

“SERVICIO DE BICICLETAS PÚBLICAS DE PROVIDENCIA”

1. Introducción:

El objetivo general de este proyecto es mejorar la calidad de vida de los habitantes y usuarios de la Comuna de Providencia, favoreciendo el desplazamiento en un medio no motorizado de transporte. Del mismo modo se busca reducir la congestión vehicular y la emisión de contaminantes derivados de viajes en vehículos motorizados.

Un primer objetivo específico de este proyecto es potenciar la infraestructura para bicicletas con que ya cuenta la Comuna.

Un segundo objetivo específico de este proyecto es el de ofrecer a la Comunidad la posibilidad de trasladarse a través de la red de ciclovías de la Comuna y de sus calles locales, en bicicleta, a través de la entrega de las mismas para el uso de las personas que se han inscrito en el Sistema.

2. Descripción de la operación:

El proyecto consiste en la entrega de bicicletas, al público que usa la vialidad comunal. El tiempo máximo de uso continuo de las bicicletas es de 60 minutos. Los usuarios, sean residentes o no, pueden tomarlas y devolverlas en cualquier estación de distribución, sin límite en el número de préstamos diarios. Para hacer uso del Servicio, los usuarios deben inscribirse y firmar un contrato, pagando \$1000 por la membresía mensual y \$8000 para la membresía anual. A estos últimos usuarios se les entrega un casco sin cobro adicional.

El Servicio de Bicicletas Públicas operará de acuerdo con los siguientes horarios:

Temporada	Lunes a viernes	Sábado, domingo y festivos
Otoño - Invierno	7:30 a 19:30	9:00 a 18:00
Primavera - Verano	7:30 a 20:30	9:00 a 20:00

Innovación medioambiental: Porque ofrece un sistema de transporte no contaminante, silencioso, rápido, económico y saludable, que pretende generar un cambio en la cultura de transporte de la Comuna, la Ciudad, la Región, el País y el Continente.

3. COMPONENTES DEL SERVICIO:

3.1. Estaciones de Distribución:

El Servicio actualmente opera con diez Estaciones de Distribución:

1. Proximidad a Metro Manuel Montt.
2. Federico Froebel con Antonio Varas.
3. Pedro de Valdivia 963 (Municipalidad de Providencia).
4. Pocuro con Ricardo Lyon.

5. Parque Augusto Errázuriz.
6. Plaza Río de Janeiro.
7. Metro Estación Parque Bustamante
8. Plazuela Santa Isabel (Santa Isabel entre Manuel Montt y Juan Agustín Barriga).
9. Proximidad a Metro Pedro de Valdivia
10. Plaza Inés de Suárez.



3.2. Bicicletas:

Las bicicletas son de diseño exclusivo para esta función y su prototipo fue sometido a revisión de la Autoridad Municipal, debiendo cumplir las siguientes características:

- Estar diseñada bajo el concepto de bicicleta urbana, lo que quiere decir que sus prestaciones deben estar enfocadas a desplazarse sobre pavimentos, con pendientes bajas, con dispositivos de rodado, etc..
- La bicicleta debe ser cómoda, con asiento de altura regulable, canastillo, protección de cadena, campanilla, tapabarro y luces, pudiendo ser usada por todo clase de usuarios.
- El aro de la bicicleta ser como mínimo aro 22 y máximo aro 26.
- La bicicleta debe idealmente estar armada con componentes que no sirvan a otros modelos, permitiendo de esta forma inhibir su robo. En el mismo sentido, los componentes deben estar instalados de manera tal de ofrecer extrema dificultad para ser separados del cuerpo de la misma.

- La bicicleta debe contemplar elementos opacos que permitan instalar paneles con la imagen corporativa de la Comuna, un logo del Servicio y en ningún caso publicidad. Se requieren dos de estos elementos por bicicleta, siendo uno de ellos el tubo diagonal, por ambos lados y otro el canastillo frontal.

3.3. Sistema Computacional de Administración del Sistema de Bicicletas Públicas:

El Concesionario desarrolló un sistema para el funcionamiento y operación de las Estaciones de Distribución, que permita realizar la gestión del servicio descrito y las funciones operativas del sistema computacional.

Las características mínimas del software implementado se resumen en las siguientes funcionalidades:

- Realizar Incorporaciones identificando claramente a los usuarios del servicio.
- Realizar Renovaciones.
- Controlar el Uso de las bicicletas de acuerdo a los requerimientos del Servicio.
- Recibir devoluciones de las bicicletas entregadas en uso.
- Control de pagos.
- Control de cobros de sobre-tiempo de uso.
- Control de flujo y de demandas de las bicicletas en cada Estación de Distribución.
- Entrega de informes, consultas de control y gestión del servicio.

