Bicicleta compartida en España:

oportunidades y retos para una movilidad urbana más sostenible

La visión de los expertos
La percepción de los consumidores

fifteen

Índice de contenidos

Bienvenida		3
Introducción		4
Resumen ejecutivo		5
Metodología		7
Capítulo 1.	La bicicleta, protagonista principal de la nueva movilidad urbana	13
Capítulo 2.	Servicios públicos de bicicleta compartida, solución de movilidad de presente	23
Capítulo 3.	Claves para la implantación de un servicio de bicicleta compartida	36
Conclusiones		46
Anexo		49
Sobre Fifteen		55

“Pretendemos contribuir al debate sobre el papel de la movilidad activa –particularmente, de la bicicleta compartida– en la transformación urbana.”

España vive un momento clave en la definición de la movilidad urbana y, con ello, de la vida en las ciudades del futuro. Como sucede en buena parte de Europa, en los últimos años han confluido la urgencia por frenar el cambio climático con la necesidad de articular nuevos modelos de convivencia que garanticen ciudades más “sostenibles”, en su significado más extenso: accesibles, habitables, humanas, etc.

Creemos que la movilidad compartida juega un papel determinante en el desarrollo de este nuevo modelo de ciudad, aportando medios alternativos de transporte más limpios, flexibles y eficientes. El objetivo de este informe es contribuir al debate sobre el potencial de la movilidad activa –particularmente, de la bicicleta compartida– en la transformación urbana.

Deseamos que sea de su interés.

Benoit Yameundjeu
CEO Fifteen

Introducción

El presente estudio monográfico analiza el potencial de implantación de la bicicleta compartida en España a partir de una encuesta de percepción a la ciudadanía y la opinión de expertos de prestigio en el sector.

Diversos ayuntamientos españoles han desarrollado en los últimos años proyectos de servicios públicos de bicicleta compartida, impulsados principalmente por la normativa vigente y los recursos procedentes de fondos europeos. La excelente acogida de estos proyectos por la ciudadanía y las nuevas convocatorias de financiación llevan a otros consistorios a plantearse la opción de contar con sus propios servicios de bicicleta compartida.

El objetivo de este estudio monográfico es ofrecer información práctica y actualizada sobre el potencial de extensión de la bicicleta compartida en España, a partir de dos grandes fuentes de conocimiento:

- Una **encuesta a ciudadanos realizada por Ipsos a nivel nacional**, con el objetivo de conocer la percepción de la sociedad sobre el uso de la bicicleta y los servicios de movilidad compartida.
- La **consulta a profesionales de referencia** en diversos ámbitos (movilidad, sector de la bicicleta, tecnología, sostenibilidad, administración pública, etc.) para recoger su opinión experta.

Las siguientes páginas presentan los resultados de la encuesta y la opinión de los expertos, así como las conclusiones que se extraen de ambas investigaciones.

Resumen ejecutivo

1. La bicicleta, un medio de transporte con gran potencial de crecimiento

Pese a su creciente presencia en las ciudades, todavía existe un gran potencial de crecimiento para el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual y que puede contribuir a una movilidad más sostenible.

59% dispone de bicicleta

51% la utiliza en alguna ocasión en sus desplazamientos

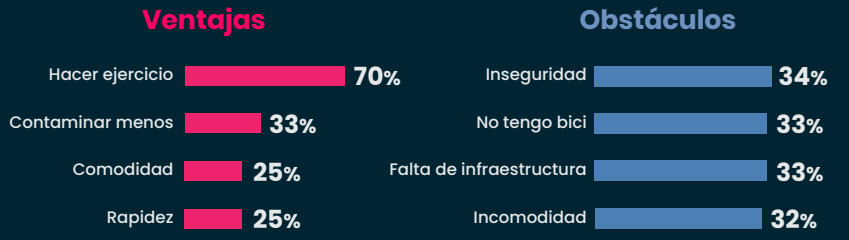
19% es su medio habitual (**15% propia + 4% compartida**)

Los usuarios actuales de moto son los más dispuestos al cambio modal hacia la bicicleta. En el total de población, la bicicleta es el cuarto medio más deseado (19%), por detrás del transporte público (49%), andar (43%) y el coche (35%).

% de usuarios habituales de cada medio dispuestos a cambiar a la bici.

2. Ventajas y obstáculos al uso habitual de la bicicleta: salud vs inseguridad

Hacer ejercicio es la principal razón de uso de la bici entre los ciclistas habituales (70%), con gran diferencia sobre contaminar menos (33%). Existe menos unanimidad entre los obstáculos citados por los no usuarios (inseguridad, incomodidad o no tener bici propia).



Unanimidad en el conjunto de la población sobre los beneficios sociales de la bicicleta.

89% desempeña un papel importante en la reducción de las emisiones

87% aumenta la energía mental y física

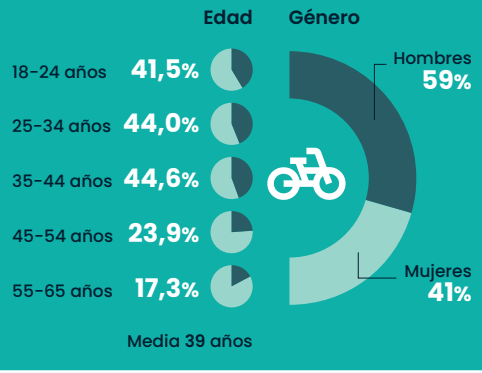
Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Resumen ejecutivo

3. Bicicleta compartida, un servicio conocido y con buena percepción

Uno de cada tres españoles ha utilizado en alguna ocasión un servicio de bicicleta compartida. Destaca el mayor uso por parte de los hombres (59%) y en la franja de 25 a 44 años (44%), con una edad media de 39 años.

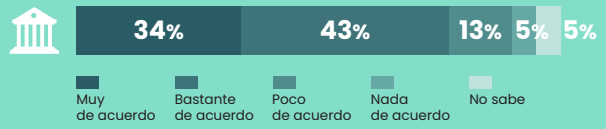
33% ha utilizado alguna vez la bicicleta compartida



La infraestructura de carriles bici (7,9 sobre 10) es el punto más valorado a la hora de usar la bicicleta compartida, aunque con diferencias mínimas sobre otros aspectos. La disponibilidad de bicicletas eléctricas recibe una valoración de 7,0 sobre 10.

4. Apoyo generalizado a la implantación de servicios de bicicleta compartida

Cerca de ocho de cada diez ciudadanos estaría de acuerdo en que su ayuntamiento desarrolle servicios de bicicleta compartida para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.



En los usuarios habituales de bicicleta ...

90% a favor de estos servicios

La bicicleta compartida se considera determinante para promocionar el uso de la bicicleta y, con ello, avanzar hacia una movilidad urbana más sostenible.

60% utilizaría más la bicicleta en sus desplazamientos si existiera servicio de bicicleta compartida en su ciudad.

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Ipsos

Metodología

El informe está elaborado a partir de una encuesta a la ciudadanía realizada por Ipsos y la opinión de un panel de expertos en movilidad, sector de la bicicleta, tecnología, sostenibilidad y administración pública.

La encuesta

Encuesta *online* a nivel nacional, con un cuestionario de 12 preguntas realizado por la compañía especializada **Ipsos**.

TARGET

Residentes en ciudades de más de 100.000 habitantes.

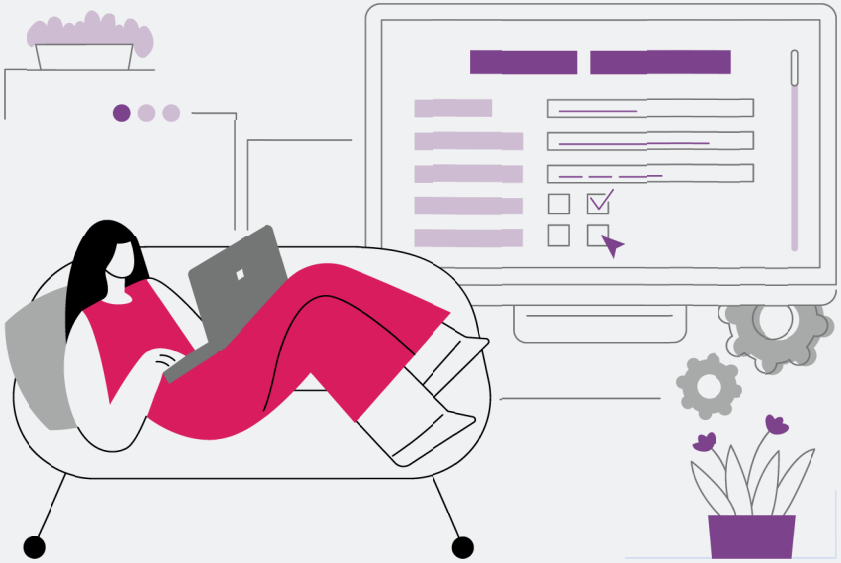
Muestra representativa en género y edad de la población española.

TAMAÑO DE LA MUESTRA

1.200 personas.

PERIODO

Septiembre de 2023.



Encuesta adicional a ciudades seleccionadas

Junto con la muestra del conjunto de la ciudadanía española, **Ipsos** ha realizado una encuesta adicional a población representativa de las siguientes cinco ciudades:

- **Córdoba**
- **Elche**
- **Ourense**
- **Salamanca**
- **Terrassa**

El objetivo de esta muestra adicional es conocer la percepción de los habitantes de ciudades diversas por dimensión, ubicación y urbanismo. Los resultados específicos de estas ciudades no se incluyen en la muestra general y pueden consultarse en las fichas ubicadas en la sección “Anexo”.

Los expertos

Belén Calahorro
Oficina Técnica de ConBici y vicepresidenta de Aula de la Bici

Licenciada en Derecho con Diploma en Derecho Ambiental y másteres en Gestión Ambiental y Desarrollo Sostenible, y en Técnicas para la Gestión del Medio Ambiente y del Territorio. Asesora a administraciones públicas y empresas en proyectos de promoción, formación y consultoría de bicicleta. Entre 2018 y 2021 se encarga de coordinar la Agencia Municipal de la Bicicleta del Ayuntamiento de Valencia.

Ricard Casalins
Coordinador del RACC Mobility Institute y responsable de proyectos de movilidad del RACC

Ingeniero Industrial por la UPC. Desde 2018 es responsable de proyectos de movilidad del RACC, participando en proyectos vinculados al programa Horizonte 2020 (H2020) de la Unión Europea, el desarrollo de servicios para mejorar la movilidad de las empresas y programas de colaboración con la administración. En 2019 asume también la coordinación del RACC Mobility Institute, plataforma independiente de conocimiento sobre movilidad creada por el RACC y Deloitte, que actualmente cuenta con más 50 miembros adheridos.

María Paula Caycedo
Directora del Innovation Hub South en EIT Urban Mobility

Titulada en Movilidad Inteligente-Sistemas Inteligentes de Transporte y diploma en Negocios e Integración Europea. Acumula dos décadas de experiencia en diversas industrias y áreas de negocio, con especialización en el sector de la automoción y amplio conocimiento sobre el cambio de tendencias en movilidad y necesidades del mercado hacia la sostenibilidad. Tras diez años en Nissan Motor Corporation, desde 2022 es directora del Innovation Hub South en EIT Urban Mobility, iniciativa del Instituto Europeo de Innovación y Tecnología (EIT), organismo de la Unión Europea.

