INFORME EUROTEST 2012:

Análisis de 40 sistemas públicos de préstamo de bicicletas urbanas en 18 países europeos

Alquiler de bicicletas, la alternativa en los trayectos urbanos

El programa EuroTEST 2012, en el que participa el RACE, analiza 40 sistemas públicos de alquiler de bicicletas en ciudades europeas, analizando la Accesibilidad, la Información, al usuario, la facilidad de uso y el estado de las Bicicleta. La vencedora absoluta ha sido Lyon (Francia) con la mejor nota del test. España participó con cuatro sistemas públicos de préstamo de bicicletas, destacando el resultado "Satisfactorio" de Valencia y Sevilla, frente a los “Aceptables” de Zaragoza y Barcelona, que obtiene el peor resultado en nuestro país. Entre los resultados generales, a la mejor nota de Lyon hay que sumar los 23 calificaciones de "Satisfactorio", más 11 de "Aceptable" y otras dos que recibieron un "Insatisfactorio". La mayoría de los sistemas de alquiler que participaron en la comparación pueden ser utilizados por los turistas.

26 de junio de 2012

1. Metodología: así realizamos el estudio

Se ha puesto de moda viajar en bici. Y con esta nueva tendencia, ya no es necesario contar con una bicicleta propia para ir de un sitio a otro, por ejemplo, cuando viajamos como turistas y deseamos descubrir una ciudad de una forma diferente. En este caso, la mejor opción es contar con un servicio de préstamo de bicicletas, sistema que además, encontramos en muchas grandes ciudades europeas. En un caso ideal, la oferta para dar una vuelta en bici es la siguiente: bicicletas sometidas a un buen mantenimiento están aparcadas en un amplio entorno urbano y se combinan muy bien con los medios de transporte públicos en muchas paradas de la ciudad, donde cualquier ciudadano o ciudadana puede tomarlas prestadas espontáneamente con poco esfuerzo y una gran flexibilidad, utilizando la tecnología y los medios de comunicación modernos. Así resulta divertido viajar en bici por la ciudad.

Comparativa de 40 sistemas de préstamo de bicicletas en 18 países europeos

Con este nuevo trabajo, y dentro del programa EuroTEST, podemos saber si la el servicio y la calidad está garantizada en cualquier lugar donde utilicemos estos servicios. El RACE y los 17 clubes colaboradores en 16 países europeos, coordinados por el club alemán ADAC, han recopilado y comparado los datos de 40 sistemas de préstamo de bicicletas urbanas públicas en el marco de programa europeo de estudio y protección del consumidor. Desde Portugal hasta Polonia, desde Noruega hasta Italia y en ciudades tan diferentes como Londres, la capital británica, con 7,8 millones de habitantes, y Biel, en Suiza, con poco más de 51.000. Como los sistemas de préstamo de bicicletas representan una alternativa conveniente de movimiento sobre todo para grandes ciudades con altas cifras de usuarios diarios y

de visitantes, que desean dar una imagen de movilidad ecológica, se utilizó básicamente la capital de un país para la comparación. Si en ella no había ningún sistema disponible, se recurrió a la siguiente ciudad más grande y turísticamente importante.

Evaluación del cuestionario online y de la encuesta por Internet

Se puso el foco en los sistemas de préstamo de bicicletas urbanas públicas, que se ofrecen en el espacio público. No se incluyeron los establecimientos de alquiler de bicicletas. Con encuestas por Internet y encuestas por escrito normalizadas, se determinó si los sistemas de préstamo correspondientes eran adecuados para el uso espontáneo, sobre todo por parte de usuarios no residentes como, por ejemplo, los turistas, las posibilidades de acceso y de uso que ofrecían, la información que estaba a disposición y cómo estaban equipadas las bicicletas.

Para la recogida y la evaluación de los datos, los países integrantes en el programa EuroTEST, entre los que está el Real Automóvil Club de España – RACE, confió en Raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation de Tréveris (www.raumkom.de), que se dedica intensivamente, entre otras cosas, a los sistemas de préstamo de bicicletas urbanas públicas y que participa activamente en el debate a través de trabajos actuales como, por ejemplo, el "Análisis de la situación de los sistemas de préstamo de bicicletas" (2011). Además, este Instituto se ha especializado desde hace mucho tiempo en cuestiones relativas a la multimodalidad y la intermodalidad, así como en la promoción de la movilidad sostenible y la comunicación mediante bicicleta.

2. Los resultados: conclusiones sobre las facilidades de uso

La base de la encuesta es un amplio catálogo de criterios basados en:

- Accesibilidad (Ponderación: 35 %)
- Información (26 %),
- Facilidad de uso (25 %)
- Bicicletas (14 %)

Cada una de estas categorías principales se subdivide en otras muchas subcategorías. Sobre la base de este catálogo, se desarrolló un cuestionario online, que se "envió" a los operadores de 40 sistemas de préstamo. En paralelo, se verificaron las páginas de Internet de cada uno de los sistemas. La recogida y la verificación de los datos se realizaron entre el 20 de marzo y el 22 de mayo de 2012. Por último, sobre la base del catálogo de criterios, se agruparon, compararon y evaluaron la información aportada por los operadores y los datos recogidos a través de Internet. No se realizó una inspección in situ. Asimismo tampoco se le dio mucha importancia a las tarifas en la evaluación.

