



ENTREGABLE 2.5

POLÍTICAS Y PARTICIPACIÓN POLÍTICA

RESUMEN

WP 2: Organización de la Comunicación y el Conocimiento

Publicado en Noviembre 2016
www.velo-citta.eu

Project duration: 1/3/2014 - 28/02/2017
Author: Janett Kalina (choice, Germany)
Project coordinator: DTV Consultants (The Netherlands)



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

The sole responsibility for the content of this document lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither the EASME nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.



SISTEMAS DE BICICLETA EN UN ALCANCE MÁS AMPLIO

Políticas y planificación

Los sistemas de intercambio de bicicleta se han convertido en una parte del paisaje de la movilidad urbana de hoy en día en todo el mundo. Para desplegar todo su potencial y ser más que un mero destello en la política ciclista, los sistemas deben diseñarse teniendo en cuenta un conjunto de objetivos y como parte de una estrategia integrada de movilidad y desarrollo urbano.

En los próximos años concluirán los primeros contratos de grandes planes (por ejemplo, Vélib' y London Cycle Hire en 2017). En este momento los sistemas de bicicleta se encontrarán en una encrucijada. Sólo si la bicicleta compartida contribuye a mejorar la movilidad urbana comparados con otras medidas, los sistemas continuarán y otras ciudades estarán motivadas para desarrollar nuevos sistemas.

Este informe está dirigido a los responsables políticos, expertos en la bicicleta y urbanistas de los municipios. Describe los beneficios de los sistemas para bicicletas, compartir bicicletas a un nivel estratégico (incluyendo varias recomendaciones), compartir bicicletas desde el punto de vista de la planificación urbana (incluidas las recomendaciones), interdependencias políticas en bicicleta y recomendaciones políticas.

Beneficios de los Sistemas de Bicicletas

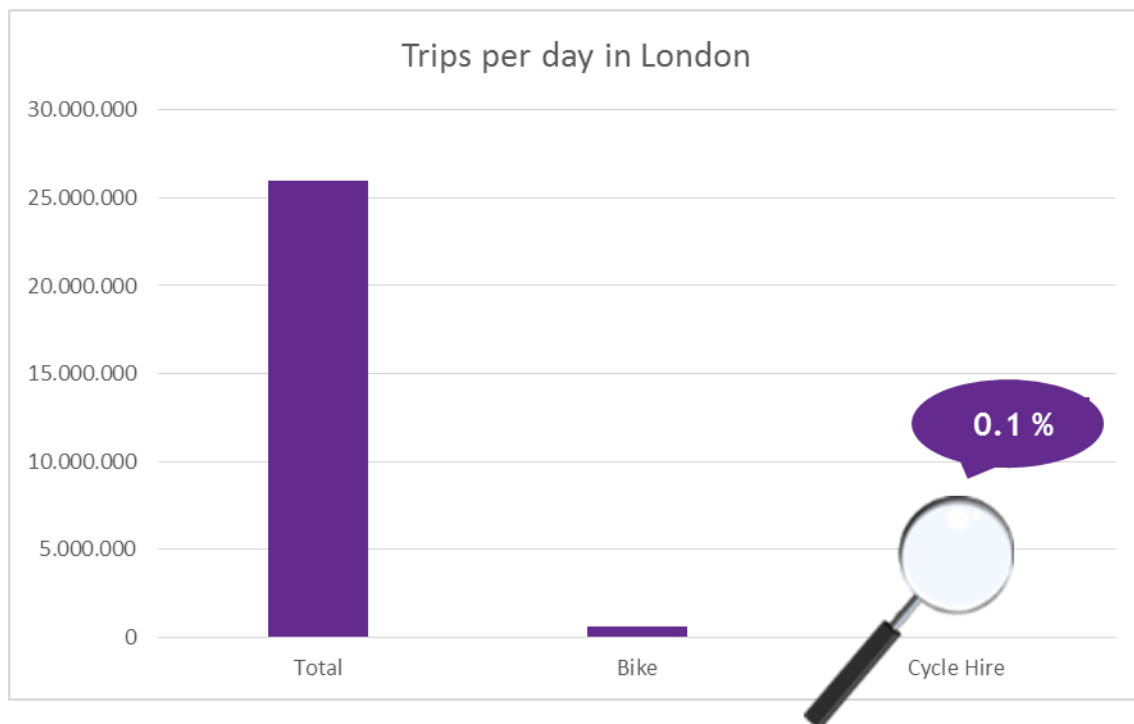
Los Sistemas para compartir bicicletas traen aparejados una serie de efectos positivos. Si bien parte del efecto se deriva directamente del uso del sistema en sí, otros son indirectos o vienen como resultado de la implementación a largo plazo.