Los expertos

Carmen Duce
Coordinadora de la campaña Clean Cities en España y miembro del Área de Transporte de Ecologistas en Acción

Ingeniería Industrial y máster en Ingeniería de Procesos y Sistemas. Desde 2005 forma parte de Ecologistas en Acción, donde ha colaborado en las áreas de Energía, Educación y, actualmente, Transporte. Profesionalmente, coordina durante 13 años las actividades y proyectos de la Oficina de Cooperación Internacional para el Desarrollo de la Universidad de Valladolid. La campaña Clean Cities está formada por una red internacional de entidades muy diversas, con el objetivo de lograr la descarbonización del transporte urbano para 2030.

Álvaro Fernández Heredia
Concejal en el Ayuntamiento de Madrid y consejero de EMT Madrid

Ingeniero de Transportes con más de 20 años de experiencia en consultoría, investigación, docencia universitaria y gestión en la administración. Actualmente es concejal en el Ayuntamiento de Madrid y consejero de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT Madrid), de la que fue director gerente entre 2015 y 2019. Entre 2019 y 2023 ocupa la gerencia de AUVASA (Autobuses de Valladolid), desde donde impulsa el servicio de bicicleta compartida BIKI.

Jesús Freire
Secretario general de AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas de España)

Licenciado en Ciencias Políticas con especialidad en Relaciones Internacionales. Entre 2013 y 2021 trabaja en la Federación Europea de Ciclistas de Bruselas como director de Desarrollo de Negocios. Desde el 1 de enero de 2021 ocupa el cargo de secretario general de AMBE, asociación de referencia en el sector de la bicicleta en España, formada por más de 75 compañías.

Los expertos

Ruth Lamas
Coordinadora técnica de la Red de Ciudades por la Bicicleta y responsable de la Oficina Metropolitana de la Bicicleta en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB)

Licenciada en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos. Profesional del sector del transporte y la movilidad sostenible con más de diez años de experiencia en gestión de proyectos, consultoría e I+D+i. El 2017 se une al Servicio de Movilidad Sostenible del AMB, colaborando en diferentes ámbitos (Zonas de Bajas Emisiones, regulación municipal, estacionamiento regulado, distribución urbana de mercancías y proyectos europeos). También ha participado activamente en diferentes ejes del Plan Metropolitano de Movilidad Urbana 2019-24.

Luis Morales
Cofundador y responsable de Relaciones Institucionales de El Futuro de la Movilidad

Socioecólogo consultor. En 2021 cofunda El Futuro de la Movilidad, alianza de innovación y colaboración público-privada con el objetivo de acelerar la transformación sostenible del sector. Desde 2020, también es responsable de proyectos públicos en Connected Mobility Hub, el ecosistema de innovación en movilidad referente en el sur de Europa. Fue cofundador de Incubaeco, Greenbiz y Ecoemprendedores por el Clima, presidente de la Asociación de Empresas de la Economía Verde y responsable de relaciones institucionales de la Fundación Renovables.

Patricia Rodríguez
Responsable del departamento de Movilidad en TEMA Grupo Consultor

Licenciada en Economía y Máster en Investigación de Mercados y Sistema de Información. Cuenta con 15 años de experiencia en consultoría de transporte, especializada en el desarrollo de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y estudios de demanda de aparcamientos, entre otras disciplinas. En 2014 se incorpora a iPlan Movilidad, compañía de TEMA Grupo Consultor. Ha participado en la gestión de los Planes de Transporte Metropolitano de las áreas de Málaga, Córdoba y Almería, y actualmente es jefa de proyecto del desarrollo de los PMUS de Burgos, Sevilla y Huelva.

Los expertos

Jaime Ruiz
Cofundador de Cities Forum
y director fundador de la feria Movieléctrica

Ingeniero industrial y licenciado en Arquitectura Técnica. En 2018 cofunda Cities Forum, organización de expertos internacionales centrada en proporcionar asesoramiento estratégico a ciudades, gobiernos y organizaciones multilaterales entorno a los retos presentes en el desarrollo urbano sostenible y la mejora de la calidad de vida. Desde 2019 dirige Movieléctrica, feria y plataforma de divulgación de la movilidad eléctrica. También es experto evaluador de la Comisión Europea en movilidad eléctrica y *smart mobility*. Con amplia trayectoria profesional en el sector público, participó en el desarrollo de la bicicleta compartida en Murcia siendo también responsable de movilidad eléctrica en el Ayuntamiento de Murcia (2014-2018).

César Tello
Director general de la Asociación Española
de la Economía Digital (Adigital)

Licenciado en Finanzas y Emprendimiento por la Universidad de Washington, MBA y máster en Análitica Web por KSchool. Anteriormente fue subdirector de la Federación Española de Cines y director general de la Fundación Cre100do. Desde 2021 es director general de Adigital, organización de más de 500 empresas innovadoras y transformadoras que trabajan por el desarrollo de la economía basada en internet, el medio digital y las nuevas tecnologías. También es profesor asociado en estrategia digital en varias escuelas de negocio.

CAPÍTULO 1

La bicicleta, protagonista principal de la nueva movilidad urbana

La movilidad urbana está viviendo una fase de profunda transformación, marcada por la necesidad de reducir el impacto en el medio ambiente y desarrollar un modelo de ciudad más habitable. La bicicleta está jugando un papel clave en este nuevo paradigma.

La urgencia de avanzar hacia una movilidad más sostenible

El nuevo modelo de movilidad urbana integra la protección del medio ambiente con el objetivo de la mejora de la calidad de vida y el bienestar de los ciudadanos.

Los principales organismos internacionales son unánimes en la urgencia de un nuevo modelo de ciudad, en el que la movilidad juega un rol fundamental. Así lo plantean los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas,** que en su objetivo número 11 fijan la meta de "lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles".

Todavía más específicamente, este ODS señala en uno de sus puntos la necesidad de proporcionar, antes de 2030, "acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial; en particular, mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad".

Mandato europeo

En Europa, el marco de desarrollo de las políticas de movilidad sostenible es el Pacto Verde, firmado en 2019 para "situar a la UE en el camino hacia una transición ecológica, con el objetivo final de alcanzar la neutralidad climática en 2050". En este proceso, está siendo decisivo el Fondo de Recuperación NextGenerationEU.

El desarrollo específico de la bicicleta ha recibido un impulso determinante en octubre de 2023 con la aprobación de la Declaración Europea de la Bicicleta, que plantea una serie de medidas para generalizar el uso de este medio de transporte en Europa.

Por su parte, España aprobó en 2021 la Ley del Cambio Climático y Transición Energética, que plantea por ejemplo el establecimiento de zonas de bajas emisiones y otras medidas para facilitar la movilidad activa en municipios de más de 50.000 habitantes. Sin embargo, la Ley de Movilidad Sostenible quedó estancada por el adelanto electoral de 2023.

Administraciones y ciudadanos, frente al reto de la transformación urbana

“La ciudadanía está más concienciada que la administración”

“La necesidad de un modelo alternativo de movilidad no es nueva. Informes de la década de 1960 ya señalaban que las ciudades serían inviables si solo se basaban en una movilidad en coche. La novedad es que disponemos de otras herramientas para desarrollar estas soluciones alternativas. Otro cambio relevante es que la ciudadanía está bastante más concienciada que la administración e incluso sale a calle a defender este modelo cuando se han revertido ciertos avances.”

Álvaro Fernández Heredia
(Ayuntamiento de Madrid)

“Un cierto consenso es clave para progresar”

“El desafío es conseguir que los ciudadanos adopten una movilidad más sostenible no solo por convicción, sino también por conveniencia, pero todavía no estamos ahí y no queda más remedio que operar a través de la regulación. Además, las administraciones toman demasiado a menudo decisiones pensando en clave electoral, lo que provoca que no haya consenso para progresar.”

Ricard Casalins
(RACC Mobility Institute)

“La prioridad debería ser proteger la salud de la población”

“Es gravísimo que tengamos unos números tan elevados de personas enfermas por problemas relacionados directamente con la contaminación ambiental o acústica. La prioridad de los ayuntamientos debería ser proteger la salud y la vida de la población; especialmente, de los colectivos más vulnerables (menores, personas enfermas y mayores).”

Carmen Duce (Clean Cities)

33.000

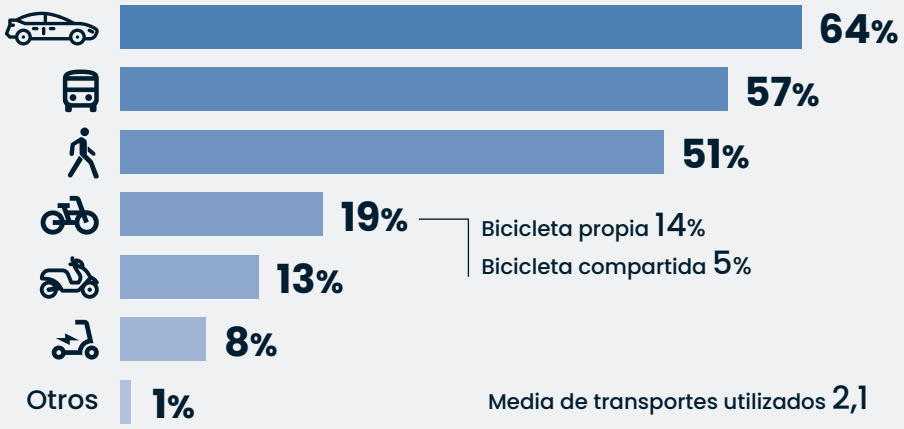
personas fallecen prematuramente en España debido a la contaminación del aire.

Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente (2022)

Hábitos de movilidad

Los resultados de la encuesta de Ipsos para Fifteen indican que los españoles utilizan una media de 2,1 medios de transporte en sus desplazamientos cotidianos. El coche particular es el más habitual, aunque con escasa diferencia respecto al transporte público y los desplazamientos a pie. En el resto de medios, el uso de la bicicleta supera actualmente al de la moto y del patinete eléctrico.

¿Cuál es su medio de desplazamiento habitual en el día a día? (multirrespuesta)



¿Qué importancia tienen los siguientes aspectos al elegir los medios de desplazamiento habituales? (puntuación del 1 al 10)

Rapidez	**8,1**
Comodidad / buena combinación / cercanía	**8,1**
Tranquilidad y facilidad de uso	**8,0**
Coste económico	**8,0**
Seguridad e infraestructuras	**7,6**
Beneficios para la salud física y mental	**7,5**
Contribución a la protección del medio ambiente	**6,7**

Los ciudadanos priorizan la rapidez y comodidad al elegir medio de transporte. La rapidez y la comodidad son los aspectos más valorados, aunque con puntuaciones muy similares a la facilidad de uso y el coste (alrededor de 8 sobre 10). Con una puntuación sensiblemente inferior, el aspecto menos valorado a la hora de elegir un medio de transporte es la contribución a la protección del medio ambiente.

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Disposición al cambio de medio de desplazamiento

El transporte público y caminar son las opciones preferidas de los usuarios cuando se les plantea qué medio de transporte les gustaría utilizar con mayor frecuencia. Dos de cada cuatro españoles citan la bicicleta, preferida por encima de la moto y el patinete eléctrico, pero todavía por detrás del coche particular.

¿Qué medio de transporte le gustaría utilizar más para sus desplazamientos habituales? (multirrespuesta)

Les gustaría utilizar más	Utilizan habitualmente: Coche privado	Transporte público	Andando	Bicicleta*	Moto
Coche privado	42%	34%	31%	38%	36%
Transporte público	49%	57%	50%	56%	47%
Andando	41%	41%	57%	52%	40%
Bicicleta	19%	21%	21%	49%	36%
Bicicleta compartida	5%	7%	5%	23%	12%
Moto	10%	10%	9%	20%	45%

**Bicicleta propia + compartida*

Los usuarios de moto, más cerca de la bicicleta. En la comparativa por medios de transporte habituales, los usuarios de moto son los que se muestran más predispuestos al uso futuro de la bicicleta (36%). Los menos predispuestos son los usuarios del coche (19%).

