

4/6/2018

Mobilidade (in)sustentável oBike opera apenas 1 mês na cidade de Lisboa

Simple, barato e sem estações fixas. Assim funcionou a nova operadora de bikesharing da capital portuguesa, a oBike. A startup de Singapura é uma das maiores empresas de partilha de bicicletas em todo o mundo e prometia concorrer com o Gira. Bicicletas de Lisboa, gerido pela EMEL. Contudo, um mês de operação foi o suficiente para perceber a ocupação “abusiva” da via pública por parte destas bicicletas.



As operações da nova startup de partilha de bicicletas da capital lisboeta duraram apenas um mês. A oBike arrancou o período de testes no início do mês de fevereiro com 350 bicicletas prontas a circular, porém, o município alegou que a empresa entrou no mercado “sem que tenha sido obtida a permissão administrativa necessária para esta atividade comercial”, disse Miguel Gaspar, vereador da Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa, ao Público.

Em causa, explicou o vereador, esteve ainda a “utilização desregrada da via pública”, causando o “transtorno aos munícipes, sendo recorrentes as situações onde o despejar destas bicicletas no passeio se tornou um obstáculo para a mobilidade dos transeuntes”. A obrigação da retirada das bicicletas da oBike das ruas vem, ainda assim, acompanhada de uma ressalva por parte da autarquia. Miguel Gaspar garantiu que estes serviços “são muito bem-vindos”, e que a oferta privada de serviços de partilha de bicicletas apenas reforça a aposta na mobilidade sustentável defendida pela Câmara. “Lisboa é uma cidade muito aberta a este tipo de soluções, mas quando começamos a ver bicicletas no centro das praças ou em cima de bancos de jardim sentimos que é mesmo importante regular esta atividade”, reiterou o vereador.

No entender do vereador da Mobilidade, “estas empresas têm a obrigação de disponibilizar as bicicletas em condições que garantam segurança e boa convivência” de todas as pessoas, condições estas que não se vieram a revelar no primeiro mês de operação. “Queremos muito fazer isto em diálogo, estamos muito interessados e disponíveis para lidar

com este fenómeno de forma construtiva”, revelou à mesma fonte.

As perspetivas

Assaf Amit, responsável pela chegada da oBike a Portugal, explicou, em entrevista ao Dinheiro Vivo, que *“vamos começar com 350 bicicletas em Lisboa e depois vamos ver como as coisas correm. Esperamos que tudo corra muito bem, porque vamos ter as bicicletas perto do rio, que é uma zona muito plana da cidade”*. À data, o responsável adiantou ainda que a fase de testes seria *“entre três e seis meses”*, e que depois deste período, a empresa iria avaliar uma possível expansão para outras cidades, assim como a disponibilidade de bicicletas elétricas. *“Se isto for viável e rentável, e percebermos que estamos a ajudar a mover as pessoas, então avançaremos para a segunda fase e vamos colocar à disposição bicicletas elétricas”*.

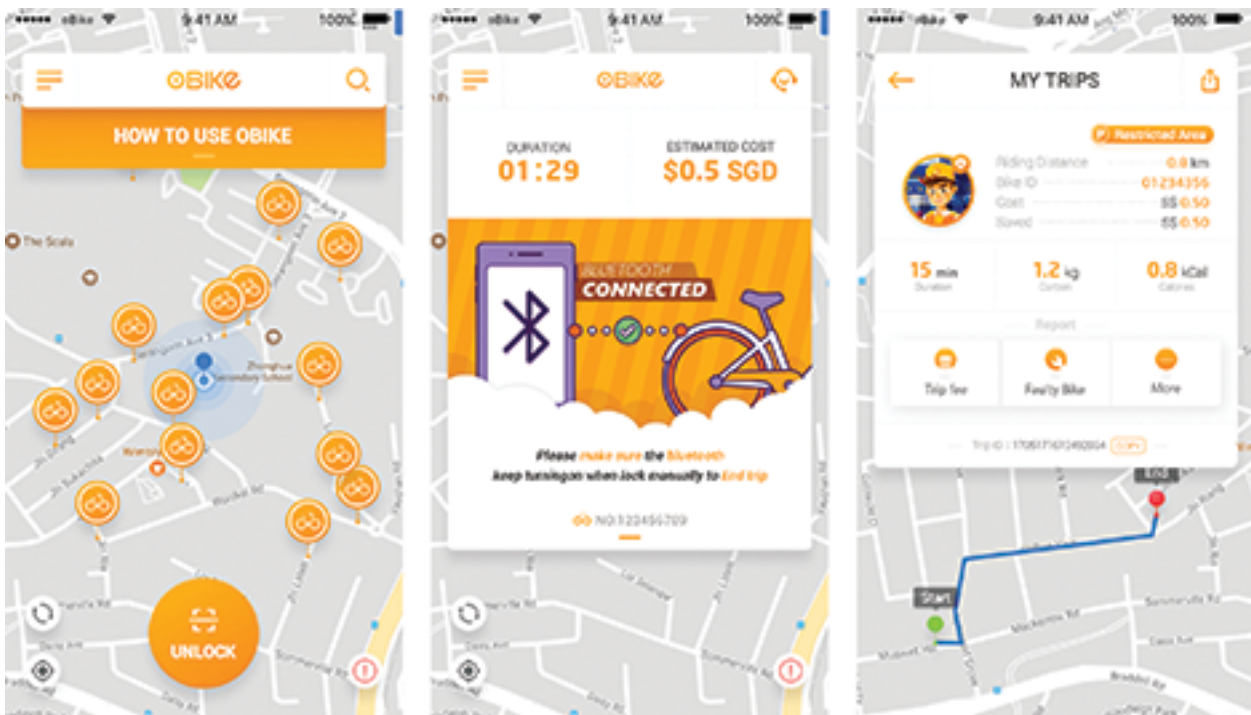
Este era, em perspetiva, o grande objetivo da startup para a cidade de Lisboa, que cedo caiu por terra. A oBike não admitia vir a concorrer diretamente com o Gira. Bicicletas de Lisboa, da EMEL, mas sim complementar a oferta de bicicletas disponíveis a todos os cidadãos da capital portuguesa, com a diferença de não existirem estações fixas nem passes diários ou mensais (como acontece com a operadora ofo, em Cascais).

