CINCO DIAS (ENTORNO)
MADRID
27/02/14
Prensa: Mensual
Tirada: 42.937 Ejemplares
Difusión: 30.650 Ejemplares
Cod: 79339142
Página: 4
Sección: OTROS Valor: 7.581,00 € Área (cm2): 907,7 Ocupación: 90,04 % Documento: 1/1 Autor: S. A. Madrid Núm. Lectores: 105000

"Barcelona tiene más cultura de bici, pero en Madrid será mejor"

Miguel Vital es el fundador de Bonopark, ganadora de BiciMad, el servicio municipal de bicicleta que la capital estrenará en mayo

S. A. *Madrid*

En cualquier ciudad con cuestas resulta más tentador dejar la bici de alquiler abajo que arriba. Eso que cualquiera se ahorra en dar pedales. Hasta ahí, todo son comodidades para el que la usa. Para el ayuntamiento o la empresa que gestiona el servicio, la cosa cambia. "Exige una flota de camiones para redistribuir las bicis con un coste municipal muy grande. Ha habido empresas que no lo han pasado nada bien con esta implantación, que genera costes extras".

Así resume el economista Miguel Vital el obstáculo con el que se han topado los servicios municipales de alquiler de bicicletas que se empezaron a poner en marcha en España en 2002.

Vital, pamplonés de 41 años, ha convertido ese escollo en su mejor baza hasta ganar con su empresa Bonopark el concurso de bicicleta pública en Madrid, que se estrenará el próximo mes de mayo. Las obras para levantar las 120 estaciones que cubrirán la nuez central de la capital empezaron el mes pasado. En ellas se dejarán las 1.560 bicicletas eléctricas que ofrecerá BiciMad, el segundo servicio de alquiler municipal en España después de San Sebastián que saca a la calle bicicletas eléctricas, "aunque las dimensiones de la ciudad no tienen nada que ver", cuenta este emprendedor.

Con la electricidad en las dos ruedas, aparte de animar a "todo el mundo" a subirse a una bici en ciudad, la pequeña compañía se ahorra la redistribución en las estaciones menos populares. Eso y que lo fabrican todo, "hasta el último tornillo, y también el diseño", hizo que su oferta resultara "mucho más barata" para el Ayuntamiento de Madrid de los 25 millones de euros previstos en el concurso. "Hasta ahora, las empresas que suelen estar detrás de las bicis urbanas son de publicidad o constructoras o de telecomunicaciones, pero no de movilidad. Nosotros fabricamos las bicis, el software, los anclajes y los cargadores eléctricos, la tecnología es española y así eliminamos intermediarios". Al final, "nuestro precio puede ser mucho más competitivo y ofrecer una bicicleta eléctrica al precio de una convencional".

Vital está recién regresado de China, donde ha viajado para comprar componentes de serie, menos tecnológicos. "En Asia son más baratos", comenta aún algo despistado por el *jet lag*. El de Madrid no ofrecerá la primera hora gratuita, como otras ciudades, pero premiará a los usuarios que devuelvan la bici en las estaciones que estén más saturadas.

Subirse a la bici de Madrid costará 25 euros al año, previo pago de una fianza

"Significará que casi ha llegado al tope de 25 bicicletas estacionadas. Si se van a otra, les compensamos por ayudarnos a redistribuirlas, nos estarán haciendo parte del trabajo". Nada de penalizar al usuario madrileño, donde Vital cree que va a costar implantar la bici pública. "El usuario no está hecho a la bici, ni los conductores a la zona 30, que existe; habrá que concienciar mucho", alude en referencia a algunos carriles urbanos como la Gran Vía, donde el límite de velocidad marca 30 kilómetros por hora, pensando en los ciclistas.

Con un precio de 25 euros anuales más una fianza aún por determinar, BiciMad animará a los turistas a ser unos ciclistas más. "En Barcelona, los turistas no la pueden coger, solo los residentes, allí la cultura de bici es mayor que en Madrid, pero nuestro sistema es mejor".

Ganar el concurso para una ciudad tan grande ha propulsado a la compañía hasta otras ciudades extranjeras, y despertado la confianza. Bonopark amortizará su inversión con los ingresos de los alquileres de las bicis, pero hasta llegar aquí, Vital arriesgó mucho.

"No salían fondos ni con contratos públicos firmados. Los inversores apuestan sobre seguro y quieren obtener beneficios muy rápidamente. Eso funciona en tecnología, pero en la industria, que es la que genera puestos de trabajo, no hay inversores detrás para un proyecto así". La compañía se ha asociado finalmente al grupo de transporte Pesa, con una historia que se remonta a 1833.



Vista del paseo de la Castellana, en Madrid.



Miguel Vital, fundador de Bonopark.



Los usuarios podrán reservar una bicicleta por móvil.

A 20 por hora en plena Castellana

El contrato de adjudicación del servicio municipal de Madrid imponía un máximo de velocidad de 25 kilómetros por hora. Bonopark lo ha rebajado a 20, aunque dependerá del peso sobre la bici eléctrica, si el recorrido es sobre llano o en cuesta y del nivel de ayuda que el usuario pida a la propia bici que conduce.

La que ha diseñado la compañía navarra ofrece tres niveles de ayuda, bajo, medio y alto. En este último, la bicicleta realizará casi todo el esfuerzo "y el ciclista no pondrá mucho de su parte, pero siempre habrá que pedalear". Si el usuario se pone en ese nivel, la bicicleta consumirá más y la autonomía será inferior a la máxima.

Reservar plaza a través del móvil

Cuando BiciMad lleve un tiempo rodando por la capital, la compañía empezará a ofrecer la posibilidad de reservar sitio en las estaciones repartidas cada 300 metros por el centro.

Los usuarios podrán hacer reservas a través del teléfono móvil o de la pantalla táctil de la propia bici, para ofrecer una calidad óptima en todo momento. "Si no tienes bici, puedes coger el autobús o el metro, pero si no tienes plaza en una estación de bicicleta y te están cobrando por ello, hay un problema y ahí empiezan a llegar las reclamaciones".

Bonopark ofrecerá este servicio en un segundo tiempo: "No queremos entrar con todo desde el principio, sino cuando la gente vea las ventajas de reservar bases, y cuando haya una mayoría de gente que ya utilice la bici y esté contenta con el servicio".