La puntuación que el sistema obtuvo en total en la ciudad correspondiente aportó conclusiones sobre su facilidad de uso y se reflejó en las calificaciones de Muy satisfactorio, Satisfactorio y Aceptable en la parte positiva, así como en las calificaciones de Insatisfactorio y Muy insatisfactorio en la parte negativa.

Nuevos servicios y nuevos sistemas en el préstamo de bicicletas

Todos van en bici: así se puede describir el actual mercado innovador de las bicicletas urbanas públicas en Europa. Durante los primeros tiempos, hubo intentos

que no prosperaron, pero desde hace más o menos diez años se están lanzando constantemente sistemas nuevos de préstamo de bicicletas y se están ampliando los existentes. La iniciativa empresarial participa en estos nuevos modelos, al igual que las empresas de transporte de cercanías y de ferrocarriles o la nueva entrada de modelos de empresas emprendedoras. Se desarrollan nuevos estándares de calidad, e incluso en ciudades con uso contenido hacia las bicicletas, como Barcelona, París o Praga, aparecen nuevos usuarios y nuevos sistemas que acerca a los ciudadanos este nuevo servicio.

El principio básico es similar en todas partes

A pesar de que existen diferentes sistemas de bicicletas públicas urbanas, el principio básico de los sistemas de préstamo son similares: deben ser accesibles públicamente para cualquier persona, han de funcionar según el principio del autoservicio, también deben ofrecer una recogida y una entrega autónoma cómoda y las bicis han de estar bien equipadas con ruedas idóneas para las vías urbanas. Existen sistemas con estaciones fijas de recogida y entrega junto con otras flexibles, en las que es posible recoger la bicicleta en cualquier parte dentro del territorio de uso para después entregarla en otro lugar. Las primeras constituyen actualmente la mayoría. El operador es responsable de la seguridad, ya que realiza un mantenimiento regular de las bicicletas.

Los intereses y los objetivos son múltiples

A la hora de conocer los criterios que se persiguen con este sistema de préstamos de bicicletas, se ha aplicado el criterio de "Análisis de la situación de los sistemas de préstamo de bicicletas" del año 2011 desarrollados por el raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation (raumkom – Instituto de Desarrollo

Territorial y Comunicación) de Tréveris. En este sentido, sería decisivo saber cuáles son los objetivos que se han de perseguir con el sistema de préstamo de bicicletas urbanas públicas. Dentro de los diferentes esquemas y filosofías analizadas en cada ciudad, el hecho de definir estos criterios ejercerían una influencia determinante en la configuración del sistema correspondiente y en los grupos de usuarios a los que está destinado.

¿Es preciso dirigirse a los ciudadanos que usan diariamente el transporte público para ir al trabajo como, por ejemplo, ocurre en los sistemas OV-fiets en las tres ciudades neerlandesas de Amsterdam, La Haya y Utrecht en el EuroTest? ¿O más bien a los turistas? ¿O sólo a los nativos, como en el sistema Bicing en la ciudad española de Barcelona? Sea como sea, en la mayoría de los casos se esconde detrás una medida relativa a la política de tráfico: se desea promover la interacción de los responsables del tráfico en el entorno urbano, asegurando así permanentemente la movilidad urbana.

Según el modelo de responsabilidad y de cooperación, la explotación se cede a un actor privado, controlado y auditado por la administración local, cuando no incluso impulsado activamente. De ahí que, por regla general, no exista una competencia entre los sistemas, y se entiende más bien como un régimen de concesión. En cada ciudad se establece un líder del mercado, lo cual se parece a un monopolio. Los competidores pueden ser servicios tradicionales de alquiler de bicicletas, como tiendas de bicicletas, hoteles y otros prestadores de servicios. Sin embargo, a diferencia de sus ofertas de alquiler por días o, incluso, por semanas, los sistemas de préstamo de bicicletas urbanas públicas se mueven en el ámbito de los viajes cortos, de manera que, en vez de una confrontación, puede surgir una cooperación a través de modelos de tarifas combinados adecuadamente.

3. Los orígenes de los sistemas de préstamos de bicicletas

Todo comenzó con "Witte Fietsen"

Los inicios de esta clase de movilidad se remontan a un experimento realizado en los Países Bajos. Con su iniciativa "Witte Fietsen" en el verano de 1966, el movimiento "Provo", compuesto por artistas, hippies y anarquistas, puso a disposición gratuitamente unas bicicletas pintadas de blanco en la zona urbana de Amsterdam. Cualquiera podía recoger una bicicleta, viajar hasta su destino y depositarla allí para el próximo usuario. Las bicis habían sido desechadas, donadas o carecían de dueño; de ellas, nunca circulaban más de diez a la vez. Sin embargo, el experimento fracasó por completo. Las bicis se destrozaron, fueron robadas, las tiraron a los canales o la Policía las recogió porque eran inseguras e inducían al robo. Sin embargo, a lo largo de los años posteriores, surgieron algunos imitadores en otras ciudades europeas, como en Brema (Alemania), La Rochelle (Francia) o Berna (Suiza). Había nacido la primera generación de sistemas de préstamo de bicicletas urbanas públicas.

Ni dinero ni una vida útil prolongada

Por eso, la segunda generación ya resultó un tanto más refinada. Las bicis no se aparcaban simplemente en cualquier lugar de la calle, donde cualquiera podía llevárselas. No, ahora se las bloqueó y sólo podían retirarse utilizando un chip o una tarjeta de fianza. Para ello, había que registrarse primero. Además, de esta manera las bicis quedaban vinculadas a determinados emplazamientos. Así surgieron los primeros puntos-bici. Sin embargo, con esto no se ganó dinero ni tampoco la mayoría de los sistemas sobrevivieron mucho tiempo. Esta clase de préstamo sufrió

las mismas enfermedades infantiles que sufrieron sus padres una generación antes: robos, vandalismo y, al menos, cierta privatización temporal, ya que la bicicleta prestada se "aseguraba" con un candado propio, que impedía que nadie más la pudiese utilizar. No obstante, algunos de los sistemas se han podido salvar hasta ahora: BUGA en el distrito portugués de Aveiro, así como los sistemas daneses Aarhus bycykel y Bycyklen i København, que es el sistema de préstamo más grande y antiguo de esta generación. Los tres han participado también en la comparación.

Las innovaciones técnicas ayudaron a alcanzar el éxito

Siguió una tercera generación, en la cual el sistema de préstamo pasó a producto de alta tecnología gracias a las innovaciones técnicas. Mediante el registro y la cancelación en el sistema, es posible identificar al usuario y controlar perfectamente dónde se encuentra actualmente la bicicleta. En este aspecto, desempeñó un papel de avanzadilla Call a Bike, una pequeña empresa emprendedora de Múnich, que aproximadamente en el año 2000 puso a disposición hasta 1000 bicicletas prestadas. Las cabinas telefónicas servían como punto-bici y punto de recogida y entrega. Una vez que se había registrado, el usuario llamaba por teléfono a la centralita y recibía un código numérico para el candado de la bicicleta. Las tasas por el préstamo se liquidaban a través de la tarjeta de crédito. Transcurrido un año, Call a Bike tuvo que solicitar la declaración de concurso de acreedores y fue adquirida por Deutsche Bahn.

La variante de alta tecnología está conquistando el mundo del préstamo de biciletas y permite que aumente no sólo el número de sistemas, sino también su magnitud. Por ejemplo, Vélib inició en París su andadura en 2007 con 21.000 bicicletas y 1.400 puntos-bici, cifras desconocidas hasta entonces; en el ínterin, ha alcanzado casi las 24.000 bicicletas en unos 1.750 puntos-bici. Londres (9.200 bicicletas), Barcelona (6.000) y Lyon (4.000) han alcanzado también un tamaño respetable, en tanto que Valencia, Sevilla, Milán y Bruselas, con más de 2.000 bicis cada una, juegan en primera liga.

Se considera que el mayor sistema es el de la ciudad china de Wuhan, que se ampliará a 80.000 bicicletas. En todo el mundo, debe haber más de 500 sistemas de préstamo, sobre todo en Europa, el Este de Estado Unidos y China. Sin embargo, faltan tanto cifras exactas como descripciones detalladas o siquiera comparativas de los sistemas existentes.

Diseñar el futuro sobre unas buenas bases

Tras los orígenes en el préstamo de bicicletas, ahora se trata de tomar impulso, procurar que contacten en red los diferentes titulares del transporte y, con ello, se consiga que la movilidad pública sea utilizable y atractiva para todos de una manera sencilla y a buen precio. Una contribución muy importante para la cultura de la movilidad urbana moderna en el futuro.

4. Resultados: bicicletas de alquiler con calidad, pero…

En esta primera comparación de los sistemas de alquiler de bicicletas urbanas públicas en ciudades europeas casi la totalidad de los 40 servicios ofrecen bicicletas en los puntos-bici permanentes en su zona. Sin embargo, aquí terminan las similitudes. Con una gama de ofertas tan diversa, es de esperar que existan diferencias en lo que a calidad se refiere, algo que resulta evidente tan pronto como observamos el número de puntos en los que es posible recoger bicicletas. El arco va desde un único punto en el caso de BUGA en Aveiro, Portugal, hasta los 1.751 puntos-bici en el caso de Vélib' en París. Esto significa que la capital de Francia ostenta la marca en cuanto a número de bicicletas: 23.900. En comparación con Barclay's Cycle Hire en Londres, que ocupa el segundo lugar con sus 558 puntos y 9.200 bicicletas, podemos comprobar lo impresionante que es esta marca.

Francia: ganador del informe europeo

Pero incluso París, que realmente está sentando un precedente para el resto del mundo, recibió únicamente la calificación de "Satisfactorio" y se posicionó segunda en esta comparación europea. La capital del país galo fue superada por su compatriota Vélo'v en Lyon, el único sistema que recibió la calificación de "Muy satisfactorio". Cuenta nada menos que con 343 puntos con 4.000 bicicletas, disponibles para cualquier ciudadano durante todo el año, con enlaces con el transporte público local, que brinda un registro fácil y gratuito, recogida y entrega totalmente automatizadas de las bicis en cualquier punto, oferta de información en varios idiomas y accesible de formas diferentes. En resumen, bastante cerca de ser el sistema perfecto de bicicletas urbanas públicas.

