

Enseñanzas del Sistema Ecobici para la implementación de Sistemas de Bicicleta Pública en México

Martha Delgado Peralta¹

OCTUBRE, 2016

- La movilidad en la Ciudad de México es el desafío urbano y ambiental más importante en la actualidad. La congestión y la mala calidad del aire son síntomas de una ciudad mal planeada y con un sistema de transporte público ineficiente. Su solución requiere la visualización integral de un paquete de políticas públicas coherentes y la coordinación entre autoridades locales y federales.
- Ante un problema tan grande, se piensa en soluciones como la ampliación del Metro, construcción de líneas de Metrobús o nuevos sistemas de trenes, lo cual es indispensable. Pero la transformación de la movilidad urbana también requiere repensar el espacio público y hacerlo propicio para peatones y ciclistas.
- La transformación de nuestro modelo de transporte, que además atiende una gran cantidad de usuarios y sufre de una mala planeación, carencia de recursos económicos, bajas tarifas y prácticas clientelares, será necesariamente un proceso de largo plazo.
- La creación de *Ecobici* es una de las piezas del rompecabezas para transformar la movilidad urbana en la Ciudad y representó grandes desafíos técnicos, ejecutivos, políticos y culturales. El sistema se pensó como un complemento al transporte público aportando una solución práctica. Lo que hoy se celebra y se ha ido asimilando como una alternativa exitosa de movilidad, pasó por un complejo proceso de planeación y gestión.

¹ Directora del Secretariado del Pacto Climático Global de Ciudades en la Fundación PENSAR. Ex Secretaria del Medio Ambiente de la Ciudad de México.



Índice

■ Las primeras decisiones.....	3
■ El desafío de crear <i>Ecobici</i>	4
■ La implementación de <i>Ecobici</i>	5
■ Diez factores determinantes del éxito de <i>Ecobici</i> que sirven como ejemplo para otras ciudades mexicanas.....	5
1. El proceso de planeación	6
2. ¿Qué licitar o cómo contratar?	6
3. Ejecución por fases y tamaño del sistema	7
4. Selección del sitio	7
5. El nombre del sistema	8
6. La red de ciclovías	8
7. Mantenimiento permanente.....	8
8. Seguridad en la inscripción.....	8
9. Garantizar la seguridad de los usuarios	8
10. Atención a los usuarios	8
■ Conclusiones	9



Las primeras decisiones

En el año 2007 el Jefe de Gobierno del Distrito Federal presentó el Plan Verde de la Ciudad de México. Este fue un plan que se pensó para el largo plazo e incorporó 7 ejes temáticos: Habitabilidad y Espacio Público, Calidad del Aire, Manejo de Residuos, Gestión Integral del Agua, Cambio Climático y Energía, Suelo de Conservación y Movilidad. En este último eje se contemplaron objetivos para mejorar la movilidad y la calidad del aire en la ciudad. Para ambos propósitos fue necesario elaborar una Estrategia de Movilidad en Bicicleta para la Ciudad de México, integrada con diversas políticas públicas que coordinadas incentivarán el uso de la bicicleta como una forma de transporte alternativo. A la postre, el uso de la bicicleta traería impactos positivos en la reducción de gases de efecto invernadero que aportaban también al cumplimiento de las metas del Plan de Acción Climática de la Ciudad.

Pero abrirle espacio a la bicicleta en una megaciudad como la Ciudad de México fue un proceso complicado que requirió la construcción de un consenso social que, por un lado avalara la decisión, y por otro consiguiera los primeros usuarios de una alternativa antes usada únicamente por minorías de ciclistas urbanos de la ciudad.

La primera acción que se implementó como una forma de sensibilizar a la sociedad acerca del uso de la bicicleta fue el Programa Muévete en Bici. Este programa consiste en el cierre del Paseo de la Reforma, en su inicio desde Lieja hasta el Centro Histórico (10 km) de 08.00 a 14.00 hrs. para el uso exclusivo de ciclistas, peatones o personas en diferentes modos de movilidad no motorizada.

Elegir el Paseo de la Reforma para hacer un cierre los domingos y dejar paso a ciclistas y peatones a recuperar y democratizar por unas horas esta avenida de la Ciudad no fue fortuito. Fue una decisión que se tomó para enviar las señales correctas a la comunidad: los espacios públicos, incluyendo las calles, son de todos. El paseo nos enseñó que las vialidades de la ciudad pueden tener diversos usos, y uno de ellos debe ser el uso de la bicicleta, y que es posible trasladarnos en bicicleta de manera rápida

y segura. Este Paseo tuvo sus desafíos logísticos y en la comunicación y fue inaugurado el 13 de mayo de 2007, apenas 6 meses después de iniciar la administración.

El Programa Muévete en Bici se inspiró en la Ciclovía Recreativa previamente realizada en Bogotá, Colombia, y también en el Paseo de todos de Guadalajara, en Jalisco. Moviliza cada domingo a más de 1000 funcionarios públicos: policía, cuerpos de emergencia, instituciones de promoción deportiva y cultural. Actualmente ha sido ampliado a 48 km. Este Programa fue la puerta de entrada del sistema de bicicleta pública en la misma zona.

Para tener más viajes en bicicleta en las ciudades, es necesario implementar una gran cantidad de cambios: desde la construcción de ciclovías, la señalización y semaforización ciclista, hasta la modificación de los reglamentos de tránsito y la implementación del sistema de bicicleta pública. La decisión de implementar un sistema de bicicleta pública en la Ciudad fue una decisión estratégica. Paradójicamente, la implementación del Sistema de Bicicleta Pública de la Ciudad de México no fue recomendada por los expertos en movilidad ni tampoco por los grupos de ciclistas urbanos.

En ambos casos, y por motivos diferentes, la recomendación a la Ciudad de México fue la construcción de ciclovías. En el caso de las empresas consultoras, como el ITDP (Institute for Transport and Development Policy), al inicio de la administración presentaron una propuesta de Plan Maestro de Red de Ciclovías que incluía el desarrollo de 600 kilómetros de ciclovías para la Ciudad. Construir ciclovías era la forma como algunas otras ciudades del mundo habían incrementado el uso de la bicicleta, y replicar este modelo en la Ciudad de México fue una iniciativa que retomó el gobierno de la Ciudad y se presentó públicamente junto con el ITDP. Pero las empresas consultoras de movilidad y transporte presentes en la Ciudad de México no tenían experiencia en sistema de bicicletas públicas, y menos en megaciudades.

Por otro lado, los grupos de ciclistas urbanos tenían más de una década exigiéndole al gobierno de la Ciudad no solamente la creación de infraestructura



ciclista, sino ofrecer garantías de seguridad a los ciclistas urbanos. Para ellos, el confinamiento de vías para tener traslados más seguros era una prioridad. Por ello, también concentraron sus propuestas en la creación de ciclovías, reglamentos y el desarrollo de una nueva cultura vial que le diera cabida a las bicicletas como forma de transporte.

Sin embargo, la enorme inversión en carriles confinados para bicicletas requería responder a una demanda masiva de usuarios que en ese momento no existían. ¿Cómo generar esos usuarios? ¿Las ciclovías generan usuarios? ¿Las distancias que se recorren en la Ciudad de México admiten un uso masivo de la bicicleta privada? La respuesta a esas preguntas no fue sencilla, y *Ecobici* fue parte de la solución imaginada para ampliar el uso de la bicicleta en la urbe. La creación de un sistema que resolviera un tramo de viaje a las personas en áreas de la ciudad con alta demanda de transporte, era la manera para hacer que la bicicleta dejara de ser una opción para minorías y pudiera masificarse.

Institucionalmente, un programa de transporte tendría que haber sido desarrollado por la Secretaría de Transportes y Vialidad. Sin embargo, en esos momentos la SETRAVI, hoy SEMOVI, se encontraba proyectando una serie de ambiciosos proyectos de transporte para la ciudad: varias líneas de Metrobús, la línea 12 del Metro, los Corredores Cero Emisiones, la sustitución de taxis y microbuses, entre otros proyectos. Una vez habiendo coordinado la implementación del Muévete en Bici y de integrar el Plan Verde, la Secretaría del Medio Ambiente fue la encargada de desarrollar el primer sistema de bicicletas públicas de América Latina.

La creación del sistema representó un interesante desafío en materia de políticas públicas, financiamiento y comunicación.

El desafío de crear *Ecobici*

Crear un sistema de transporte público en bicicleta en una de las megalópolis más grandes del mundo implicó un proceso de dos años de minuciosa planeación (2008-2010) que incluyó los siguientes aspectos:

- Asignación presupuestal. Para iniciar el sistema, la Ciudad de México contó con un presupuesto de 75 millones de pesos, pero era necesario garantizar una fuente de financiamiento sostenible para poderle dar mantenimiento al sistema en el mediano y largo plazos.
- Selección del área para iniciar el sistema: identificar la zona apropiada para modificar la dinámica urbana y la estructura de movilidad en la cual pudieran convivir peatones, ciclistas y automóviles, además de servir a la intermodalidad con otros modos de transporte público como el Metro y el Metrobús.
- Diseñar nueva infraestructura para los ciclistas (ciclovías, semaforización, señalización) para ofrecer seguridad y confort a los usuarios del sistema y también para los ciclistas urbanos.
- