¿Cuán rentables son los sistemas de bicicletas compartidas?

Por cada euro invertido en sistemas de bicicletas compartidas, las ciudades obtienen entre 1,37 y 1,72 euros de retorno. Un estudio del IESE analiza la economía, los efectos sobre la salud y el futuro de estos programas sobre dos ruedas.



21 de mayo de 2019

En algunas ciudades ya no se lleva tener una bicicleta. La gente prefiere utilizar las que ofrece el sistema público de **bicicletas compartidas** de su ayuntamiento.

La idea surgió a mediados de los años sesenta y, aunque hubo varios intentos de materializarla, no fue hasta finales de los noventa, con la tercera generación de sistemas,

©IESE Business School

cuando realmente cuajó.

Desde entonces, estos sistemas se han popularizado sobre todo en **Europa**, pero también en **Norteamérica** y **Asia**. Suelen gestionarse directamente por los ayuntamientos o a través de colaboraciones público-privadas. Su éxito es indiscutible, ¿pero son rentables económica y socialmente?

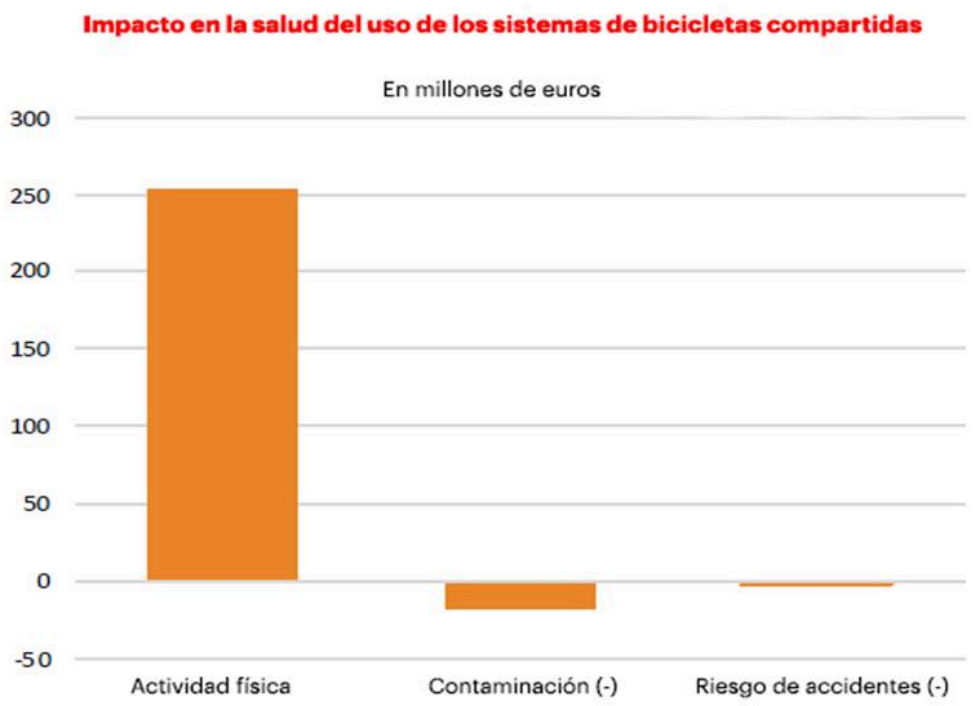
Así es, según un informe elaborado por **Joan Enric Ricart** y **Miquel Rodríguez Planas**, del Specialist Centre on PPPs in Smart and Sustainable Cities (PPP for Cities) del IESE, junto con **Sergi Martínez**, **Albert Tapia** y **Valeria Bernardo**.

El estudio analiza el **impacto económico y en la salud** de los sistemas de bicicletas compartidas de trece ciudades europeas (Londres, Berlín, Madrid, París, Hamburgo, Viena, Barcelona, Milán, Copenhague, Colonia, Turín, Bilbao y San Sebastián), así como los retos que tienen por delante.

En el apartado económico, los autores señalan que por cada euro invertido existe un **retorno de entre 1,37 y 1,72** euros. Han llegado a esta conclusión tras valorar los ingresos, la creación de puestos de trabajo, los efectos en los sectores locales relacionados y el aumento de la demanda de los hogares que se benefician de dicha creación de empleo.

En cuanto al impacto en la salud, han tenido en cuenta el aumento de la actividad física y la reducción del tráfico, de los que se ha descontado el riesgo de accidentes mortales y una mayor exposición a la contaminación del aire.