Durante o mês de fevereiro, as bicicletas da oBike estiveram parqueadas em maior número na zona ribeirinha da cidade, nomeadamente entre Belém e Santa Apolónia. Todavia, e não sendo obrigatório que os utilizadores deixassem as bicicletas necessariamente nesta zona, estas apareceram um pouco por toda a cidade. A irresponsabilidade no estacionamento destes veículos foi a gota de água para a autarquia lisboeta na hora de ordenar a retirada das bicicletas, ao cabo de apenas um mês de operação.

Porquê Lisboa?

Edward Chen, cofundador e diretor de marke-ting da oBike refere que *“em dezembro do ano passado, fizemos a transição do negócio para uma abordagem mais localizada das nossas operações, na tentativa de operar através de parcerias em cidades por todo o mundo”*. A startup continua a apontar a cidade de Lisboa como *“o exemplo perfeito de como a oBike trabalha em conjunto com organizações com experiência local”* na procura por modos de transporte *“mais acessíveis, sustentáveis e flexíveis nas cidades”*.

O diretor de marketing da oBike sublinha ainda que *“Lisboa é uma das mais inovadoras e avançadas cidades da Europa”* e que *“estamos entusiasmados por trabalhar em conjunto com a cidade, de modo a fazer circular cada vez mais as bicicletas”*. O responsável da oBike frisa igualmente que *“é através do trabalho conjunto com parceiros locais que podemos maximizar o impacto de soluções de transporte mais sustentável, de forma a reduzir o uso de veículos motorizados em ambiente urbano”*.



Como utilizar?

A app da oBike é gratuita e está disponível para Android e iOS. Uma vez descarregada, o utilizador deve fazer o respetivo registo e associar um meio de pagamento (cartão de crédito). Na fase inicial de lançamento do serviço, a caução foi de cinco euros (valor posteriormente devolvido ao utilizador) e sobre o qual Assaf Amit disse ser apenas para *“responsabilizar o utilizador”*. Burocracias (sempre necessárias) à parte, o uso é bastante simples. O utilizador tem apenas de localizar a bicicleta mais próxima de si e fazer a reserva. Dez minutos é o tempo que tem para chegar ao pé da bicicleta e digitalizar o código QR, colocado por cima da roda traseira. Depois de desbloqueada, é só pedalar!

A grande diferença entre a oBike e outras empresas de partilha de bicicletas como o Gira, Bicicletas da EMEL ou a ofo, é que funciona segundo um sistemas de créditos ou pontos. Inicialmente, são atribuídos 100 pontos a todos os utilizadores. O custo por cada viagem de 30 minutos é de 0,50 euros – sempre que o utilizador tiver no mínimo 80 pontos. Abaixo deste “crédito”, o custo por cada viagem é de cinco euros. O responsável da oBike afirmou que este sistema tem o intuito de *“incentivar a condução positiva e comportamento responsável”*, assim como *“reprender comportamentos impróprios”*.

Os pontos na carteira virtual da oBike podem ser ganhos ou perdidos conforme o comportamento dos utilizadores. Por exemplo, o mau estacionamento ou o esquecimento de bloquear uma bicicleta valem uma “multa” de 20 pontos. Mais grave é o desrespeito pelas regras de trânsito que equivalem ao anulamento de todos os pontos. Todavia, os utilizadores podem somar pontos extra na sua carteira oBike caso reportem eventuais defeitos ou

anomalias nas bicicletas ou se partilharem a sua viagem com amigos nas redes sociais. Fundada em Singapura, em janeiro do ano passado, a oBike conseguiu romper no mercado da partilha de bicicletas com uma ronda de financiamento superior a 36 milhões de euros, em agosto de 2017. Meses depois, a startup já opera em 60 cidades de 25 países na Europa e na Ásia.

por Pedro Venâncio

Por:

Fonte: