

Mercado de bicicletas compartidas con apps en China

PARA IMPLEMENTAR UN SERVICIO DE BICICLETAS COMPARTIDAS QUE TENGA UN IMPACTO REAL SOBRE EL TRANSPORTE METROPOLITANO en general, hay que construir primero un buen sistema de estaciones de anclaje.

Hace falta “una red densa de estaciones en toda el área de cobertura”, aconseja la *Guía de planificación de sistemas de bicicletas compartidas*, publicada por el Instituto de Transporte y Política de Desarrollo. “La utilidad de los sistemas de bicicletas compartidas con anclaje depende de la presencia de una red de estaciones casi continua”, concuerda el Juego de Herramientas de Movilidad Compartida, creado por el Centro de Movilidad de Uso Compartido (*Shared-Use Mobility Center*), “y la construcción de la red es una tarea bastante intensiva en capital y mano de obra”. El proceso también requiere una planificación cuidadosa para colocar las estaciones en los lugares más efectivos y no generar efectos secundarios negativos sobre el entorno edificado.

Pero, ¿si se pudiera construir un sistema de bicicletas compartidas sin necesidad de estaciones, como algunas empresas nuevas están tratando de hacer en algunas ciudades principales de China? Un ejemplo de alto perfil es mobike, que se lanzó el año pasado y ya tiene una flota de decenas de miles en Beijing. Su director ejecutivo es un veterano de las operaciones de Uber en Shanghái, y cuenta con más de \$100 millones de dólares en inversiones de firmas financieras como Sequoia Capital y Warburg Pincus.

El método de mobike depende en gran medida de su app original para teléfonos inteligentes y la tecnología incorporada al diseño patentado de la bicicleta. Lo más significativo es que las bicicletas no necesitan una estación de anclaje ni tampoco una base de estacionamiento. En vez de eso, están equipadas con un candado especial en la rueda trasera, o sea que los usuarios

teóricamente las pueden dejar en cualquier lugar, salvo al interior y en otros pocos lugares. Para ubicar una bicicleta disponible, los usuarios consultan la app del servicio, que presenta un mapa que usa tecnología de GPS para ubicar la mobike más cercana disponible; pueden hacer la reserva con la app para asegurarse que nadie la saque primero. La app también genera un código de barras QR que se usa para abrir el candado.

La compañía es demasiado nueva para poder juzgar su desempeño, y también tiene competencia, incluyendo otra empresa sin estaciones llamada ofo. Pero su modelo sin estaciones puede ser tan



Ofo, una de las compañías de bicicletas compartidas sin estaciones de China, trata de atraer a estudiantes con precios bajos y una vasta red de distribución cerca de las universidades. Crédito: ofo

intrigante desde la perspectiva de planificación como desde el punto de vista del consumidor.

Zhi Liu ha estado siguiendo el desarrollo de programas de bicicletas compartidas en China por muchos años. Trabajaba anteriormente en el Banco Mundial, donde se concentró en parte en temas de transporte urbano. Liu es ahora director del programa de China en el Instituto Lincoln de Políticas de Suelo y el Centro de Desarrollo Urbano y Políticas de Suelo de la Universidad de Pekín/Instituto Lincoln en Beijing. Señala que es importante comprender el contexto que dio lugar a estas nuevas empresas.

China tiene un largo historial de ciclismo. Pero hasta para los dueños entusiastas de bicicletas, las calles mal cuidadas y el enorme tráfico dificultan el uso de bicicletas para recorrer grandes distancias a y desde el trabajo en las ciudades modernas de China. Por eso, cuando las alternativas de bicicletas compartidas emergieron en algunas ciudades en 2008, como complemento del metro y el autobús, la idea fue adoptada rápidamente. En 2011, el 12.º Plan Quinquenal de Transporte Nacional alentó explícitamente a los centros urbanos que desarrollaran sistemas de bicicletas compartidas como suplemento útil para los sistemas de transporte público existentes.

“Los planificadores y gobiernos municipales en la actualidad consideran que las bicicletas compartidas son un componente clave del transporte público”, explica Liu, “porque ayuda a resolver el problema de la así llamada ‘última milla’”. Es decir: Uno usa el transporte público, llega a una estación, y todavía falta otra milla más para llegar al destino final.

Los programas de gobierno en China no tienen el mismo problema de uso del suelo que puede ocurrir en una ciudad de los EE. UU., porque el suelo urbano es propiedad del estado. Pero tienen otros problemas persistentes. En 2011, cuando una conferencia del Banco Mundial se enfocó en las experiencias nacionales e internacionales de sistemas de bicicletas compartidas, las discusiones más importantes fueron sobre “gestión y sostenibilidad”, dice Liu. “¿Qué modelo de negocios es el más apropiado?”

Lo que surgió fue una mezcla de soluciones. En Hangzhou, un modelo impulsado por el gobierno

creó una compañía estatal que en la actualidad es presuntamente el sistema de bicicletas compartidas más grande del mundo. Otras ciudades han experimentado con varios híbridos públicos/privados, buscando un equilibrio para que el servicio sea lo suficientemente barato para atraer a los usuarios pero suficientemente redituable como para cubrir los costos.

Las últimas iniciativas son empresas como mobike y ofo, ambas operando en otras ciudades chinas. Sin duda tienen que encontrar el mismo equilibrio económico. Pero, quizás porque están muy bien financiadas, cada una parece concentrarse más por el momento en generar clientes y aceptación.

Ofo se concentra abiertamente en los estudiantes, usando bicicletas más livianas con candados de combinación, un sistema de distribución centrado en la universidad y un depósito muy bajo (13 yuan, o alrededor de \$2). Mobike se interesa más por los profesionales urbanos y/o entusiastas del ciclismo. El depósito es de 299 yuan (un poco menos de \$50); el alquiler cuesta 1 yuan por cada media hora. Sus bicicletas son más pesadas pero también durables y distintas. “Escucho a mucha gente hablar sobre el tema”, dice Hongye Fan, consultora del Banco de Desarrollo Asiático con asiento en Beijing, y gerente de inversión de China Metro Corporation, quien ha hecho un seguimiento de los programas de bicicletas compartidas. “Es un modelo innovador en China y se está difundiendo muy rápidamente”.

Fan, que anteriormente era consultora de infraestructura financiera y gestión de activos en el Banco Mundial, señala algunos de los efectos secundarios más intrigantes de los modelos sin estaciones. La puesta en marcha de un sistema de bicicletas compartidas puede ser, necesariamente, un proceso muy estructurado que no deja mucho lugar para realizar modificaciones una vez que se hayan construido las estaciones; o, como dice Fan, “no permite pensar y analizar realmente: ¿Cuál es la verdadera demanda de los ciudadanos?”

Un sistema de bicicletas compartidas es una respuesta útil al problema de la última milla, continúa, pero “no hay una última milla universal”. De hecho, una estación ubicada en un lugar



Las bicicletas compartidas sin estaciones de anclaje en China cubren la “última milla” entre la parada más cercana de transporte público y el destino final de los usuarios. Crédito: ofo

fuera de la ruta acostumbrada de un usuario en particular puede convertir esa última milla en una milla y media. Un sistema parecido al de Uber o Zipcar, que se adapta más abiertamente a la demanda, podría evitarlo.

Y hay por lo menos algunos experimentos similares en otros lugares. Un ejemplo contrastante es el sistema AirDonkey de Copenhague, esencialmente una plataforma basada en app que permite a los dueños de bicicletas (incluyendo, notablemente, tiendas de bicicletas), alquilar sus bicicletas a otros. Esta empresa naciente espera que su modelo funcione en otras ciudades, incluso aquellas con un sistema tradicional de bicicletas compartidas.

Por supuesto, estos modelos crean otros problemas y barreras. Mobike ha tenido problemas con robos, lo cual probablemente sucedería en casi cualquier lugar del mundo, si bien la compañía ha dicho que es un problema que se puede contener. Además, el modelo gobernado por demanda podría crear un agrupamiento de bicicletas en lugares de destino muy populares en vez de puntos de origen, lo cual quiere decir que se tendrían que redistribuir físicamente.

Y, como apunta Fan, la planificación sigue jugando un papel crucial en la resolución de

problemas que estas empresas no pueden abordar, como el diseño y construcción de una infraestructura apropiada para que el viaje en bicicleta sea práctico y seguro, como carriles exclusivos para bicicletas. Pero esto es cierto en todos lados. Los programas de bicicletas compartidas han proliferado mucho en años recientes (África acaba de lanzar su primer sistema en Marrakech) y con aproximadamente 600 sistemas alrededor del mundo, las estrategias de financiación e implementación varían de un lugar a otro. “No hemos encontrado ningún modelo en particular que se adapte a todas las ciudades”, dice Liu.

En realidad, probablemente nunca encontraremos una solución universal. Y eso es precisamente la razón por la que mobike y otros modelos novedosos que se están introduciendo en China, el país con más sistemas de bicicletas compartidas del mundo, son importantes. La explotación de innovaciones tecnológicas de manera astuta ofrece nuevas rutas potenciales de interés a seguir. Veremos si otros se aferran a estas ideas y las aplican para ver adónde llevan. □

Rob Walker (robwalker.net) es colaborador de Design Observer y *The New York Times*.