©IESE Business School

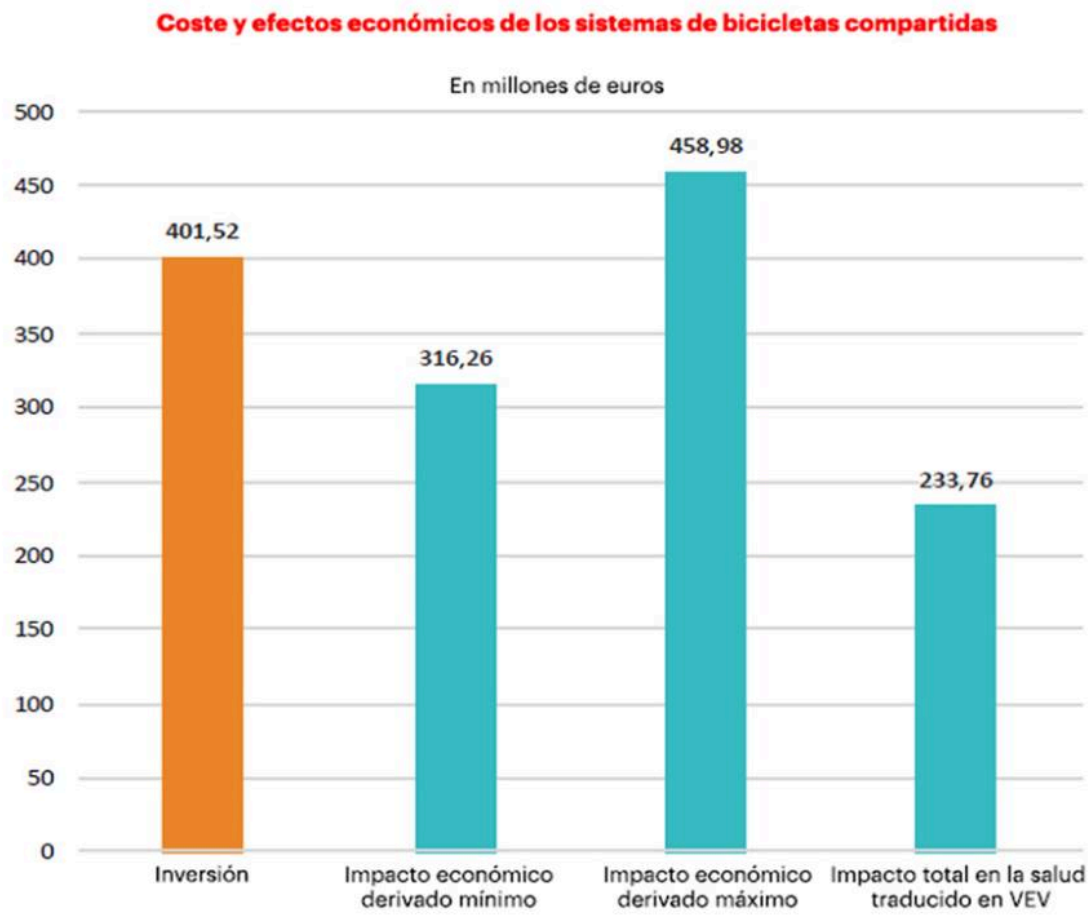


Si bien el impacto económico por sí solo no cubre el coste de los sistemas en todas las ciudades (el retorno oscila entre 0,79 y 1,14 euros por cada euro invertido), su combinación con los beneficios para la salud los hace plenamente rentables, tal y como muestran los resultados finales del informe.

Pese a los riesgos asociados con el aumento del uso de la bicicleta, según los autores, estos no pueden eclipsar "los beneficios para la salud obtenidos gracias a la actividad física que hacen posible los sistemas de bicicletas compartidas". En conjunto, estos beneficios equivalen a la **prevención de más de 90 muertes prematuras** en las ciudades estudiadas entre 2014 y 2016, una cifra que representa el 0,12% de los fallecimientos de personas de menos de 65 años.

El siguiente gráfico ilustra la inversión en los sistemas de bicicletas compartidas en naranja y la estimación de las externalidades positivas que generan, en azul. El VEV (valor estadístico de la vida) es la valoración monetaria que la sociedad atribuye a evitar que fallezca cualquiera de sus miembros. En este caso se aplica el VEV medio europeo, que es de 2,5 millones de euros.

©IESE Business School



Dos generaciones en conflicto

Pese a todos estos datos halagüeños, lo cierto es que la viabilidad económica de los sistemas públicos de bicicletas compartidas se ve amenazada por la irrupción de un nuevo modelo, operado en gran medida por empresas privadas.

Mientras que en los **sistemas de tercera generación** las bicicletas se aparcan en estaciones, los de **cuarta generación** permiten cogerlas y dejarlas en cualquier sitio. Basta con localizar una bicicleta a través de una *app* y acceder al servicio, lo cual hace innecesarias las estaciones.

Estos innovadores sistemas presentan **ventajas competitivas** (son potencialmente más cómodos para los usuarios, ya que no se ven obligados a empezar y acabar sus trayectos en las estaciones), pero también **inconvenientes** (la logística de la redistribución de las bicicletas es más compleja, pueden existir problemas de fiabilidad, una mayor probabilidad de que se haga un uso privado y hay dudas acerca de la sostenibilidad financiera del propio

©IESE Business School

modelo de negocio).

Aunque el nuevo modelo todavía está en ciernes, su consolidación plantea otros riesgos además de la competencia directa con los sistemas institucionalizados, como la posibilidad de que se abuse del **espacio público** o se haga un **mantenimiento** insuficiente de las bicicletas que provoque más accidentes.

Algunas ciudades ya han establecido normativas de uso y zonas de aparcamiento específico para las bicicletas sin estaciones. Y tal vez sea necesaria una mayor regulación del sector en el futuro.

Habida cuenta de que más de la mitad de la población mundial vive en ciudades, los jóvenes cada vez son más reticentes a tener un coche en propiedad y los sistemas de bicicletas compartidas son rentables tanto económica como socialmente, no hay duda de que estos han llegado para quedarse. Por ello, es inexcusable encontrar la forma de armonizar los sistemas institucionalizados y los modelos de negocio innovadores, los que existen ya y los que puedan venir.

Sobre la investigación

Los efectos económicos de los 13 sistemas públicos de bicicletas compartidas se midieron con la matriz de insumo-producto de Leontief. Y los beneficios para la salud, con la herramienta HEAT de la OMS, que también facilitó el valor monetario de la prevención de muertes prematuras, calculado a partir de las estimaciones del valor estadístico de la vida (VEV) elaboradas por la OCDE.

www.iese.edu/es/insight

©IESE Business School