Un empate en el último lugar

Dos sistemas en los Países Bajos operados por OV-fiets, en Amsterdam y La Haya, empataron en el último lugar. Les siguió muy de cerca OV-fiets en Utrecht, que ocupó el antepenúltimo puesto. Estos tres sistemas neerlandeses de alquiler de bicicletas fueron los únicos que recibieron la calificación de "Muy insatisfactorio" en toda la comparación. Pero mientras que Utrecht tenía al menos casi 700 bicicletas en oferta, los otros dos sistemas que ocuparon el último lugar suspendieron también en esta categoría.

La ciudad de Amsterdam, densamente poblada, ofrece 562 bicicletas en 14 puntos, en tanto que La Haya ofrece en alquiler sólo 258 bicicletas en cuatro puntos-bici. Por lo demás, todas las categorías restantes resultaron bastante similares. En otros términos: horarios de servicio diferentes, dependiendo del punto-bici; el registro no es gratuito y sólo es posible realizarlo por Internet; las bicicletas no se pueden recoger inmediatamente ni tampoco se pueden devolver en cualquier punto-bici; sólo se puede pagar mediante adeudo directo; se ofrece información limitada únicamente en el idioma del país y, lo que resulta realmente sorprendente en el país de los ciclistas, las bicicletas carecen tanto de suspensión como de marchas. Esto es lo que los usuarios pueden esperar, pero no cabe duda de que no es lo que desean.

Tal como demostró nuestra comparación, el sistema nacional de alquiler de bicicletas OV-fiets no es francamente idóneo para turistas que deciden de forma espontánea usar una bici. Una compañía nacional de ferrocarriles ofrece este sistema, y sus puntos-bici están situados principalmente en estaciones de ferrocarril, de manera que el servicio está diseñado sobre todo para usuarios nacionales, como son los viajeros diarios y de negocios.

Más de la mitad de los sistemas son satisfactorios

Existe una enorme diferencia entre el primer lugar y su calificación absoluta de “Muy satisfactorio” y las tres calificaciones de “Muy insatisfactorio” al final de la lista. En resumidas cuentas, hubo 23 calificaciones de "Satisfactorio", más once de "Aceptable" y otras dos de "Insatisfactorio". La mayoría de los sistemas de alquiler que participaron en la comparación son idóneos también para turistas. El servicio prestado por el 60 % de los operadores abarca la ciudad completa y más de una tercera parte de los servicios están limitados al núcleo urbano. Vélib' en París y velopass en Lausana van un poco más allá de los límites de la ciudad. En la mayoría de los casos, se utilizan tarjetas de usuario para acceder. Alrededor de una tercera parte de los sistemas usan un terminal de usuario o un código de acceso. La tarjeta de crédito sirve como "llave" para acceder a las bicis en alrededor de la cuarta parte de los sistemas.

Las deficiencias evidentes

Pasemos ahora a las deficiencias más frecuentes que consiguen que el alquiler de una bici se convierta en una incomodidad o en una molestia. Con excepción de Copenhague y Aarhus, la totalidad de los sistemas comparados establecen una restricción en cuanto a la edad y, en algunos casos, incluso los ciclistas tienen que tener al menos 18 años de edad. Nada menos que se detectó que 35 de los 40 sistemas carecían de suspensión en sus bicis. En 26 sistemas había muy pocos puntos-bici, de manera que llevaba su tiempo hallar uno de estos puntos. Las bicicletas de 26 sistemas de alquiler llevaban recubrimientos con publicidad, lo cual podía afectar su manipulación. También es irritante tener que pagar por un servicio de línea directa, como ha sido el caso en 24 de los sistemas comparados. Realmente es necesario mejorar una situación en la que 18 sitios Web se ofrecen únicamente en el idioma del país en cuestión.

Aspectos especiales que cabe mencionar

Ahora echemos un vistazo a esos sistemas de 18 países, en los que cabe mencionar especialmente algunos aspectos. La primera parada es en **Alemania**, que contó con siete sistemas en la comparación: en Berlín, Hamburgo, Colonia, Leipzig, Múnich, Nuremberg y Stuttgart. Todos recibieron la calificación de "Satisfactorio". Call a Bike, en Stuttgart, es el único sistema de la comparación que ofrece incluso 60 bicicletas eléctricas, las llamadas pedelecs. También son exclusivos los sistemas Call a Bike en Colonia y Múnich: sus bicicletas no están depositadas en puntos-bici, sino que se encuentran en cualquier parte en los cruces viales, de manera que son plenamente flexibles.

Homeport Praha, en **Praga**, un experimento modélico con 20 bicicletas en seis puntos, se incluyó en la comparación y consiguió obtener la calificación de "Satisfactorio". Se trata de un nuevo sistema relativamente exitoso, que va ganando terreno a los sistemas más establecidos. **España** tuvo cuatro sistemas en la comparación: en Valencia, Sevilla, Zaragoza y Barcelona. Dos calificaciones de "Satisfactorio" y otras dos de "Aceptable" significan un resultado positivo para España. Bicing, en Barcelona, que obtuvo el último puesto entre los sistemas españoles, es también un sistema reconocido internacionalmente, aunque no consiguió estar en los primeros lugares de la comparación, sobre todo porque está reservado exclusivamente para los habitantes de la ciudad.