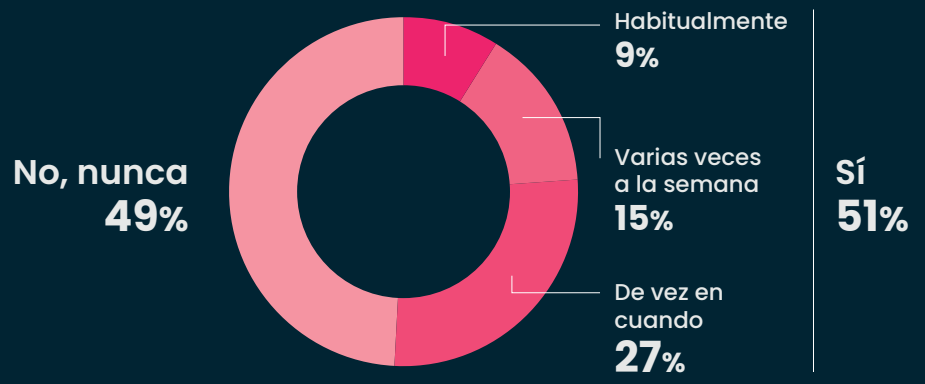
Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Ipsos

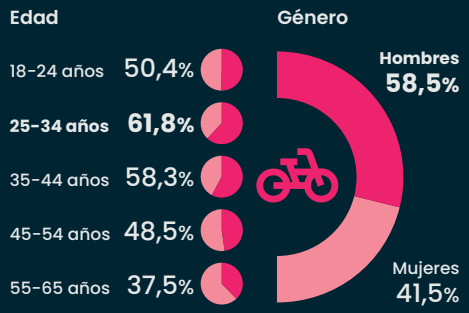
La bicicleta, un medio en alza

Al preguntar a los usuarios si utilizan en alguna ocasión la bicicleta para sus desplazamientos –aunque no sea el medio de transporte más habitual–, el porcentaje asciende al 51%. El índice de uso es especialmente elevado en la franja de edad de 25 a 34 años (62%) y es más habitual entre los hombres (59%).

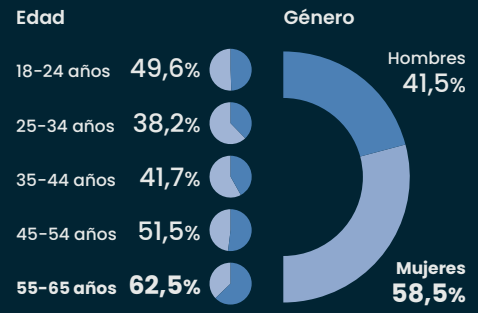
¿Utiliza en alguna ocasión la bicicleta para sus desplazamientos?



Perfil de usuarios de bicicleta



Perfil de no usuarios de bicicleta



Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Motivaciones y frenos para el uso de la bicicleta

El ejercicio físico es la principal motivación para utilizar la bici entre los usuarios, con una clara diferencia respecto a las razones siguientes. Los obstáculos para no usarla presentan porcentajes muy similares, encabezados por la inseguridad e incomodidad.

Razones sí utilizan bicicleta

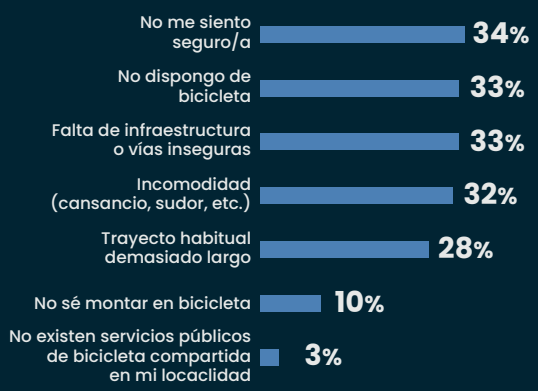
51%

Sí usan bicicleta

Razones no utilizan bicicleta

49%

No usan bicicleta



Ipsos

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

"Quien prueba la bici, raramente la abandona"

"La bicicleta tiene un grado de fidelidad muy elevado, salvo que se haya vivido una experiencia negativa (acoso, accidente, etc.). Es más: la mayoría de los usuarios compartimos sus beneficios con pasión para que más gente se una. Hay que trabajar para que más gente la pruebe."

Ruth Lamas (Red de Ciudades por la Bicicleta)

"El cambio a la bici se basa en la comodidad y la conveniencia"

"El porcentaje de usuarios que opta por la bici por concienciación con el medio ambiente es residual. Los motivos son otros: si compensa en tiempo, si mejora su salud, si la travesía es más agradable que en coche... El cambio se basa en contar con opciones que respondan a las necesidades reales de movilidad."

Jaime Ruiz (Cities Forum)

"Se sigue percibiendo como un medio inseguro"

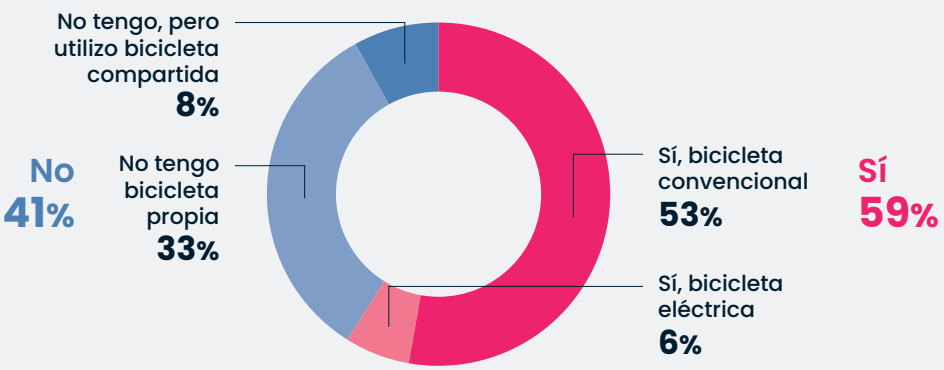
"Existe una oportunidad de trasvase modal a la bicicleta para desplazamientos cortos, pero interesa que sean desde el vehículo privado. Solo con eliminar un 10-15% de los desplazamientos en coche se descongestionarían mucho las ciudades, pero la bici no es todavía una opción eficiente y legítima porque se sigue percibiendo como insegura por culpa de una infraestructura pésima."

Álvaro Fernández Heredia (Ayuntamiento de Madrid)

La bicicleta en los hogares españoles

La pandemia de coronavirus impulsó la venta de bicicletas en España hasta cifras récord. Cerca de un 60% de la población dispone de bicicleta propia y un 8% adicional comenta que no tiene bicicleta en propiedad pero utiliza servicios compartidos.

¿Dispone de bicicleta propia?



Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

“La situación actual de la bici en España es la mejor de la historia”

“Por primera vez tenemos un marco de trabajo transversal –la Estrategia Estatal por la Bicicleta– y un cambio generacional que permite una apertura y empatía mucho mayores a la hora de hablar con la administración. En el conjunto de la ciudadanía vemos también un cambio cultural muy importante en la aceptación de la bici y ante la necesidad de invertir en infraestructuras. Además, la bicicleta eléctrica ha aportado sofisticación y estatus a determinado colectivo de usuarios que no se habían planteado el uso de la bici.”

Jesús Freire (AMBE)

1.357.854

bicicletas vendidas en España en 2022, un 29,6% más que cinco años antes (2018). En 2020 y 2021 se superó la cifra de 1,5 millones de unidades vendidas gracias al efecto pospandemia, que se mantuvo en 2022.

Fuente: El sector de la bicicleta en cifras 2022 (AMBE)

La bicicleta en la nueva movilidad urbana

¿Puede impulsar la actual popularización de la bicicleta el desarrollo de la nueva movilidad urbana? Los expertos consultados aseguran que es un medio de transporte clave en esta transformación pero lamentan la falta de infraestructuras adecuadas.

"El reto es adecuar las infraestructuras a las necesidades de la ciudadanía"

"En el caso de la bicicleta, si construyes carril bici, atraerás bicicletas y gente que quiera montar en bici; si peatonalizas centros urbanos donde antes había coches, puedes conseguir que la gente encuentre rutas caminables dentro de sus desplazamientos."

Jaime Ruiz (Cities Forum)

"Deben evitarse los errores del pasado"

"Los retos en la implantación de la bici dependen del *momentum* de cada ciudad. Las que tienen más experiencia ya piensan en clave metropolitana y abordan la regulación, la formación o la ciclologística. Por su parte, las ciudades que están iniciando políticas de promoción de la bicicleta deben preocuparse inicialmente en completar su infraestructura... Eso sí, evitando los errores graves que se han cometido en el pasado, como carriles-bici en las aceras, cruces peligrosos, etc."

Ruth Lamas
(Red de Ciudades por la Bicicleta)

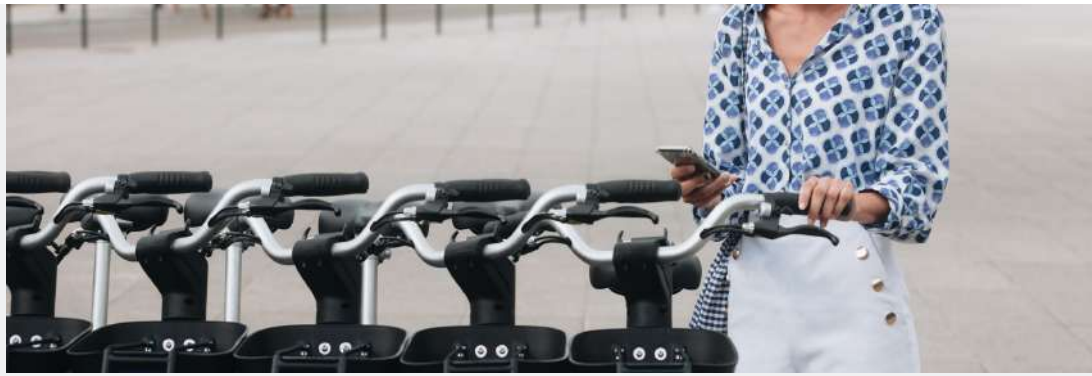
"Son necesarias políticas integrales"

"Solo algunas ciudades han comenzado a apostar por líneas de acción que han ayudado a mejorar el espacio para el desplazamiento ciclista. En la mayoría de los casos, no existe una red conectada, directa, segura, atractiva y percibida. Pediría a todas las administraciones públicas una estrategia política integral en su nivel de competencias, que incluya tanto medidas infraestructurales como de gobernanza, sensibilización, promoción y formación."

Belén Calahorro (ConBici)

La movilidad compartida en la transformación urbana

Los expertos también defienden el papel clave de los servicios de movilidad compartida –ya sean coches, motos, bicis o patinetes– en el desarrollo de un nuevo modelo de ciudad.



“Debemos poner en cuestión la idea de propiedad de un vehículo”

“La propiedad solo tiene sentido si el vehículo se usa prácticamente a diario. La movilidad compartida (sea el vehículo que sea) supone un ahorro de espacio en las casas y las calles, y un ahorro económico para los usuarios, que solo pagan por uso y no por propiedad.”

Carmen Duce (Clean Cities)

“Son muy interesantes en poblaciones de tamaño medio”

“La movilidad compartida es clave para articular un sistema multimodal de transportes, ofreciendo opciones más sostenibles, eficientes y digitales. Son muy interesantes en poblaciones de tamaño medio, que no disponen de una red de transporte público desarrollada.”

Luis Morales
(El Futuro de la Movilidad)

“Son fundamentales para contar con ciudades más sostenibles y habitables”

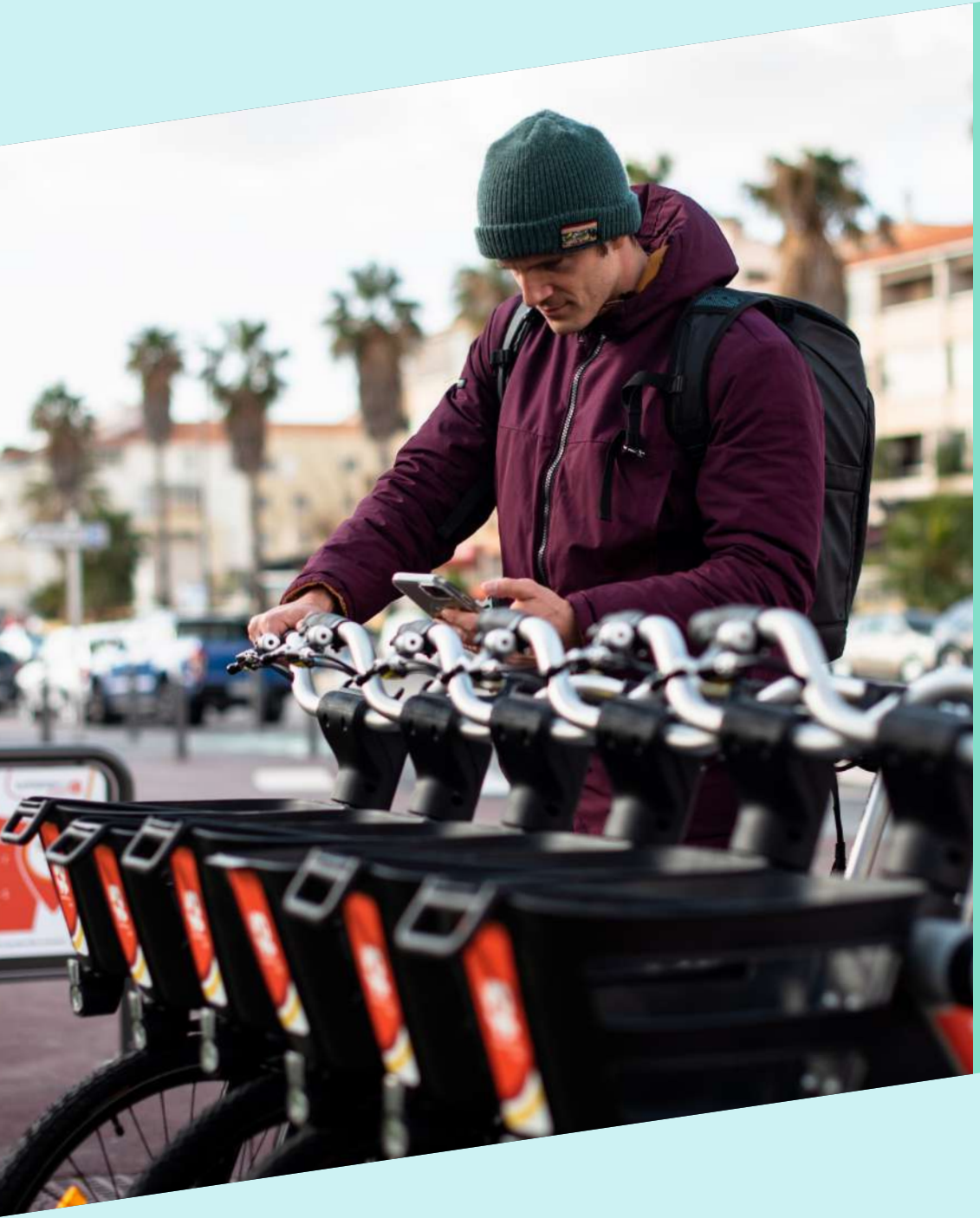
“Contribuyen a la reducción de emisiones al utilizar vehículos más eficientes. También liberan espacio en las vías, reduciendo la congestión y mejorando la fluidez del tráfico. Cubren necesidades como la primera y última milla de desplazamiento, recorridos cortos o acceso a centros generadores de movilidad (universidades, centros comerciales etc.).”

María Paula Caycedo
(EIT Urban Mobility)

“Generan desplazamientos más seguros y eficientes”

“Los servicios compartidos son clave por cuatro motivos: son la puerta de entrada a nuevas soluciones de movilidad; generan desplazamientos más seguros y eficientes al ofrecer vehículos nuevos; ayudan a racionalizar los desplazamientos, porque el usuario se plantea si vale la pena el pago correspondiente; y generan datos de gran valor para la gestión de la movilidad.”

Ricard Casalins
(RACC Mobility Institute)



CAPÍTULO 2

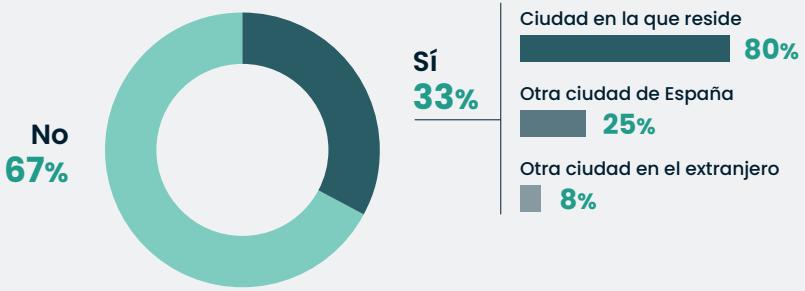
Servicios públicos de bicicleta compartida, solución de movilidad de presente

Los servicios públicos de movilidad compartida aparecen como una de las soluciones más efectivas y populares para extender el uso de la bicicleta y popularizarla como un medio de transporte más sostenible y accesible.

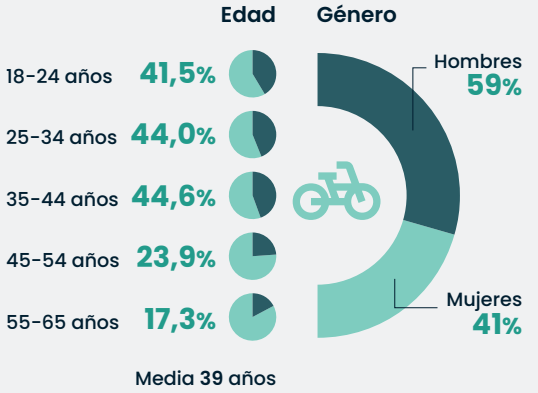
Uso de bicicleta compartida

Uno de cada tres ciudadanos ha utilizado en alguna ocasión un servicio de bicicleta compartida. Aunque el uso mayoritario se ha realizado en su misma ciudad, destaca un 25% que lo ha probado en otra ciudad de España y hasta un 8% en el extranjero.

¿Ha utilizado alguna vez algún servicio de bicicleta compartida? ¿Dónde lo ha utilizado? (multirrespuesta)



Perfil de usuarios de bicicleta compartida



Brecha de género. Los usuarios de bicicleta compartida son mayoritariamente hombres de 25 a 44 años. La desproporción entre hombres-mujeres es la misma que en el perfil general de usuarios de bicicleta (60-40).

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

La infraestructura y disponibilidad del servicio, claves para el uso de bicicleta compartida

La infraestructura de carriles bici es el punto más valorado a la hora de utilizar un servicio de bicicleta compartida, aunque con una diferencia mínima con el resto de los aspectos planteados. La disponibilidad de bicicletas eléctricas es el aspecto menos valorado, aunque siempre con una puntuación elevada.

¿Qué importancia tienen para usted los siguientes aspectos a la hora de utilizar o plantearse utilizar un servicio de bicicleta compartida ? (puntuación del 1 al 10)

La infraestructura vial en la ciudad permite circular con seguridad	**7,9**
La cercanía de estaciones al domicilio o lugar de trabajo	**7,8**
Un número suficiente de estaciones de recogida de bicicletas	**7,8**
Un número suficiente de bicicletas	**7,8**
El coste del abono	**7,7**
La integración / conexión con otros modos de transporte	**7,2**
La disponibilidad de bicicletas eléctricas	**7,0**

Ipsos Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Los encuestados de 55 a 65 años son los que dan mayor importancia a las bicis eléctricas: 7,24 sobre 10

“El tiempo es una razón clave de uso”

“El uso de la bici responde mayoritariamente a que resulta la forma más rápida de moverse. La conciencia medioambiental es secundaria. Para que sea una opción eficiente, debemos preparar a la ciudad, como se ha hecho durante décadas con el coche (túneles, viaductos, priorización semafórica, etc.). Esta visión no se da en el caso de la bici y a menudo los ciclistas prefieren ir por la calzada entre coches en lugar de usar la supuesta infraestructura ciclista.”

Álvaro Fernández Heredia (Ayuntamiento de Madrid)

“Una alternativa adaptada a las preferencias de cada usuario”

“La bicicleta compartida ofrece una nueva alternativa de movilidad a los usuarios a la hora de elegir el modo más adecuado a sus preferencias y necesidades (en función del tiempo, distancia, disponibilidad de aparcamiento, etc.). Además de contribuir a la reducción de emisiones, es también un modo más seguro que los vehículos motorizados.”

Jesús Freire (AMBE)

La infraestructura y disponibilidad del servicio, claves para el uso de bicicleta compartida

“Las primeras experiencias de uso son clave para fidelizar”

“La experiencia de usuario es clave para el éxito del servicio; especialmente, las primeras veces que se utiliza, que son las que te hacen decidir si sigues o no. También es importante que la operativa sea fácil, intentando no dejar fuera a la gente que no utiliza el teléfono móvil con frecuencia. También puede desarrollarse la tipología de bicis: todas son iguales y dejan fuera a colectivos como familias que llevan niños a la escuela o que necesitan más espacio de almacenaje.”

Ruth Lamas
(Red de Ciudades por la Bicicleta)

“El diseño de la propia bicicleta puede ser disuasorio”

“Deben proporcionarse bicicletas ligeras, cómodas y fáciles de usar, que atraigan a usuarios no habituales. Se ha dado algún caso en que la falta de atractivo de la bici ha provocado que muchos adolescentes prefieran los patinetes. También son importantes el mantenimiento y la renovación regular de las bicis, y serían interesantes modelos para mayor variedad de desplazamientos (transportar a la infancia, llevar carga, etc.).”

Belén Calahorro (ConBici)

“Debe asegurarse una integración sencilla con el sistema público de transporte”

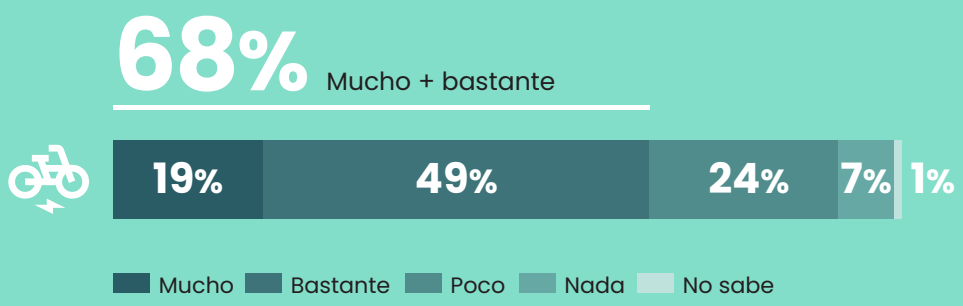
“La bici compartida debe estar integrada con el resto de los elementos del sistema público, incluyendo tarifas, ubicación, sistemas de reserva y pago, etc. Cuanto más integrada esté, más fácil será que se adopte. También es clave que el servicio sea fácil de usar y con unas tarifas que no vayan en contra de la seguridad vial, como sucede con el pago por minuto.”

Ricard Casalins
(RACC Mobility Institute)

Bicicleta compartida como palanca para el uso de bici

Los resultados de la encuesta confirman una de las opiniones más repetidas por los expertos consultados: los servicios de bicicleta compartida ayudan a familiarizarse con este medio de transporte y pueden impulsar su uso como alternativa cotidiana de movilidad.

¿Hasta qué punto diría que el uso de la bicicleta compartida le ha animado a ir en bicicleta con más frecuencia ?



Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

“Una oportunidad de negocio para el sector”

“En ningún caso consideramos que la bicicleta compartida sea competencia de la bicicleta en propiedad. Todos formamos parte de un mercado en crecimiento. Los sistemas de bicicleta compartida son una oportunidad de negocio para muchas empresas del sector. Además, están dando a probar un nuevo modo de movilidad que puede llevar a que el usuario compre su propia bici, con mejores prestaciones.”

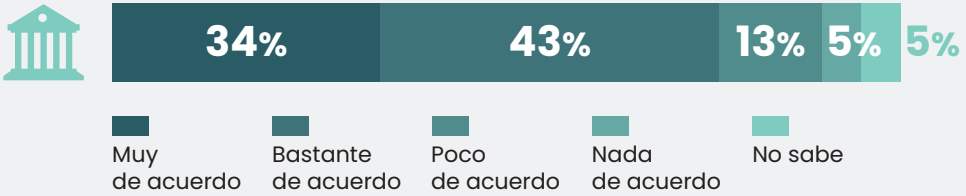
Jesús Freire (AMBE)

Apoyo generalizado a la implantación de servicios de bicicleta compartida

El apoyo a los servicios públicos de bicicleta compartida es mayoritario entre los encuestados, con un 77% de personas a favor de que su ayuntamiento recurra a estos servicios para promover el uso de la bicicleta y contribuir, con ello, a una movilidad más sostenible. En este sentido, un 60% asegura que usaría más la bici si dispusiera de estos servicios en su ciudad.

¿Está de acuerdo con que su ayuntamiento incentive el uso de la bicicleta con programas de bicicletas compartidas?

77% Muy o bastante de acuerdo

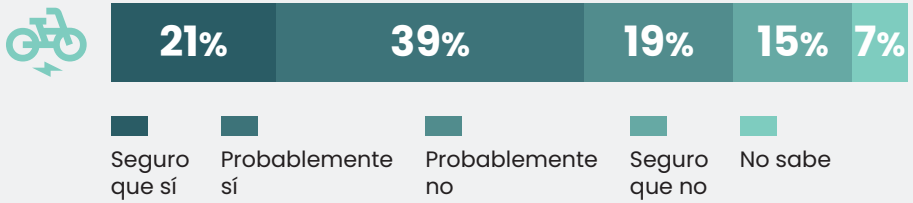


En los usuarios habituales de bicicleta ...

90% a favor de estos servicios

Si su ayuntamiento ofreciera un servicio de bicicleta compartida, ¿utilizaría usted más la bicicleta para sus desplazamientos habituales?

60% Seguro o probablemente sí



En los usuarios habituales de bicicleta ...

79% utilizaría todavía más la bici

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Apoyo generalizado a la implantación de servicios de bicicleta compartida

“El objetivo es que más personas usen la bici”

“Los servicios de bicicleta compartida son muy necesarios para ayudar a normalizar el uso de la bicicleta y desarrollar una ciudad más amable para todos. Su objetivo es que más personas utilicen la bicicleta en más desplazamientos, pero también ayudan a avanzar en intermodalidad y multimodalidad, gracias a su capacidad para dar acceso a otros servicios de transporte público.”

Belén Calahorro (ConBici)

“Pueden impulsar el uso de otros medios de transporte públicos”

“Los sistemas compartidos de micromovilidad se consolidan como un modo más a tener en cuenta para los desplazamientos urbanos más cortos o como parte de una cadena multimodal en desplazamientos de mayor distancia. Disponer de un sistema compartido puede hacer competitivo el desplazamiento multimodal frente al coche, provocando el cambio modal.”

Patricia Rodríguez (TEMA Grupo Consultor)

“Ayudan a recuperar la escala de barrio y una ciudad más humana”

“Es imprescindible un diseño urbano adecuado, con medidas de gestión y diseño de las infraestructuras que contribuyan a calmar el tráfico. De este modo, los usuarios podrán desplazarse en bicicleta con mayor percepción de seguridad. Cuando el tráfico está calmado o bien hay infraestructuras ciclistas segregadas del tráfico motorizado, más y más personas se atreven a coger la bicicleta, ya sea particular o compartida.”

Luis Morales (El Futuro de la Movilidad)

Una solución válida para cualquier tipo de ciudad

Encuestados y expertos coinciden en señalar que los servicios de bicicleta compartida son válidos para cualquier tipo de ciudad, con independencia de sus características y ubicación.

Reclamación unánime de los encuestados. Las respuestas específicas de las cinco ciudades con encuesta propia presentan porcentajes muy similares en el posicionamiento sobre promover un sistema de bicicleta pública compartida. El mayor apoyo se encuentra en Córdoba y Ourense, cuyos encuestados también reconocen mayoritariamente que usarían más la bici si se desarrollan estos servicios.

	Media ES	Córdoba	Elche	Ourense	Salamanca	Terrassa
A favor de que se incentive la bicicleta compartida pública	78%	82%	77%	81%	75%	80%
Utilizaría más la bicicleta	60%	59%	57%	60%	49%	48%

¿Utiliza en alguna ocasión la bicicleta para sus desplazamientos?

Media España	51%
Elche	49%
Córdoba	48%
Salamanca	35%
Ourense	32%
Terrassa	32%

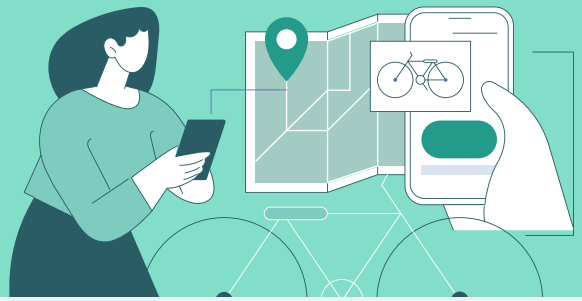
¿Ha utilizado alguna vez un servicio de bicicleta compartida?

Media España	33%
Elche	26%
Terrassa	25%
Córdoba	23%
Ourense	21%
Salamanca	17%

Ver resultados detallados de cada ciudad en el Anexo de este informe.

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Una solución válida para cualquier tipo de ciudad



“Es importante contar con puntos atractores de movilidad”

“Las ciudades deben tener una dimensión mínima para que un sistema de bici compartida sea viable desde el punto de vista técnico y financiero. También es importante que cuenten con puntos atractores de movilidad de suficiente magnitud (universidades, núcleos de viviendas, zonas de ocio, etc.), suficientes puntos de demanda y que las operaciones de mantenimiento/ balanceo entre estaciones no acarree grandes costes operativos.”

Jaime Ruiz (Cities Forum)

“Pueden adaptarse a la función que jueguen en cada ciudad”

“Son modelos válidos para cualquier tipo de ciudad, aunque varían según la función que tengan dentro del sistema de movilidad. En ciudades de tamaño medio, con distancias generalmente cortas, son una alternativa a otros modos de transporte. En cambio, en ciudades más grandes y con dinámicas metropolitanas más acentuadas, forman parte de la cadena multimodal y su uso generalmente se da en la primera y/o última milla del desplazamiento.
En el desarrollo de servicios de carácter metropolitano es clave su integración con el resto de la oferta de transportes para garantizar una cadena efectiva.”

Maria Paula Caycedo (EIT Urban Mobility)

“En ciudades pequeñas funciona mejor la visión metropolitana”

“Inicialmente, son servicios especialmente prácticos en ciudades de gran tamaño y con elevada densidad de población. Sin embargo, unidos a otros servicios de bicicleta compartida, también pueden ser útiles en ciudades medianas o pequeñas, gestionados con visión metropolitana. También pueden contribuir a resolver problemas de baja densidad de población en polígonos industriales, estudiando bien la conexión con poblaciones cercanas y otros servicios.”

Belén Calahorro (ConBici)

CASE STUDY

Marsella: reconversión integral de un modelo de alquiler obsoleto en un sistema 100% eléctrico

Marsella (Francia) planteó el reto del cambio de tecnología de **uno de los servicios de alquiler de bicicletas en autoservicio más grandes del país** (1.000 bicicletas mecánicas y 130 estaciones). La inversión persiguió también aumentar el número de desplazamientos y satisfacer las necesidades de los marselleses con un nuevo sistema 100% eléctrico.

El proyecto duplicó el número de bicicletas y estaciones disponibles (2.000 bicicletas eléctricas y 200 estaciones) y se desarrolló en solo ocho meses. A pesar de arrancar en temporada baja (diciembre de 2022), **el número de desplazamientos duplicó el del servicio anterior en solo seis meses.** Para impulsar el nuevo sistema, los abonados al transporte público disponen de uso gratuito e ilimitado en trayectos de menos de 30 minutos.

Claves del éxito

- **Una tarifa atractiva, incluso para un servicio 100% eléctrico.**
- **Un servicio diseñado para fomentar la interconexión entre medios de transporte.**
- **Gestión de la transferencia de los abonados del servicio anterior al nuevo.**

CASE STUDY

Auxerre: red metropolitana, con opción de servicio a corto y largo plazo

El área metropolitana de Auxerre (Francia) puso en marcha en mayo de 2023 **un servicio de alquiler de bicicletas innovador, con un alcance de 29 municipios, 320 bicicletas 100% eléctricas y 43 estaciones.** Una de las particularidades más diferenciales de este servicio es que permite escoger entre un uso compartido (alquiler por minutos) y un uso particular (alquiler durante uno o varios meses), a partir de las mismas bicicletas y con la misma tecnología.

Las 100 bicicletas de alquiler a largo plazo se alquilaron en menos de un mes y se mantiene una extensa lista de espera. Por su parte, la modalidad de uso compartido cuenta con unos 4.500 usuarios y acumula 40.000 desplazamientos en solo cuatro meses, con indicadores muy significativos de cambio modal: el porcentaje de usuarios que utiliza el servicio en lugar del coche es del 41% en alquileres a corto plazo y hasta el 82% en alquileres a largo plazo.

Claves del éxito

- **Un mismo modelo de bicicleta para uso compartido o particular.**
- **Servicio ampliado que incluye a toda la población.**
- **Bicicletas 100% eléctricas.**
- **Integración con la tarjeta de transporte, con marca unificada.**
- **Recopilación de datos mediante Fifteen Analytics.**

CASE STUDY

Gijón: nueva experiencia de usuario con bicicletas de última generación

Gijón fue una de las ciudades pioneras en España en el desarrollo de un servicio de bicicleta compartida integrado en su oferta de transporte público. Lanzado en 2004, contó inicialmente con 64 bicicletas y ocho estaciones. El ayuntamiento de la ciudad ha renovado por completo el servicio en 2023 mediante la ampliación del número de estaciones a 47 y el estreno de 250 unidades de una nueva generación de bicicletas eléctricas de Fifteen.

La bicicleta estrenada en Gijón destaca por su ligereza (26,5 kilos) y manejabilidad. Cuenta con un cuadro de aluminio que se adapta a todo tipo de complexiones, freno de disco delantero, asistencia eléctrica sin marchas y neumáticos reforzados. Destacan también una nueva zona de conexión en la parte trasera del manillar para facilitar el mantenimiento y numerosos sensores que recogen datos valiosos para la gestión del servicio y el desarrollo de políticas de movilidad.

Claves del éxito

- **Bicicletas 100% eléctricas de última generación.**
- **Servicio 100% público, mediante la Tarjeta Ciudadana de Gijón.**
- **Sistema 100% conectado, para la recopilación constante de datos de valor.**
- **Vehículo 100% adaptable, apto tanto para uso compartido como privado.**

CASE STUDY

Bilbao: más de dos décadas de apuesta por la bicicleta pública compartida

Bilbao estrenó su primer servicio de bicicletas compartidas en 2011 bajo el nombre de Bilbon Bizi. A lo largo de estos más de 20 años, el servicio ha ido evolucionando, con el hito de la incorporación en 2018 de las bicicletas eléctricas y el cambio de nombre al actual Bilbaobizi.

En la actualidad, es el servicio europeo con más trayectos al día por bicicleta (tasa de uso superior a 7 trayectos/vehículo), según un estudio comparativo de 148 ciudades europeas realizado por la asociación Cycling Industries Europe.

Desde octubre de 2023, el servicio municipal se complementa con el nuevo servicio Bizkaibizi, impulsado por la Diputación de Vizcaya y presente en diversas localidades de la ría de Bilbao.

Ranking de ciudades europeas con más trayectos al día por vehículo

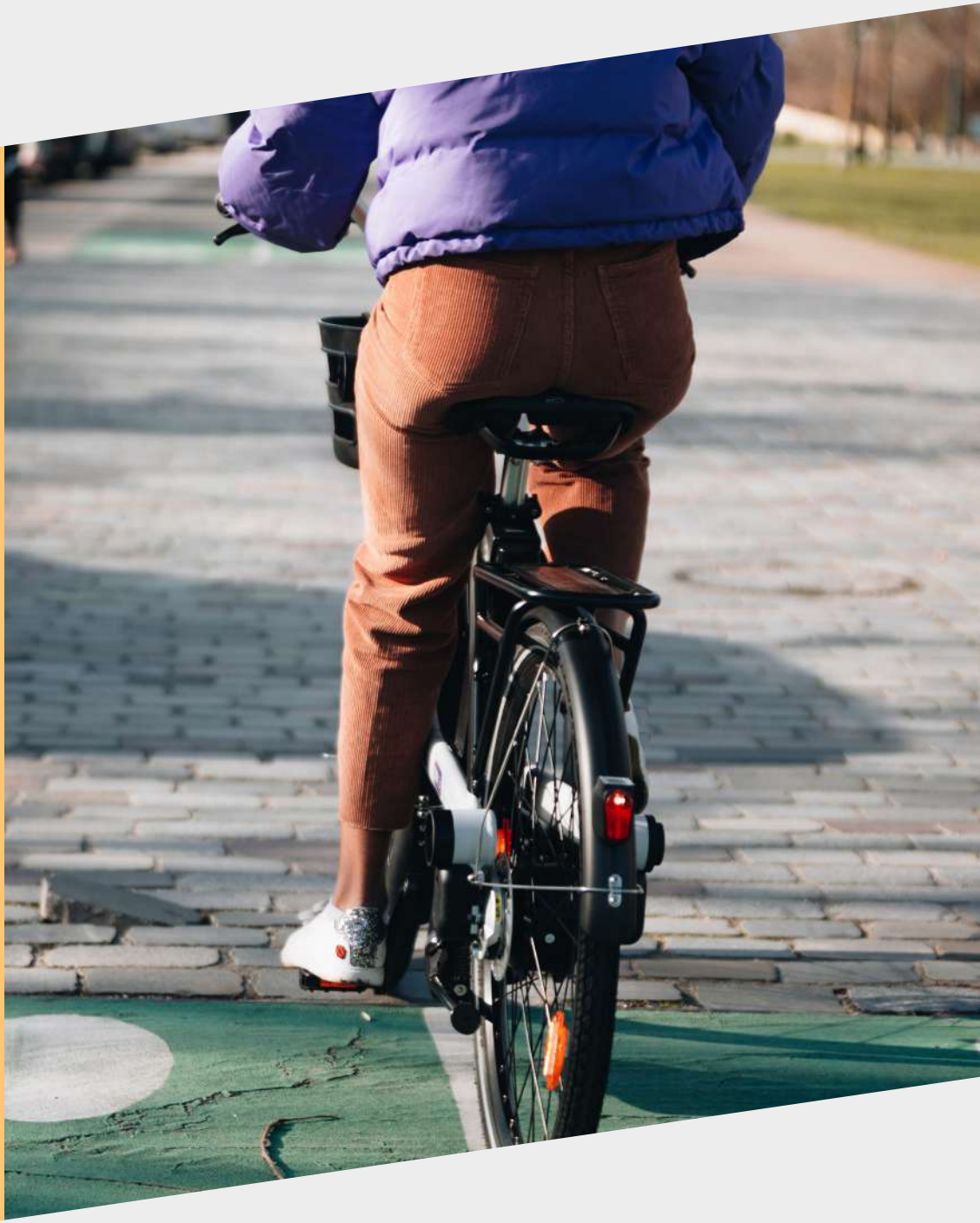
1. **Bilbao**
2. **Karlsruhe**
3. **París**
4. **Dresden**
5. **Lyon**

Fuente: *Shared Ambition. The potential for bike sharing in Europe: Benchmarking 148 cities* (Cycling Industries Europe)

CAPÍTULO 3

Claves para la implantación de un servicio de bicicleta compartida

El apoyo de las instituciones, la financiación mediante fondos europeos o el acceso a conocimiento especializado facilita a los ayuntamientos la implantación de un servicio de bicicleta compartida.



Servicios impulsados al máximo nivel

Tanto la Estrategia Estatal por la Bicicleta española como la recién aprobada Declaración Europea de la Bicicleta abogan específicamente por el desarrollo de servicios públicos de bicicleta compartida para promocionar el uso de la bicicleta y, de este modo, contribuir a una movilidad urbana más sostenible y accesible.

Estrategia Estatal por la Bicicleta

Aprobada en 2021 e impulsada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), establece cinco grandes prioridades a impulsar hasta 2025 a través de 10 áreas temáticas y 28 bloques. El bloque 9 está dedicado al desarrollo de sistemas de bicicletas compartidas, con dos acciones específicas: la elaboración de guías de recomendaciones y mejores prácticas, y el apoyo al diseño y la puesta en marcha de sistemas de préstamo de bicicletas a largo plazo. En el bloque de acción 10 (Intermodalidad bicicleta-transporte público) se hace también referencia al "desarrollo de soluciones de abonos de transporte y billetes únicos, integrados con los sistemas de bicicleta compartida".

Declaración Europea de la Bicicleta

Presentada en Sevilla en octubre de 2023, está considerada un paso adelante histórico en el impulso de la movilidad en bicicleta a nivel europeo. Se divide en ocho principios y 36 compromisos, con varias referencias específicas a los sistemas de bicicleta compartida. En concreto, el compromiso 29 plantea la necesidad de "apoyar a las industrias de servicios de ciclismo, como el uso compartido de bicicletas". Por su parte, el compromiso 31 aboga por impulsar estos sistemas como "solución para el acceso de primera y última milla a los servicios de transporte público".

La aportación de la bicicleta a la sociedad

¿Qué supone la promoción del uso de la bicicleta para las ciudades y sus habitantes? Los resultados de la encuesta ponen en especial valor los beneficios a nivel ambiental y de cuidado de la salud.

¿En qué medida está de acuerdo o en desacuerdo con las siguientes afirmaciones?

89% cree que la bicicleta desempeña un papel importante en la **reducción de las emisiones** de carbono.

82% señala que la bicicleta desempeña un papel importante en la **reducción del tráfico.**

87% considera que ir en bicicleta **aumenta la energía mental y física.**

75% reconoce que ir en bicicleta le hace sentir **más feliz y mejora su bienestar.**

70% a favor de que los nuevos proyectos den **prioridad a las bicicletas frente a los automóviles.**

¿Cómo valora los siguientes aspectos relacionados con los servicios de bicicleta compartida ? (puntuación del 1 al 10)

Contribuyen a una ciudad menos contaminada	**8,0**
No dependo de las rutas y horarios del transporte público	**7,7**
No tengo que preocuparme de que me roben la bicicleta	**7,6**
Ofrecen nuevas opciones de movilidad	**7,5**
Son más baratos que las otras opciones de movilidad	**7,4**
Es más fácil desplazarse por el centro que en coche (aparcamiento, etc.)	**7,4**
Contribuyen a una ciudad más tranquila	**7,3**
Mejoran la imagen general y la reputación de la ciudad	**7,2**

Menos contaminación y más libertad. Al preguntar específicamente por las ventajas de la bicicleta compartida, los encuestados valoran en primer lugar la contribución a una ciudad menos contaminada. A continuación, aparecen aspectos ligados a la libertad individual: no depender de horarios o no preocuparse de que le roben la bicicleta.

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

La aportación de la bicicleta a la sociedad

"Es imprescindible un estudio de demanda y viabilidad"

"Sin duda, a la hora de implantar este tipo de soluciones sería necesario contar con un estudio de demanda y viabilidad que permitiera estimar la demanda potencial y el coste que tendrá para el ayuntamiento tanto en inversión inicial como en mantenimiento. De lo contrario surgirán cuando haya fondos o ayudas disponibles para afrontar la inversión inicial, pero luego no podrán mantenerse en el tiempo."

Patricia Rodríguez (TEMA Grupo Consultor)

"Deben plantearse servicios con capacidad de crecer"

"A un ayuntamiento que se esté planteando apostar por la bicicleta compartida le recomendaría que lo haga de manera que el servicio pueda crecer. Es decir, probando y mirando la respuesta. Si te permite crecer y mejorar ese servicio, ¡adelante! Otro factor clave es explicar mucho el servicio y sus condiciones de uso a los ciudadanos."

Ruth Lamas (Red de Ciudades por la Bicicleta)

"Es dinero muy bien invertido"

"Deben tenerse en cuenta factores como el mantenimiento de las bicis y las bases, o el traslado de bicis de los puntos de entrega a los de recogida. Hay que tener claro desde el primer momento que esta tarea de gestión y mantenimiento supone un gasto continuo, al que se añade lógicamente la inversión en infraestructura. Es dinero muy bien invertido, porque contribuirá a mejorar la calidad del aire de la ciudad, a facilitar la movilidad no contaminante y a permitir más espacio para las personas."

Carmen Duce (Clean Cities Campaign)

Recursos y referencias para técnicos de movilidad

Los expertos consultados reflexionan también sobre el conocimiento actual de los técnicos de movilidad municipales ante la oportunidad de implantar un sistema de bicicleta compartida. Destacan dos claves: el asesoramiento que pueden obtener de entidades y guías especializadas, y la referencia de casos de éxito.

"El conocimiento existe y solo hay que ir a buscarlo"

"Salvo muy honrosas excepciones, los ayuntamientos no han entendido que los sistemas de bici compartida pueden ser una muy buena alternativa de movilidad, pero que para ello hay que dedicar recursos de verdad. Más que información y conocimiento, es una cuestión de voluntad política. Hay muchas entidades a las que se puede pedir asesoramiento: Red de Ciudades por la Bicicleta, ConBici, consultoras especializadas..."

Carmen Duce (Clean Cities Campaign)

"La referencia ya no es solo Utrecht. También Sevilla, Barcelona..."

"Estamos viviendo un proceso imparable hacia un nuevo modelo de ciudad en el que la bicicleta y otras formas de movilidad son cada vez más protagonistas. Ya hablamos de las bicicletas compartidas o los carriles bici como infraestructuras naturales y con sentido común, que apenas se cuestionan. Y tenemos referentes en el propio país: a Valencia le ha bastado con mirar a Sevilla o Barcelona sin querer convertirse en, por ejemplo, Utrecht."

Jesús Freire (AMBE)

Cinco fases para poner en marcha el servicio

Fifteen cuenta con una guía práctica con el conocimiento básico para poner en marcha un servicio de bicicletas compartidas. El documento resume este proceso en cinco pasos:

1. **Definir la necesidad**
2. **Reunirse con los agentes existentes**
3. **Diseñar el propio proyecto**
4. **Publicar una convocatoria de licitación**
5. **Lanzar el servicio**

Descarga de la guía en código QR o siguiente enlace:
http://bit.ly/bicicletas-compartidas

Recursos y referencias para técnicos de movilidad

"Los frenos pueden llegar de grupos de presión"

"Los ayuntamientos están cada vez mejor informados y cuentan con profesionales y consultoras especializadas en la planificación de la movilidad. Los frenos suelen venir por el miedo a ciertos grupos de presión, muy activos en la defensa del statu quo y en la hegemonía del coche en nuestras ciudades."

Luis Morales (Ciudad del Futuro)

"Los técnicos de movilidad no están solos"

"A un político que dude sobre la implantación de un sistema de bicicleta compartida le diría que es una demanda social. La ciudadanía pide más opciones de movilidad y menos prohibiciones. A nivel de gestión, los técnicos municipales tienen herramientas a su alcance para ayudarles a la implantación de estos sistemas: encontrarán apoyo económico y político, además de guías y otros proyectos de referencia para implantar bicis compartidas o carriles-bici..."

Jesús Freire (AMBE)

"La comunicación con los operadores de servicios compartidos debe ser fluida para evitar errores pasados"

"Los ayuntamientos necesitan escuchar a los operadores porque tienen mucha experiencia y, sobre todo, conocen los casos de éxito y los errores de otras ciudades. La relación fluida ayuda a desarrollar estrategias que beneficien a todos: al ayuntamiento, en su objetivo de desarrollar opciones alternativas de movilidad; al usuario, con mejoras en la política tarifaria o el mantenimiento y mejora continua del servicio; y al mismo operador, en su meta de rentabilidad."

Ricard Casalins (RACC Mobility Institute)

Fondos NextGenerationEU

Los fondos NextGenerationEU son una gran oportunidad para financiar la implantación de un sistema de bicicleta compartida de alta tecnología y reducir los riesgos de los gastos operativos.

La movilidad sostenible, eje prioritario de los fondos europeos

Nacidos en 2020 con el objetivo de impulsar la recuperación europea tras el impacto de la pandemia de COVID-19, los fondos NextGenerationEU se plantearon con la meta de modernizar al continente en las principales tendencias de futuro: sostenibilidad ambiental, digitalización, salud, igualdad y solidez económica. La movilidad es un elemento transversal a estos valores y se ha convertido en uno de los principales ámbitos de inversión.

En España, la gestión de los fondos se articula mediante el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), que dedica casi el 20% de su presupuesto (13.200 millones de euros) a proyectos de movilidad urbana.

21 ciudades españolas solicitaron **fondos NextGenerationEU** en 2021 para desarrollar un sistema de bicicletas compartidas

90% de la inversión inicial (CAPEX) puede financiarse con los fondos

Fondos NextGenerationEU

"Nunca ha habido tantas ayudas para la movilidad urbana"

"La Unión Europea no tiene competencias en transporte urbano, pero ofrece financiación y desarrolla directivas de calidad del aire que acaban afectando a las políticas de movilidad urbana. Las ayudas son fundamentales. Nunca los ayuntamientos han dispuesto de tantos fondos para invertir en movilidad sostenible. Es un hito histórico que, sin duda, ha funcionado. Sin embargo, los ministerios deberían velar porque esta inversión se realice adecuadamente."

Álvaro Fernández Heredia
(Ayuntamiento de Madrid)

"La ayuda europea permite afrontar el gran gasto inicial"

"Los Fondos NextGenerationUE han sido determinantes en el desarrollo de algunos de los últimos servicios de bicicleta compartida en España. Por ejemplo, AMBici en el área metropolitana de Barcelona o el servicio de Valladolid, que se ha convertido en una referencia en nuestro país, entre otros."

Ruth Lamas (Red de Ciudades por la Bicicleta)

"Cerca de 50 millones de euros para bicicleta pública"

"Hemos vivido una evolución extraordinaria. Anteriormente, las actuaciones en movilidad sostenible se centraban en la movilidad peatonal en distancias cortas y el transporte público en ciudades de tamaño medio y grande. Hoy, la bicicleta es un eje central en los planes de movilidad, con gran protagonismo en ciudades de tamaño medio. Un total de 48,9 millones de los 1.000 millones de euros de la primera convocatoria del PRTR se destinarán a sistemas de bicicleta pública."

Patricia Rodríguez (TEMA Grupo Consultor)

Gestión del dato al servicio de la ciudadanía

La gestión digitalizada de los servicios actuales de bicicleta compartida permite que, junto con los beneficios directos del uso de la bicicleta, estos sistemas recopilen datos de enorme valor tanto para el operador como, especialmente, para las administraciones a la hora de definir sus políticas y actuaciones de movilidad.

"El uso correcto de los datos permite trazar políticas para una movilidad más eficiente y adaptada al ciudadano"

"La tecnología es un habilitador de nuevos modelos de movilidad: las plataformas digitales y tecnologías de conectividad permiten poner al alcance de los ciudadanos nuevas posibilidades de transporte que faciliten sus desplazamientos y hagan más accesible la movilidad en las ciudades. Un buen ejemplo es la movilidad compartida y colaborativa.

Mediante el desarrollo y la implementación de herramientas digitales, impulsadas por la inteligencia artificial o el uso de datos, el sector tiene la oportunidad de adaptarse a los cambios que se han producido en la última década y mejorar los servicios y la experiencia que ofrecen a los consumidores. En todo este proceso, es crucial disponer de un conjunto de políticas públicas que promuevan la innovación digital, teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios."

César Tello (Adigital)

¿Qué datos de valor recopila un sistema de bicicleta compartida?

- Distancia promedio
- Tiempo por viaje
- Número máximo de pasajeros
- Estaciones más activas
- Rutas más frecuentes
- Calidad de la red vial
- Fluidez del tráfico en bicicleta

Gestión del dato al servicio de la ciudadanía

“Una buena gestión de datos contribuye a desarrollar una política ciclista integral”

“La implantación de un servicio de bicicleta compartida debería incluir sistemas de recopilación de datos sobre usos y necesidades, que contribuyan a desarrollar la política integral ciclista por parte de la administración pública. También servicios de acompañamiento y formación en circulación para fortalecer la seguridad objetiva y percibida.”

Belén Calahorro (ConBici)

“Los operadores deben hacer un esfuerzo por ser transparentes”

“La colaboración de los operadores, tanto públicos como privados, es fundamental para el desarrollo de opciones de movilidad realmente eficientes y prácticas para la ciudadanía. Lo vemos en el intercambio de datos: se debería compartir toda la información sobre el uso de los servicios para entender y analizar los hábitos de movilidad y planificar mejor nuevas infraestructuras, servicios, etc.”

Jaime Ruiz (Cities Forum)

“Es necesario mejorar el acceso que tienen las ciudades a los datos”

“Los ayuntamientos deben colaborar con otros actores clave (proveedores de movilidad compartida, consultores, etc.) para mejorar sus conocimientos sobre cómo planificar, implementar y operar servicios de movilidad.
Por ejemplo, la información recogida por contadores de peatones, bicicletas, coches, etc permiten mapear la ciudad por concentración de uso de medios de transporte.”

Maria Paula Caycedo
(EIT Urban Mobility)

Fifteen Analytics

Un ejemplo de las posibilidades de gestión y explotación del dato es la plataforma Fifteen Analytics, integrada en los proyectos de bicicleta compartida desarrollados por Fifteen. Junto con la recopilación de los datos generados por el sistema (bicicletas conectadas, estaciones y app), su principal valor añadido es la capacidad de transformar esta información en indicadores precisos y fácilmente comprensibles. Por ejemplo, permite analizar los datos por periodos para tener una visión de la estacionalidad del servicio, así como obtener información de carácter económico para monitorizar su viabilidad (ingresos por kilómetros recorridos o bicicleta, o distribución mensual de los importes facturados).

Conclusiones

De los resultados de la encuesta a la ciudadanía y las opiniones de los expertos consultados se derivan una serie de conclusiones sobre la evolución de la bici en España y el potencial de implementación de la bicicleta compartida.

Conclusiones

1. Nueva movilidad urbana, una urgencia (casi) unánime

No existen dudas sobre la urgencia de desarrollar un nuevo modelo de movilidad urbana, como medida fundamental para mejorar la calidad de vida y avanzar hacia una ciudad más sostenible. Pese a las directrices en este sentido de los principales organismos internacionales, los expertos lamentan ciertas actuaciones en dirección contraria que consideran que responden principalmente a la politización de la movilidad. La ciudadanía también sitúa a la protección del medio ambiente o la pacificación del tráfico como factores prioritarios de mejora en sus ciudades.

2. La bicicleta como motor de transformación del modelo de movilidad

Como medio de transporte limpio y accesible para la gran mayoría de la población, la bicicleta es un elemento central en el desarrollo de la nueva movilidad urbana y, en consecuencia, de un nuevo modelo de ciudad. Junto con su mínimo impacto medioambiental, destacan su potencial para consolidar una movilidad más segura y un sistema intermodal, en conexión con los medios tradicionales de transporte público. Los usuarios habituales destacan también su aportación a la mejora de la salud física y mental, que contribuye a reducir el gasto público en salud.

3. Mejora de infraestructuras y servicios compartidos para impulsar el uso de la bicicleta en la ciudad

Se identifican dos demandas principales a las administraciones para aprovechar el potencial de la bicicleta con el objetivo de una movilidad más sostenible.
Por un lado, la actuación prioritaria en el desarrollo de infraestructuras ciclistas seguras y adaptadas a las características de cada ciudad. Por otro, la implantación de servicios públicos de bicicleta compartida, que permiten popularizar este medio de transporte entre los no usuarios. Destaca la posibilidad que ofrecen estos servicios de acceder a bicicletas eléctricas, todavía poco habituales como vehículos en propiedad por su elevado coste.

Conclusiones

4. Bicicleta compartida, una solución válida para cualquier modelo de ciudad

Ciudadanía y expertos coinciden en señalar que los servicios de bicicleta compartida son válidos para cualquier modelo de ciudad. Por un lado, no se observan diferencias significativas en la demanda de estos servicios por parte de personas de diversas ciudades; por otro, los expertos destacan la flexibilidad de estos servicios, que permite tanto su implantación en ciudades de gran densidad de población como, con visión metropolitana, en áreas con núcleos poblacionales más dispersos. En cualquier caso, es imprescindible un proyecto personalizado de viabilidad.

5. Fondos europeos, conocimiento y referencias cercanas para un lanzamiento con garantías

La actual fase de desarrollo de la bicicleta compartida en España está marcada principalmente por las posibilidades de financiación que ofrecen los fondos NextGenerationEU, que pueden llegar a cubrir la gran mayoría de los costes iniciales de lanzamiento del servicio. La mayor especialización de los técnicos de movilidad, la variedad de recursos a su alcance y la cercanía de casos de éxito permite contar con un conocimiento de calidad para minimizar los errores que frenaron el crecimiento de algunos de estos servicios en el pasado.

6. El valor del dato: bicicletas de última generación para mejorar la gestión de la movilidad

La incorporación de servicios de bicicleta compartida de última generación ofrece otro valor añadido para la gestión de la movilidad urbana. Los sistemas de recopilación de datos que integran estos servicios permiten contar con indicadores actualizados sobre los hábitos de movilidad de la ciudadanía, que resultan de gran utilidad tanto para la mejora continua del propio servicio como para la toma de decisiones en el desarrollo de políticas globales de movilidad en la ciudad. Para aprovechar el potencial de estos datos es fundamental una colaboración abierta y transparente entre operadores y administraciones.