- # **Reparto modal:** los sistemas compartidos de bicicletas influyen en el reparto modal. Una pequeña proporción de este efecto proviene directamente del uso. Un efecto mayor en el largo plazo se puede observar por la mejora general de la visibilidad de la bici, la seguridad, la infraestructura, etc. ¹

¹ Castro Fernández, A. (2011) La Contribución de los sistemas de bicicletas en la Movilidad sostenible en Europa, Tesis Doctoral, Universidad Técnica de Viena. *The contribution of bike-sharing to sustainable mobility in Europe. Doctoral Thesis, Vienna Technical University*



Ejemplo: En un día cualquiera de 2014², se hicieron 26 millones de viajes desde, hacia o dentro de Londres. De ellos, un promedio de 27.000 se hicieron con el London Cycle Hire, un 0,01%.



Éste es el efecto modal directo del efecto del sistema. En términos de viajes en bicicleta por día, el sistema representó el 4,5% de la participación modal ciclista. Pero al mismo tiempo, el 14% de los encuestados afirmaron utilizar la bicicleta privada más a menudo gracias al sistema de alquiler de bicicletas. Una cuota del 80% de los usuarios encuestados dice que el sistema contribuye positivamente a la ciudad, y un tercio afirma que las bicicletas contribuyen a la seguridad general del uso de la bicicleta.³ Los estudios sugieren que los sistemas de alquiler contribuyen a una normalización de la imagen ciclista en general, haciendo de la bicicleta un medio más atractivo de transporte para el uso diario.⁴

- # **Congestión:** como la participación modal, las congestiones se reducen por los viajes realizados con el sistema en una medida bastante pequeña. El efecto indirecto con respecto a la reducción de las congestiones es presumiblemente mucho mayor a través de una participación modal globalmente más favorable.
- # **Imagen de la Movilidad:** los sistemas de bicicletas añaden una atractiva opción de movilidad que complementa el caminar y el transporte público. Tener la posibilidad

² *Transport for London (2015) Travel in London, Report 8.* Viajar en Londres, Reporte 8.

³ *Santander Cycles Customer Satisfaction and Usage Survey: Members Only: Wave 11 (Quarter 3 2015/16).* Entrevista a los clientes sobre satisfacción: Sólo usuarios: Ola 11 (3er Trimestre 2015/16)

⁴ Goodman, A; Green, J; Woodcock, J; (2014) *The role of bicycle sharing systems in normalising the image of cycling: An observational study of London cyclists.* *J Transp Health* El rol de los sistemas de bicicletas en la normalización de la imagen de la bici en la ciudad: estudio observacional de los ciclistas en Londres.



de utilizar la bicicleta para la "primera/última milla" del viaje tiene un impacto positivo en el atractivo del transporte público.

- # **Imagen de la Ciudad:** el sistema local de intercambio de bicicletas es una excelente oportunidad para comercializar la marca de ciudad y para crear una imagen positiva de una ciudad habitable y sostenible entre los residentes y visitantes. La contribución general del uso compartido de bicicletas, convirtiendo a las ciudades en ciudades ciclistas, aumenta este efecto.
- # **Salud y Bienestar:** el ciclismo mejora la salud y el bienestar de los ciclistas directamente. Pero además, los sistemas de bicicletas ayudan a aumentar el uso de la bicicleta y con ello contribuyen a una mayor seguridad en el ciclismo. En un contexto más amplio, el uso compartido de bicicletas contribuye indirectamente a un entorno más saludable, más seguro y más habitable fomentando la movilidad sostenible.
- # **Efectos económicos:** el personal necesario para las operaciones del sistema es un efecto económico directo. Las tiendas ubicadas cerca de las estaciones de intercambio de bicicletas tienen acceso a nuevos clientes. El plan en sí y la oportunidad de cooperación con los empleadores locales pueden convertirse en una ventaja local y hacer la ciudad más atractiva para las empresas. Los empleados que usan la bici regularmente son más productivos y tienen menos bajas. Y, por último, la mejora general de la cultura local del ciclismo apoya la industria minorista de la ciudad.