Súbase gratis a una bici en tres ciudades

Aarhus bycykel y Bycyklen i København en **Dinamarca** obtuvieron la calificación de "Aceptable", con sistemas completamente gratuitos. Todo lo que se necesita es disponer de una moneda (20 coronas danesas), que recuperará cuando devuelva la bici, exactamente igual que ocurre con el carrito de la compra. El otro único sistema gratuito es BUGA en Aveiro, **Portugal**, aunque este sistema se calificó como

"Insatisfactorio" porque existe un único punto de venta, así como sólo un punto de alquiler y, además, se requiere asistencia del personal para alquilar una bici. Las calificaciones en **Italia** difieren significativamente: una calificación de "Satisfactorio" para BikeMi en Milán y [TO]Bike en Turín, más una calificación de "Aceptable" para Punto Bici Bike Sharing en Parma. Por otra parte, BARIinBici en Bari recibió sólo una calificación de "Insatisfactorio". Se debió principalmente a la escasez de puntos y de bicicletas, al tiempo de disponibilidad limitado y a la obligatoriedad de tener 18 años de edad, así como a una información muy deficiente. Estas son las características inusuales detectadas en los países.

Los precios en todas partes

Ahora sólo faltan los precios, que difieren tanto que es imposible encajarlos en cualquier marco de referencia y, por este motivo, simplemente los hemos registrado, pero no los hemos puntuado. Las innumerables ofertas consiguen que sea casi imposible comparar entre sí tantos sistemas diferentes. OV-Fiets en los Países Bajos, Citybike en Viena y nextbike St. Pölten en Austria, así como WRM nextbike Breslau en **Polonia**, por ejemplo, no ofrecen ninguna clase de abono. Los usuarios tienen que pagar por cada trayecto. Los sistemas de otras ciudades participantes en la comparación ofrecen al menos abonos de un día, tres días, siete días, un mes o un año. Los precios para una tarjeta de abono durante tres días varían entre un euro en vélo'v de **Lyon** y vélhop de **Estrasburgo** hasta el equivalente de 18,61 euros en Stockholm City Bikes de **Estocolmo**; el abono durante un año en Bicikelj, en **Liubliana**, la capital de Eslovenia, cuesta tres euros, mientras que Barclays Cycle Hire de **Londres** cobra 55,07 euros. Y eso es por un abono.

El operador no desea un uso prolongado

Lo que sí es básicamente cierto es que los precios que se cobran por un tiempo de uso breve son más bajos que los que se cobran cuando las bicis se utilizan durante

un período de tiempo más prolongado. El incentivo para utilizar bicis durante trayectos cortos suele estimularse con minutos gratuitos, es decir, los primeros 30 minutos e, incluso, los primeros 60 minutos son gratuitos. Por otra parte, el uso prolongado se evita a menudo mediante un período máximo de uso de tres (Smartbike en Oslo, Stockholm City Bikes) o cuatro horas (Velo-Antwerpen en Amberes). El uso prolongado puede sancionarse también con tarifas horarias más caras. En lo que al precio se refiere, alquilar una bici en Turín durante 24 horas costaría la astronómica cifra de 138 euros. Los servicios OV-fiets en Amsterdam, La Haya y Utrecht constituyen la excepción a lo anterior. Estos sistemas cobran a los usuarios diez euros por el primer registro, a partir del cual las bicis se pueden utilizar hasta durante 24 horas por sólo tres euros. Para los usuarios, resulta difícil atravesar la jungla de tasas y tarifas, además de que muchos sitios Web de los operadores tampoco aclaran en absoluto las dudas.

Una labor precursora por parte de EuroTest

Los clubes europeos asociados en el programa EuroTEST han asumido una vez más un papel precursor con esta primera comparación de los sistemas de bicicletas urbanas públicas en ciudades europeas como parte del programa de protección del consumidor EuroTest. Se trata de un mercado en auge, que tiene por delante un largo camino que recorrer antes de que consiga establecerse sólidamente. Todavía hay que someter a prueba modelos y normas operativos, especialmente con vistas a aspectos relativos a la política de transporte en los diferentes países y ciudades. Esta es otra razón por la cual esta comparación objetiva es tan importante desde la perspectiva del consumidor y debería animar a los operadores a adaptar y a optimizar sus sistemas.

EuroTest
QUALITY SAFETY MOBILITY

EuroTest 2012:
Test of 40 Public Bicycle Schemes in European Cities

City	System	Accessibility	Information	Ease of rental	Bikes	Overall Rating
	weighting	35%	26%	25%	14%	100%
F Lyon	vélo'v	++	++	++	o	++
F Paris	Vélib'	++	+	++	+	+
B Brussels	Villo!	+	++	++	+	+
D Berlin	Call a Bike	+	+	++	++	+
D Stuttgart	Call a Bike	+	+	++	++	+
L Luxembourg	vel'oH!	+	++	++	o	+
E Valencia	Valenbisi	+	+	+	+	+
D Hamburg	StadtRAD Hamburg	o	+	++	++	+
I Milan	BikeMi	o	++	++	o	+
I Turin	[TO]BIKE	+	++	+	+	+
E Seville	SEVici	+	+	+	o	+
F Marseille	le vélo	+	+	++	o	+
D Munich	Call a Bike	o	+	+	++	+
D Cologne	Call a Bike	o	+	+	++	+
D Nuremberg	Norisbike	+	+	+	+	+
B Antwerp	Velo-Antwerpen	o	++	+	o	+
SLO Ljubljana	Bicikelj	+	++	+	o	+
D Leipzig	nextbike	o	+	+	o	+
CZ Prague	HOMEPORT Praha	o	+	+	+	+
A St. Pölten	nextbike	o	++	+	o	+

City	System	Accessibility	Information	Ease of rental	Bikes	Overall Rating
	weighting	35%	26%	25%	14%	100%
IRL Dublin	dublinbikes	o	+	++	o	+
A Vienna	Citybike Wien	o	+	+	o	+
CH Biel	velospot	+	–	+	++	+
CH Lausanne	velopass	+	+	o	o	+
CH Lugano	velopass	o	+	o	o	o
GB London	Barclays Cycle Hire	o	o	+	o	o
DK Aarhus	Aarhus bycykel	+	+	+	––	o
I Parma	Punto Bici Bike Sharing	o	+	+	o	o
PL Wroclaw	WRM nextbike	o	–	++	+	o
DK Copenhagen	Bycyklen i København	+	–	++	––	o
N Oslo	Smartbike	–	+	+	o	o
F Strasbourg	Vélhop	o	–	+	o	o
E Saragossa	Bizi	––	+	+	o	o
S Stockholm	Stockholm City Bikes	––	++	+	o	o
E Barcelona	Bicing	––	++	o	o	o
I Bari	BARIinBici	–	–	o	o	–
P Aveiro	BUGA	o	–	––	o	–
NL Utrecht	OV-fiets	––	–	––	o	––
NL Amsterdam	OV-fiets	––	–	––	o	––
NL The Hague	OV-fiets	––	–	––	o	––

Rating ++ very good + good o acceptable – poor –– very poor

5. RESULTADOS GENERALES

Amsterdam: OV-fiets	**Evaluación general:**	**Muy insatisfactorio**
		PEOR RESULTADO

País:	Países Bajos
Emplazamientos:	Por toda la ciudad
Número de puntos-bici:	14
Número de bicicletas en alquiler:	562
Recogida y entrega:	En los puntos-bici
Acceso:	Tarjeta de cliente
Dirección de Internet:	www.ov-fiets.nl

Puntos fuertes

- Disponibles todo el año.
- Conectado con el transporte público.
- Sitio Web orientado a los servicios, con abundante información.
- Instrucciones tanto en los puntos-bici como en las bicicletas.
- Bicicletas con cuadro bajo, sillín regulable en altura, caballete, cesta y candado adicional.

Puntos débiles

- Horarios de apertura diferentes en los puntos-bici.
- Muy pocos puntos - bici y bicicletas.
- No hay puntos de venta con personal.
- Se cobra tasa de registro; sólo es posible registrarse por Internet.
- Sólo se ofrece pago mediante débito directo.
- Las bicis no se pueden utilizar en el momento y hay que devolverlas en un punto específico.
- El sitio Web se ofrece sólo en holandés; no hay aplicación para telefonía móvil.
- No se ofrece línea directa.
- No hay información a tiempo real en la Web, ni aplicaciones o terminales en puntos-bici.
- Las instrucciones se ofrecen sólo en holandés en los puntos-bici y en las bicicletas.
- Las bicicletas carecen de suspensión y cambios de marcha.

La Haya: OV-fiets	Evaluación general: Muy insatisfactorio PEOR RESULTADO

País:	Países Bajos
Emplazamientos:	Por toda la ciudad
Número de puntos-bici:	4
Número de bicicletas en alquiler:	258
Recogida y entrega:	En todos los puntos-bici
Acceso:	Tarjeta de cliente
Dirección de Internet:	www.ov-fiets.nl

Puntos fuertes

- Disponibles todo el año.
- Conectado con el transporte público.
- Sitio Web orientado a los servicios, con abundante información.
- Bicicletas con cuadro bajo, sillín regulable en altura, caballete, cesta y candado adicional.

Puntos débiles

- Horarios de apertura diferentes en los puntos-bici.
- Muy pocos puntos-bici y bicicletas.
- No hay puntos de venta con personal.
- Se cobra tasa de registro; sólo es posible registrarse por Internet.
- Sólo se ofrece pago mediante débito directo.
- Las bicis no se pueden utilizar en el momento y hay que devolverlas en un punto específico.
- El sitio Web se ofrece sólo en holandés; no hay aplicación para telefonía móvil.
- No se ofrece línea directa.
- No hay información a tiempo real en la Web, ni aplicaciones o terminales en puntos-bici.
- Las instrucciones se ofrecen sólo en holandés en los puntos-bici y en las bicicletas.
- Las bicicletas carecen de suspensión y cambios de marcha.