Anexo

Fichas-resumen de los resultados de las encuestas adicionales realizadas en las ciudades de Córdoba, Elche, Ourense, Salamanca y Terrassa, seleccionadas por la diversidad de dimensión, ubicación y urbanismo.

FICHA-RESUMEN

Córdoba

Transporte habitual

68% 53% 32% 16%

Media transportes utilizados: **1,9**

Transporte que querría utilizar más

49% 39% 33% 22%

Aspectos importantes para elegir transporte

85%	Rapidez
82%	Comodidad / combinación / cercanía
82%	Coste económico
81%	Tranquilidad y facilidad de uso
75%	Seguridad e infraestructuras
73%	Beneficios para la salud física y mental
62%	Protección del medio ambiente

Uso bicicleta

54% tiene bicicleta propia

¿Utiliza la bicicleta? Razones vs obstáculos

Sí **48%**

70% Hacer ejercicio

33% Rapidez

27% Contaminación

No **52%**

45% No tengo bicicleta

29% Incomodidad

22% Trayecto inseguro

Uso bicicleta compartida

67% asegura que la bicicleta compartida le ha motivado a usar más la bici.

Predisposición al uso de bicicleta compartida

82% de acuerdo con que el ayuntamiento incentive el uso de la bicicleta con programas de bicicleta compartida.

59% de los ciudadanos lo utilizaría.

Opinión

Valoración bicicletas compartidas

78%	Contribuyen a una ciudad menos contaminada
75%	No dependo de las rutas y horarios de transporte
74%	Contribuyen a una ciudad más tranquila

Aspectos clave a la hora de plantearse utilizar el servicio

79%	La cercanía de estaciones a su domicilio o lugar de trabajo
78%	Que haya un número suficiente de estaciones de recogida de bicicletas
77%	Que la infraestructura de carriles bici en la ciudad permita circular con seguridad

Papel de las bicicletas en la sociedad

91%	Ir en bici aumenta la energía mental y física
90%	La bicicleta desempeña un papel importante en la reducción de las emisiones de carbono
88%	La bicicleta desempeña un papel importante en la reducción del tráfico

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

FICHA-RESUMEN

Elche

Transporte habitual

65% 46% 42% 13%

Media transportes utilizados: **1,8**

Transporte que querría utilizar más

46% 44% 29% 18%

Aspectos importantes para elegir transporte

91%	Comodidad / combinación / cercanía
86%	Tranquilidad y facilidad de uso
84%	Rapidez
82%	Coste económico
75%	Seguridad e infraestructuras
71%	Beneficios para la salud física y mental
56%	Protección del medio ambiente

Uso bicicleta

52% tiene bicicleta propia

¿Utiliza la bicicleta? Razones vs obstáculos

Sí **49%**

65% Hacer ejercicio
35% Contaminar menos
33% Rapidez

No **51%**

45% Incomodidad
39% No tengo bicicleta
35% Trayecto largo

Uso bicicleta compartida

Sí **26%** | **74%** No

73% asegura que la bicicleta compartida le ha motivado a usar más la bici.

Predisposición al uso de bicicleta compartida

77% de acuerdo con que el ayuntamiento incentive el uso de la bicicleta con programas de bicicleta compartida.

57% de los ciudadanos lo utilizaría.

Opinión

Valoración bicicletas compartidas

81%	No dependo de las rutas y horarios del transporte público
74%	Más barato que las otras opciones de movilidad
74%	Es más fácil desplazarse por el centro que en coche
74%	Contribuyen a una ciudad menos contaminada

Aspectos clave a la hora de plantearse utilizar el servicio

85%	La cercanía de estaciones a su domicilio o lugar de trabajo
82%	El coste del abono
76%	Que la infraestructura de carriles bici en la ciudad permita circular con seguridad

Papel de las bicicletas en la sociedad

91%	La bicicleta desempeña un papel importante en la reducción de las emisiones de carbono
83%	La bicicleta desempeña un papel importante en la reducción del tráfico
81%	Ir en bici aumenta la energía mental y física

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Ipsos

FICHA-RESUMEN

Ourense

Transporte habitual

64% 53% 36% 13%

Media transportes utilizados: **1,6**

Transporte que querría utilizar más

46% 47% 17% 16%

Aspectos importantes para elegir transporte

86%	Rapidez
84%	Comodidad / combinación / cercanía
81%	Beneficios para la salud física y mental
80%	Tranquilidad y facilidad de uso
78%	Coste económico
74%	Seguridad e infraestructuras
59%	Protección del medio ambiente

Uso bicicleta

57% tiene bicicleta propia

¿Utiliza la bicicleta? Razones vs obstáculos

Sí 32%

69% Hacer ejercicio
34% Contaminar menos
28% Rapidez

No 68%

43% Trayecto inseguro
40% Incomodidad
25% Trayecto largo
25% No tengo bicicleta

Uso bicicleta compartida

62% asegura que la bicicleta compartida le ha motivado a usar más la bici.

Predisposición al uso de bicicleta compartida

81% de acuerdo con que el ayuntamiento incentive el uso de la bicicleta con programas de bicicleta compartida.

60% de los ciudadanos lo utilizaría.

Opinión

Valoración bicicletas compartidas

83%	Contribuyen a una ciudad menos contaminada
74%	Proporciona un acceso fácil y económico a un modo de transporte alternativo
74%	No dependo de las rutas y horarios del transporte público

Aspectos clave a la hora de plantearse utilizar el servicio

74%	Que haya un número suficiente de estaciones de recogida de bicicletas
72%	La cercanía de estaciones a su domicilio o lugar de trabajo
71%	Que haya un número suficiente de bicicletas

Papel de las bicicletas en la sociedad

90%	La bicicleta desempeña un papel importante en la reducción de las emisiones de carbono
90%	Ir en bici aumenta la energía mental y física
84%	La bicicleta desempeña un papel importante en la reducción del tráfico

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Ipsos

FICHA-RESUMEN

Salamanca

Transporte habitual

57% 55% 40% 6%

Media transportes utilizados: **1,7**

Transporte que querría utilizar más

42% 42% 40% 14%

Aspectos importantes para elegir transporte

85%	Comodidad / combinación / cercanía
83%	Rapidez
82%	Tranquilidad y facilidad de uso
77%	Coste económico
76%	Seguridad e infraestructuras
68%	Beneficios para la salud física y mental
55%	Protección del medio ambiente

Uso bicicleta

52% tiene bicicleta propia

¿Utiliza la bicicleta? Razones vs obstáculos

Sí 35%

67% Hacer ejercicio
31% Comodidad
29% Rapidez

No 65%

35% No tengo bicicleta
33% Trayecto inseguro
29% Incomodidad

Uso bicicleta compartida

56% asegura que la bicicleta compartida le ha motivado a usar más la bici.

Predisposición al uso de bicicleta compartida

75% de acuerdo con que el ayuntamiento incentive el uso de la bicicleta con programas de bicicleta compartida.

49% de los ciudadanos lo utilizaría.

Opinión

Valoración bicicletas compartidas

72%	Contribuyen a una ciudad menos contaminada
73%	Es más fácil desplazarse por el centro que en coche
67%	No dependo de las rutas y horarios de transporte
67%	Ofrecen nuevas opciones de movilidad

Aspectos clave a la hora de plantearse utilizar el servicio

75%	Que la infraestructura de carriles bici en la ciudad permita circular con seguridad
71%	La cercanía de estaciones a su domicilio o lugar de trabajo
70%	Que haya un número suficiente de estaciones de recogida de bicicletas

Papel de las bicicletas en la sociedad

90%	La bicicleta desempeña un papel importante en la reducción de las emisiones de carbono
85%	Ir en bici aumenta la energía mental y física
82%	La bicicleta desempeña un papel importante en la reducción del tráfico

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Ipsos

FICHA-RESUMEN

Terrassa

Transporte habitual

70% 40% 39% 6%

Media transportes utilizados: **1,6**

Transporte que querría utilizar más

38% 37% 36% 13%

Aspectos importantes para elegir transporte

93%	Rapidez
85%	Tranquilidad y facilidad de uso
84%	Comodidad / combinación / cercanía
80%	Coste económico
73%	Seguridad e infraestructuras
70%	Beneficios para la salud física y mental
47%	Protección del medio ambiente

Uso bicicleta

48% tiene bicicleta propia

¿Utiliza la bicicleta? Razones vs obstáculos

Sí 32%

72% Hacer ejercicio

25% Rapidez

22% Contaminar menos

No 68%

40% No tengo bicicleta

33% Incomodidad

33% Inseguridad

Uso bicicleta compartida

Sí 25% | 75% No

48% asegura que la bicicleta compartida le ha motivado a usar más la bici.

Predisposición al uso de bicicleta compartida

80% de acuerdo con que el ayuntamiento incentive el uso de la bicicleta con programas de bicicleta compartida.

48% de los ciudadanos lo utilizaría.

Opinión

Valoración bicicletas compartidas

77%	Contribuyen a una ciudad menos contaminada
76%	No dependo de las rutas y horarios del transporte público
73%	Es más fácil desplazarse por el centro que en coche

Aspectos clave a la hora de plantearse utilizar el servicio

80%	Que haya un número suficiente de estaciones de recogida de bicicletas
78%	El coste del abono
77%	La cercanía de estaciones a su domicilio o lugar de trabajo
77%	Que la infraestructura de carriles bici en la ciudad permita circular con seguridad

Papel de las bicicletas en la sociedad

93%	La bicicleta desempeña un papel importante en la reducción de las emisiones de carbono
91%	Ir en bici aumenta la energía mental y física
86%	La bicicleta desempeña un papel importante en la reducción del tráfico

Datos obtenidos a partir de la investigación de mercado elaborada por Ipsos

Sobre Fifteen

Fifteen es una empresa europea especializada en el diseño, la fabricación y el despliegue de servicios públicos de alquiler de bicicletas. En la actualidad, cuenta con más de 50.000 bicicletas desplegadas en más de 30 ciudades de 10 países, entre las que destacan París, Niza, Montpellier, Estrasburgo, Marsella, Épinal, Auxerre, Helsinki, Lima o Vancouver. En julio de 2023 inició el desarrolló su primer sistema de bicicleta compartida en España, ubicado en Gijón.

Su misión es generalizar el uso de sistemas de bicicletas compartidas en la movilidad diaria, creando el hábito del uso de la bici tanto en desplazamientos puntuales como habituales, en trayectos intermodales o de puerta a puerta, o en zonas poco o densamente pobladas. Para ello, ha desarrollado un modelo de bicicleta que puede alquilarse para cualquier duración.

Fifteen propone a las administraciones locales y regionales soluciones como una bicicleta eléctrica de nueva generación, la estación de carga inteligente más ligera del mundo, e innovadores sistemas de interfaz de usuario y *software* analítico. Además, apoya el diseño y despliegue del servicio mediante acompañamiento técnico, logístico y comunicativo.

https://fifteen.eu/es/

© Fifteen, 2023

Dentro de los límites establecidos por la ley, ninguna parte de este informe puede ser reproducida, distribuida, modificada o transmitida en cualquier forma o por cualquier medio, incluidos los métodos electrónicos y mecánicos, sin la autorización expresa, mediante permiso escrito, del titular de los derechos de autor. Se autoriza su reproducción con fines informativos o académicos siempre que se cite adecuadamente el origen de la información.

Fifteen no se hace responsable de las opiniones expresadas por los expertos consultados para la elaboración de este informe.