Para los políticos de VeloCittà específicamente, el intercambio de bicicletas es importante por las siguientes razones principales (como se revela en los cuestionarios que se les envió): i) se considera consensuadamente como un elemento esencial de cualquier sistema moderno de transporte urbano; li) complementa naturalmente otros modos de transporte, especialmente el transporte público; lii) los turistas consideran el sistema como un servicio "casi obligatorio"; lvi) contribuye significativamente a una menor congestión, a un aire más limpio y a una población más sana; V) construye una imagen más acogedora para los visitantes.

Sistemas de Bicicletas a un Nivel Estratégico

Los sistemas de intercambio de bicicletas no pueden tener éxito como una medida aislada y sin establecer objetivos. Se debe acordar el nivel o los niveles de éxito, p.e. el éxito económico, el alto rendimiento, la visibilidad, la imagen, etc., que desean enfocar. Estas prioridades y los objetivos concretos relacionados con ellas deben estar en consonancia con la dirección estratégica general de la ciudad. Se pueden distinguir tres niveles estratégicos.

El nivel estratégico superior para el futuro de cualquier ciudad es el principio general para el desarrollo urbano y los planes globales de movilidad. Idealmente, estas estrategias generales se desarrollan en un proceso de diálogo con todos los agentes, incluida la sociedad civil. La Comisión Europea (CE) apoya el desarrollo de **Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** con un conjunto de directrices, proyectos y eventos. La CE también proporciona una plataforma común de intercambio de conocimientos y herramientas en línea



- **Marco de Referencia para las Ciudades Europeas Sostenibles (RFSC)** - para la evaluación de medidas en la planificación estratégica urbana.

Una **estrategia ciclista** comprende la visión a largo plazo de la ciudad para el ciclismo, así como planes detallados para las medidas que se necesitan para alcanzar los objetivos estipulados. El plan de medidas necesita actualizaciones frecuentes (2-5 años) para adaptarse al estado de desarrollo. Las **auditorías ciclistas** ayudan a analizar la situación actual para identificar fortalezas y debilidades. El sistema de bicicleta compartida como una **medida en la que interviene la infraestructura** se ajusta a otras medidas de infraestructura tales como carriles bici, plazas de aparcamiento, señalización, puentes o túneles. Las **medidas blandas**, como las campañas de información, los portales web, el apoyo a los grupos locales de ciclismo, etc., deberían tener en cuenta los requisitos y las contribuciones del plan del sistema de bicicletas.

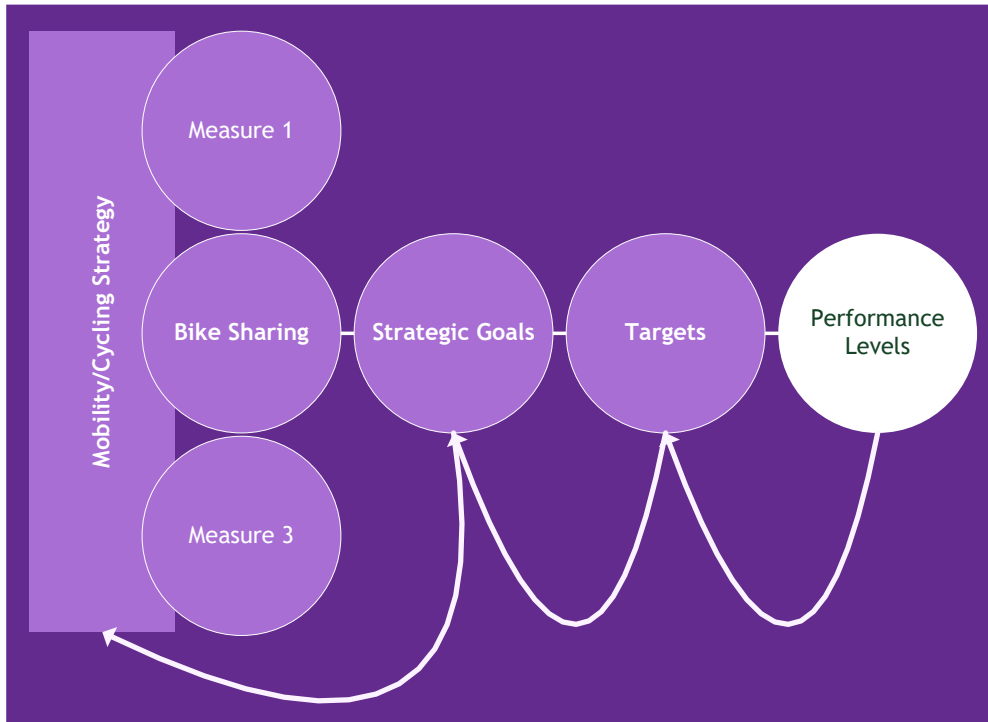
El nivel estratégico más bajo, la **estrategia para el sistema de bicicletas**, comprende la visión del sistema, los objetivos en términos de efectos, un plan de implementación y operación y cifras clave de rendimiento. Al igual que la estrategia urbana ciclista, necesita actualizaciones frecuentes para actualizar las medidas previstas durante la implementación y operación y para ajustar los indicadores de desarrollo. Para asegurar la medición apropiada de un logro objetivo, se debe realizar un plan de monitorización.