Lyon: vélo'v	**Evaluación general:**	**Muy Satisfactorio** **MEJOR resultado**

País:	Francia
Emplazamientos:	Por la toda la ciudad
Número de puntos-bici:	343
Número de bicicletas en alquiler:	4.000
Recogida y entrega:	En los puntos-bici
Acceso:	Terminal en punto-bici tarjeta de cliente
Dirección de Internet:	www.velov.grandlyon.com

Puntos fuertes

- Disponible las 24 horas del día durante todo el año; cualquiera puede utilizarlas; abundancia de puntos-bici y bicicletas.
- Los usuarios pueden registrarse gratuitamente por Internet, utilizando una aplicación o el terminal del punto-bici; las bicis se pueden usar inmediatamente y entregarse en cualquier punto-bici.
- Recogida y entrega completamente automatizadas; la devolución se confirma mediante señales luminosas y acústicas.
- Conectado con el transporte público.
- Sitio Web orientado a los servicios, con abundante información; aplicación gratuita para telefonía móvil.
- Línea directa gratuita, el número aparece en los puntos-bici o en las bicicletas.
- No hay información a tiempo real en la Web, ni aplicaciones o terminales en puntos-bici.
- Las instrucciones en los puntos-bici y en las bicicletas se ofrecen en varios idiomas.
- Bicicletas con cuadro bajo, sillín regulable en altura, caballete, cesta y candado adicional.

Puntos débiles

- No hay puntos de venta con personal.
- Las bicicletas carecen de suspensión, pero llevan letreros publicitarios.

RESULTADOS EN ESPAÑA

Barcelona: bicing	Evaluación general: Aceptable

País:	España
Emplazamientos:	Por toda la ciudad
Número de puntos-bici:	420
Número de bicicletas en alquiler:	6.000
Recogida y entrega:	En los puntos-bici
Acceso:	Tarjeta de usuario
Dirección de Internet:	www.bicing.com

Puntos fuertes

- Disponibles todo el año.
- Las bicicletas se pueden devolver en cualquier punto-bici.
- Recogida y entrega completamente automatizadas; la devolución se confirma mediante una señal acústica y se visualiza en la pantalla.
- Sitio Web orientado a los servicios, con abundante información; aplicación gratuita para telefonía móvil.
- Línea directa gratuita, el número aparece en los puntos-bici o en las bicicletas.
- Hay información a tiempo real en la Web, una aplicación y un terminal en el punto-bici.
- Bicicletas con cuadro bajo, sillín regulable en altura, caballete, cesta y candado adicional.

Puntos débiles

- Sólo disponible para barcelonenses mayores de 16 años.
- Las bicicletas no se pueden usar inmediatamente.
- Sólo se admite el pago con dinero en efectivo o tarjeta de crédito.
- No está conectado con el transporte público.
- El sitio Web se ofrece sólo en español y catalán.
- Las instrucciones en los puntos-bici y/o en las bicicletas se ofrecen sólo en español.
- Las bicicletas carecen de suspensión, pero llevan letreros publicitarios.

Valencia: Valenbisi	Evaluación general: Satisfactoria

País:	España
Emplazamientos:	Por toda la ciudad
Número de puntos-bici:	275
Número de bicicletas en alquiler:	2.750
Recogida y entrega:	En los puntos-bici
Acceso:	Terminal en el punto-bici, tarjeta de usuario, código por teléfono / SMS
Dirección de Internet:	www.valenbisi.es

Puntos fuertes

- Disponibles las 24 horas del día durante todo el año; cualquier persona puede utilizarlas.
- Los usuarios pueden registrase gratuitamente; las bicis se pueden usar inmediatamente y entregarse en cualquier punto-bici.
- Recogida y entrega completamente automatizadas; la devolución se confirma mediante una señal acústica y se expide un recibo.
- Conectado con el transporte público.
- Web orientada al servicio, con información; aplicación gratuita para telefonía móvil.
- El número de línea directa aparece en los puntos-bici y/o en las bicicletas.
- Hay información a tiempo real en la Web, una aplicación y un terminal en el punto-bici.
- Las instrucciones en los puntos-bici y/o en las bicicletas se ofrecen en varios idiomas.
- Bicicletas con cuadro bajo, suspensión, sillín regulable en altura, caballete, cesta y candado de bicicleta adicional.

Puntos débiles

- Los usuarios tienen que ser mayores de 18 años; y más de 16 años con permiso paterno.
- Sólo se admite el pago con tarjeta de crédito.
- La línea directa no es gratuita.
- Bicicletas con letreros publicitarios.

Sevilla: SEVici	Evaluación general: Satisfactoria

País:	España
Emplazamientos:	Por toda la ciudad
Número de puntos-bici:	259
Número de bicicletas en alquiler:	2.576
Recogida y entrega:	En los puntos-bici
Acceso:	Tarjeta de usuario
Dirección de Internet:	www.valenbisi.es

Puntos fuertes

- Disponibles las 24 horas del día durante todo el año; cualquier persona puede utilizarlas.
- Las bicis se pueden usar inmediatamente y entregarse en cualquier punto-bici.
- Recogida y entrega completamente automatizadas; la devolución se confirma mediante una señal acústica y se expide un recibo.
- Conectado con el transporte público.
- Sitio Web orientado a los servicios, con abundante información; aplicación gratuita para teléfonos móviles.
- El número de la línea directa aparece en los puntos-bici y/o en las bicicletas.
- Se ofrece información en tiempo real en el sitio Web; hay una aplicación y un terminal en cada punto-bici.
- Las instrucciones en los puntos-bici y/o en las bicicletas se ofrecen en varios idiomas.
- Bicicletas con cuadro bajo, sillín regulable en altura, caballete, cesta y candado adicional.

Puntos débiles

- Los usuarios tienen que ser mayores de 18 años; más de 14 años con permiso paterno.
- Se admite el pago sólo con tarjeta de crédito.
- La línea directa no es gratuita.
- Las bicicletas carecen de suspensión, pero llevan letreros publicitarios.

Zaragoza: Bizi	Evaluación general: Aceptable

País: España
Emplazamientos: Por toda la ciudad
Número de puntos-bici: 130
Número de bicicletas en alquiler: 1.300
Recogida y entrega: En puntos bici
Acceso: Tarjeta de usuario, código
Dirección de Internet: www.bizizaragoza.com

Puntos fuertes

- Disponibles todo el año.
- Las bicicletas se pueden devolver en cualquier punto-bici.
- Recogida y entrega completamente automatizadas; la devolución se confirma mediante una señal acústica y se visualiza en la pantalla.
- Conectado con el transporte público.
- Web orientada a los servicios, con información y aplicación para telefonía móvil.
- El número de la línea directa aparece en los puntos-bici y/o en las bicicletas.
- Se ofrece información en tiempo real en el sitio Web o mediante una aplicación móvil.
- Bicicletas con cuadro bajo, sillín regulable en altura, caballete y cesta

Puntos débiles

- Los puntos-bici abren sólo los días laborables desde las 6 a.m. hasta medianoche; durante los fines de semana, abren desde las 8 a.m. hasta la 1 de la madrugada;
- Los usuarios tienen que ser mayores de 16 años.
- Muy pocos puntos-bici.
- Las bicicletas no se pueden usar inmediatamente.
- Sólo se admite el pago con dinero en efectivo o tarjeta de crédito.
- Se cobra una tasa por la línea directa y la aplicación de telefonía móvil.
- Las bicicletas carecen de suspensión o de candado adicional para bicicleta, pero llevan letreros publicitarios.

6. Requisitos: muchos puntos-bici, uso sencillo, tarifas claras

A los operadores

- Crear una oferta de puntos-bici o puntos de recogida y entrega con la mayor cobertura posible, así como de bicicletas en la zona operativa.
- Promover los enlaces con la red de transporte público de pasajeros mediante medidas adecuadas como puntos-bici cercanos a las paradas de transporte público, tarifas e información combinadas o una tarjeta de abono común.
- No restringir el uso a un grupo de personas determinadas como, por ejemplo, habitantes de una ciudad o un grupo de clientes.
- Crear tarifas claras y atractivas para todos los grupos de usuarios.
- Ofrecer diferentes posibilidades de inscripción y pago, especialmente para usuarios que quieran utilizar el servicio de forma espontánea.
- Facilitar tanto una recogida como una entrega sencilla en cualquier punto-bici, incluso en los que ya están ocupados.
- Ofrecer páginas en Internet e información in situ en varios idiomas, pero al menos en inglés.
- Instalar líneas directas y aplicaciones gratuitas para teléfonos móviles.
- Poner a disposición sólo bicicletas que circulen con seguridad, estén sometidas a un buen mantenimiento y sean confortables; restringir en el revestimiento la publicidad a una medida razonable.

A los políticos

- Crear en toda Europa condiciones marco para sistemas de préstamo de bicicletas urbanas, así como reglamentos unificados a escala nacional.
- Introducir los sistemas de bicicletas públicas urbanas en más ciudades.
- Promover el enlace con los transportes públicos de pasajeros mediante el apoyo a las medidas adecuadas como, por ejemplo, puntos-bici cercanos a las paradas

del transporte público, tarifas e información claras o una tarjeta de abono común para usuarios de bicicletas y del sistema público de transporte.

7. Sugerencias: lo que entrañan los precios

- Busque la tarifa más adecuada. Tenga en cuenta que un préstamo durante varias horas suele ser desproporcionadamente más caro. Si utiliza la bicicleta con frecuencia, decídase por un abono, que generalmente es más económico.
- Antes de alquilar, infórmese sobre el funcionamiento del sistema y sus condiciones de uso.
- Cerciórese de que dispone de los conocimientos técnicos necesarios para la entrega. Por ejemplo, con frecuencia el acceso y/o el pago sólo es posible con una tarjeta de crédito.
- Siempre que sea posible, obtenga telefónicamente información en tiempo real para encontrar el punto-bici y las bicicletas disponibles.
- Infórmese por adelantado sobre lo que hay que hacer cuando el punto-bici de destino que usted desea ya está ocupado.
- Al entregar la bicicleta, cerciórese de que recibe la confirmación correspondiente y controle en el tiempo más breve posible los importes computados.
- Cerciórese de que tiene a mano el número de una línea directa o de que puede contactar con un interlocutor para un caso de urgencia.
- Consulte sobre lo que debe hacer en caso de que se produzca un daño, un robo o un accidente.