios. No alcanza contar con bicicletas de uso público, ni el aumento de la red de ciclovías. Llega un momento en que la bicicleta requiere, para no convertirse en un estorbo para su dueño o para terceros, ser integrada como una pieza más del entramado del transporte urbano. La posibilidad de poder ingresar a determinados medios con la bicicleta, como por ejemplo el tren¹² o el subterráneo¹³, se enrola dentro de las medidas tendientes a lograr dicha integración. No obstante ello, se puede adoptar, tal como hemos visto, otras iniciativas que permitan al ciclista dejar sus rodados a resguardo mientras se desplaza por la ciudad a pie o en medios de transporte en los que no se permite viajar con la bicicleta¹⁴. Dichos aparcamientos para bicicletas deberán pues estar emplazados en puntos estratégicos como ser las estaciones de ferrocarril, ómnibus y subterráneo en los que converjan diferentes ramales y servicios de transporte público; en los sectores de las ciudades estrictamente peatonales; las zonas aledañas al casco céntrico donde se concentra mayor cantidad de gente; etc. El servicio de guardería deberá estar adaptado a las particularidades y necesidades de cada ciudad. En dicho sentido, los estacionamientos podrán ser

¹² Los trenes de pasajeros de corta y media distancia cuentan en la zona metropolitana con vagones especiales, conocidos como furgones, en los cuales los pasajeros que viajan con bicicletas las pueden transportar. Dichos vagones cuentan con ganchos para que las bicicletas puedan ser colgadas y con ranuras donde poder trabar las ruedas.

¹³ En la Ciudad de Buenos Aires solo se permite ingresar al subterráneo con bicicletas plegables.

¹⁴ En la zona metropolitana de Buenos Aires se trata principalmente de los colectivos y los taxímetros, a los que se suma el subterráneo en el caso de las bicicletas no plegables.

techados o al aire libre; rentados, gratuitos o una combinación de ambos en base al tiempo de permanencia la bicicleta en ese lugar; automatizado o asistido por personal; público, privado o mixto; exclusivos para bicicletas o compartidos con otro tipo de vehículos; contar o no con servicios de gomería, mantenimiento y reparación; etc. Las opciones que se pueden tener en cuenta, como se puede apreciar, son numerosas. Simplemente basta con analizar qué es lo que a cada municipio le hace falta.

Para conseguir los avances propuestos, los concejos deliberantes de los municipios deberán sancionar las ordenanzas que a su criterio, y en base a sus necesidades, hagan falta para mejorar el desplazamiento de sus vecinos en bicicleta.

IV) Conclusión

Luego de observar la experiencia tanto nacional como internacional, se puede llegar a la conclusión de que la instalación de guarderías para bicicletas en aquellos lugares donde haga falta, significará, sin dudas, una mejora para las ciudades que implementen políticas públicas de movilidad sustentable. Gracias a la adopción de este tipo de medidas, se estimulará el uso de la bicicleta. Ello se traducirá, inevitablemente, en mejoras en la calidad de vida del municipio, gracias a la reducción del tráfico vehicular; la disminución de la emisión de gases y ruidos contaminantes; mejoras en la salud gracias a la merma del sedentarismo; mejor aprovechamiento del tiempo gracias a un más rápido desplazamiento en horas pico; etc. Por dichos motivos, es recomendable evitar que la bicicleta se convierta en una molestia para su usuario al momento de necesitar combinarla con

otras formas de transporte y al mismo tiempo que aquellas no sean un estorbo para los demás ciudadanos. Es allí donde deben entrar en escena las guarderías o estacionamientos para bicicletas.

Bibliografía y sitios consultados:

- <https://www.portaltransparencia.cl/PortalPdT/documents/10179/62801/ORDENANZA+BICICLETAS.pdf/5e79b7da-75f5-4f17-882d-df6d3e4c18c4?version=1.0>
- Diario The Monopolitan <http://www.themonopolitan.com/2017/08/utrecht-central-el-estacionamiento-de-bicis-mas-grande-del-mundo/>
- Reuters <https://lta.reuters.com/article/entertainmentNews/idLTA KCN1B12C1- OUSLE>
- CNN <https://edition.cnn.com/style/article/japan-underground-bike-vaults/index.htm>
- Ayuntamiento de Barcelona <http://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/es/servicios/aparcamiento>
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires <http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/red-ciclovias/estacionamiento>
- Ciudad de Neuquén <http://www.ciudadneuquen.gob.ar/prensa/2015/05/29/quiroga-habilito-la-primera-guarderia-gratuita-de-bicicletas-en-el-parque-central/>
- Municipalidad de Rosario <http://www.rosario.gov.ar/normativa/ver/visualExterna.do?accion=verNormativa&idNormativa=69271#>
- Municipalidad de Córdoba <https://www.cordoba.gob.ar/2017/08/30/continua-la-instalacion-estacionamientos-bicicletas-area-central-la-ciudad/>