4. PRINCIPALES RESULTADOS:

4.1. Demanda

Se ha registrado una demanda relevante, que se puede resumir fundamentalmente con dos parámetros, los viajes realizados en bicicleta y el número de inscritos. Este último supera la cantidad de 5 mil personas y el número de viajes por mes se indica en la tabla siguiente:

Número mensual de préstamos de bicicletas

Mes	Número de préstamos	Acumulado	Observaciones
Dic. 2008	2624	2624	Desde el 09/12/08, con 40 móviles
Enero 2009	5552	8176	
Febrero 2009	6186	14362	
Marzo 2009	10382	24744	Desde este mes operan 100 móviles
Abril 2009	10170	34914	
Mayo 2009	7652	42566	
Junio 2009	7094	49660	
Julio 2009	7333	56993	
Agosto 2009	9131	66124	
Sept. 2009	5144	71268	Hasta el 21/09/09

4.2. Accidentalidad

Con respecto a la seguridad vial se ha operado con un contrato que estipula que el usuario debe desplazarse por ciclovías o por las calzadas de vías locales, cuidando siempre su integridad y la de los demás usuarios de la vía, como de las bicicletas. Del mismo modo se han entregado cascos. Felizmente hasta la fecha sólo ha habido 4 accidentes con lesionados (el más grave con fractura de tobillo), lo que para los 70 mil viajes registrados, es un número pequeño, no obstante lo cual se ha decidido reforzar las medidas tendientes a mejorar este aspecto.

4.3. Robos

Hasta la fecha no se han producido robos de bicicletas. Para enfrentar esta problemática se dispuso lo siguiente:

- Las partes de la bicicleta no son separables.
- Bicicleta de diseño exclusivo.
- Económica para desincentivar su reventa.
- Son custodiadas permanentemente por un operador.
- Son retiradas diariamente de las Estaciones de Distribución.

4.4. Otras consecuencias del Servicio

- Se ha contribuido a derribar mitos sociales contrarios a las bicicletas, como por ejemplo que los ancianos y personas de vestir formal no las usan. Ello tiene una relevancia urbana enorme, pues incentiva a todas las personas a hacer uso de este medio ecológico de desplazamiento.
- Se han creado fuentes de trabajo.
- Se ha mejorado la percepción que tienen los ciudadanos respecto de la gestión pública.
- Al existir mayor número de bicicletas rodando en la calle, se ha observado una disminución de la velocidad de los vehículos motorizados.
- Se ha contribuido a poner en el debate público el tema medioambiental.

5. Reflexiones respecto del Servicio

Se trata de un Servicio que supone un cambio significativo de la Ciudad, por cuanto el uso de la bicicleta como medio de transporte requiere acoger a los ciclistas, generando condiciones seguras para su desplazamiento y estacionamiento, como también integración al Sistema de Transporte Público. Lo anterior constituye un nuevo paradigma urbano que incluye los modos no motorizados y hace más amable la ciudad para el conjunto de las personas. Al mismo tiempo se hace presente que la bicicleta tiene un impacto directo en la estructura de la Ciudad por cuanto reduce la necesidad de destinar grandes espacios a estacionamiento de vehículos motorizados. Por otro lado existe un aspecto no menos

importante que es el fortalecimiento del sentido de pertenencia que se establece entre las personas que se desplazan en bicicleta y la Ciudad, por cuanto la relación con el medio es mucho más directa.

Hasta la fecha los municipios han tenido un rol más bien secundario con respecto al Sistema de Transporte Público, en buena medida limitándose a coordinar el emplazamiento de paraderos y canalizar solicitudes de vecinos hacia la Autoridad Central, sin embargo con la iniciativa de Bicicletas Públicas se demuestra que la Autoridad Local puede implementar proyectos integrados al Sistema de Transporte Público que incidan favorablemente en la movilidad urbana. A diferencia de otros servicios similares implementados por los ayuntamientos de algunas ciudades europeas, en el caso de Providencia, el Servicio lo paga directamente el Municipio sin recurrir a la explotación publicitaria, con el propósito de mantener una imagen urbana sobria. Del mismo modo se considera relevante haber optado por un sistema en que cada estación de distribución es atendida por una persona, cuya mayor parte son estudiantes que trabajan por turnos, lo que permite contribuir con el empleo juvenil. El costo mensual del Servicio es de \$18.564.000.

Gerardo Fercovic Musre
Ingeniero Civil
Jefe del Proyecto