Recomendaciones Estratégicas

- # **Los Sistemas de Bicicletas como medida estratégica:** En caso de que el uso compartido de bicicletas no sea parte de la estrategia de desarrollo urbano y / o ciclista en la ciudad, debe considerarse durante la siguiente fase de revisión del plan de movilidad. Un buen sistema para compartir bicicletas está completamente integrado con el sistema de transporte urbano en su conjunto. Debe llevarse a cabo un estudio de su viabilidad y una comparación con otras medidas de ciclismo para determinar si el uso compartido de bicicletas es una opción para la ciudad. En caso de que el resultado sea favorable, deben ser fijadas otras medidas en la estrategia de la bici. Agregará relevancia política y los procesos de toma de decisiones pueden mejorar.

Establecimiento de objetivos: los sistemas de reparto de bicicletas funcionan de manera muy diferente bajo diferentes condiciones marco. Los factores demográficos, geográficos, económicos, climáticos y culturales tienen un enorme impacto en si el sistema puede funcionar bien o no. Se debe consultar a los expertos y a la bibliografía existente sobre mejores prácticas para fijar los objetivos.

Esquemas de incentivos: el operador debe convertirse en un aliado de la ciudad. Sin un operador cooperativo, el sistema no tendrá éxito. Los incentivos económicos son el argumento más fuerte y por lo tanto un esquema detallado de incentivos debe recompensar al operador por los niveles de desarrollo que contribuyen a los objetivos estratégicos de la ciudad.



- # **Datos Abiertos:** para supervisar el rendimiento del sistema de uso compartido de bicicletas, se necesita acceso completo a los datos. Por lo tanto, los contratos con el operador deberían incluir acuerdos de acceso a datos. Una integración completa en las plataformas de datos abiertas municipales existentes o previstas aumenta la transparencia y da a investigadores y desarrolladores la oportunidad de contribuir con análisis de rendimiento, aplicaciones, herramientas para el funcionamiento, etc.

Los Sistemas de Bicicletas bajo un punto de vista de planificación urbana

A primera vista, los sistemas de alquiler de bicicletas son sólo otro espacio que consume elementos de infraestructura urbana como paradas de autobús, farolas o contenedores. A pesar de que existen sistemas que funcionan sin infraestructura ni estaciones, la mayoría de las ciudades deciden adoptar sistemas convencionales basados en estaciones. Dependiendo de la complejidad de la infraestructura de la estación planificada, se deben realizar más o menos tareas relacionadas con los permisos de construcción, electricidad, datos, etc. Los fabricantes han desarrollado una infraestructura de estaciones menos invasiva en los últimos años. No obstante, el proceso de implementación de varios centenares de estaciones de bicis puede fácilmente durar años, dependiendo de la estructura administrativa local y de la voluntad política.

Por lo tanto, un **plan de implementación** para el sistema debería considerar las condiciones locales. Una participación temprana de las autoridades y el **desarrollo de una guía común para los permisos de construcción** ayudan a acortar el proceso. Especialmente en las ciudades con zonas antiguas, protegidas y/o Patrimonio Mundial de la UNESCO podría ser



difícil de implementar estaciones de bicicletas compartidas. En tales casos podría ser una opción implementar un sistema sin infraestructura o soluciones WiFi casi invisibles.

Las vallas publicitarias en la estación o cerca de las estaciones podrían requerir esfuerzos adicionales de planificación y autorización. Dependiendo de si la ciudad tiene un contrato con otra empresa de marketing al aire libre podría ser difícil o incluso imposible erigir las vallas publicitarias previstas.

La sociedad civil y las empresas deben participar durante la planificación de la red de estaciones en un proceso participativo para evaluar la perspectiva de la demanda y para impulsar la aceptación del plan entre los residentes.

El diseño de la red de estaciones también tendrá impactos en el **funcionamiento** del sistema. Los callejones estrechos o las zonas peatonales, por ejemplo, limitarán las posibilidades de recoger o traer bicicletas con camiones.

Por último, en caso de un cierre del sistema o una evolución en la tecnología de la estación, podría ser necesaria una **eliminación** de bases, cables y barreras de seguridad. Es importante estimar los esfuerzos para estas tareas con bastante antelación.

Recomendaciones en la Planificación Urbana

- # **Regulaciones:** como cualquier otra infraestructura pública, las estaciones de intercambio de bicicletas necesitan permisos de diferentes autoridades. La involucración en un momento temprano de estas autoridades y los acuerdos sobre los documentos necesarios y los estándares mínimos de planificación ayudan a acortar el proceso de permiso.
- # **Diseño:** la infraestructura para compartir bicicletas, así como las propias bicicletas, deben tener un diseño individual; preferiblemente uno que esté en línea con el diseño corporativo de la ciudad y el mobiliario urbano existente para establecer una marca local.
- # **Tecnología:** para evitar trabajo, las estaciones deben funcionar sin cables subterráneos o fundaciones de hormigón profundo o usar las ya existentes, p.e. cabinas telefónicas retiradas.
- # **Ciudadanía:** utilizar la ciudadanía con herramientas de participación en línea. Los mapas interactivos permiten a los ciudadanos articular la demanda y convertirse en diseñadores de "su" sistema.

Interdependencias Políticas en la Bicicleta

Cuando Vélib comenzó en 2007, París consiguió la atención del mundo; el sistema de Londres está inseparablemente conectado con Boris Johnson, el ex Alcalde de la ciudad; mientras que Citi Bike de Nueva York es conocido por ser la iniciativa del anterior Alcalde Bloomberg. Los grandes planes tienen el potencial para convertirse en un proyecto de prestigio para cualquier ciudad importante a costos relativamente bajos. Casi ninguna otra medida pública aparece en la vida cotidiana de cada residente de un día para otro.



Sin embargo, siete años después de la introducción del primer sistema de reparto de bicicletas más grande del mundo, la ganancia de potencial popularidad ya no es suficiente para convencer a un Alcalde. Por otro lado, el apoyo político sigue siendo esencial para una implementación exitosa de una operación de cualquier sistema de reparto de bicicletas.

En VeloCittà, el apoyo político fue evaluado en primer lugar a través de un cuestionario sobre las barreras y los factores de éxito de los sistemas de bicicletas. Se envió un cuestionario detallado a todas las ciudades del proyecto y a otras ciudades europeas. Se les preguntó acerca de aspectos prácticos, así como sus impresiones, ideas y recomendaciones para otras ciudades. En resumen, todos los políticos entrevistados estuvieron de acuerdo en que el sistema, para ser verdaderamente exitoso, debe ser parte integral del plan de movilidad urbana sostenible de una ciudad. El sistema de bicicletas en particular se considerará como una forma adicional de transporte público y debería integrarse eficazmente con la oferta global del mismo. Los políticos se han dado cuenta a través de los sistemas de que si bien el cambio de actitudes hacia la movilidad puede llevar tiempo, el éxito del uso compartido de bicicletas demuestra que ahora hay una demanda muy significativa de la bicicleta. Más allá, los políticos también son conscientes de que el sistema es una forma útil de promover el ciclismo y una palanca útil para ayudar a reducir la dependencia de los coches privados en las ciudades.

Para obtener un informe separado sobre los resultados, los factores motores y las barreras, consulte WWW.VELO-CITTA.EU ("Percepciones políticas sobre barreras y los factores de éxito con respecto al uso compartido de bicicletas" D3.8).

En segundo lugar, con el fin de obtener apoyo político para el sistema de bicicletas en el ámbito de la UE, se pidió a los políticos que firmaran un "Compromiso para el sistema de bicicleta compartida" en la conferencia final del proyecto en Rotterdam el 30.11.2016. Siete políticos firmaron la Declaración Política en el escenario. La colección de firmas ya había comenzado antes de la Conferencia Final y continuado después. La Declaración firmada a la Comisión Europea y al Parlamento en febrero de 2017 contenía 20 firmas de 14 ciudades de 8 países. Para más detalles sobre la Declaración Política, véase el informe separado sobre www.velo-citta.eu (Entregable 3.9).

Recomendaciones Políticas

- # **Niveles Administrativos:** todos los niveles administrativos son importantes. Alcaldes y otros Concejales tienen el poder de empujar la decisión de un plan para un sistema de bicicletas. También tienen la oportunidad de impulsar el sistema con su propia visibilidad. Los niveles administrativos inferiores son responsables de los permisos físicos y su buen funcionamiento es esencial durante la implementación.
- # **Sostenibilidad política:** Como se supone que los programas de reparto de bicicletas duran varios años, es importante involucrar a la oposición también para evitar la suspensión de los sistemas después de las elecciones.
- # **Intercambio de conocimiento:** Aunque hay muchos sistemas diferentes, vale la pena verlos y probarlos antes de decidirse sobre un sistema concreto en la ciudad. Con



más y más ciudades que tienen tal sistema, es mucho más fácil comparar o sacar conclusiones. ¡Es importante aprender de otras ciudades!

- # **Ser valiente para liderar el cambio.** Los ciudadanos a veces tienen miedo al cambio y, a menudo, están en contra. Los políticos deben tener valor y la voluntad política para tomar decisiones impopulares, como atacar la congestión, el estacionamiento y los límites de tráfico. El sistema no puede tener éxito si está desconectado de otras medidas y un plan político más amplio para la movilidad urbana.
- # **Realizar estudios de viabilidad:** Se recomienda la necesidad de un estudio previo a la implementación y también de exploración de opciones financieras y costes, quizás involucrando a los patrocinadores. Además, se necesita comprobar cómo los planes de los sistemas caben dentro de los planes generales de movilidad y bici de la ciudad.

Leer más

Literatura Adicional	Link
Guía: Planes de Movilidad Urbana Sostenible	http://www.mobilityplans.eu/
Proyecto: CHAMP, políticas ciclistas en Ciudades europeas	http://www.champ-cycling.eu/
Herramienta: Marco de Referencia para Ciudades Sostenibles Europeas	http://www.rfsc.eu/
Herramienta: BYPAD, auditorías políticas respect a la bicicleta	http://www.bypad.org/
Artículo: Factores Políticos en los Sistemas de Intercambio de Bicicleta	https://www.academia.edu/8234337/Political_Factors_in_Bicycle_Sharing_Systems



About VeloCittà:

The European VeloCittà project brought together five cities that seek to improve their existing bike sharing schemes. In London (UK), Krakow (PL), Burgos (SP), Padua (IT) and Szeged (HU) the performance of the bike sharing system was enhanced through two complementary approaches. On the one hand marketing campaigns tailored to certain target groups, like students or commuters. And on the other hand adoption of the most effective available operational solutions with regard to organisational and financial aspects as well as political involvement. The ultimate benefit of VeloCittà is that it provides inspiration and builds capacity and knowledge in local authorities and bike sharing stakeholders to boost the uptake of bike sharing.

VeloCittà is a demonstration project co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Commission. It had 11 project partners. It ran from March 2014 – February 2017.

For more information, questions, project outputs and reports, please visit www.velo-citta.eu or send an email to info@dtvconsultants.nl

Partners:

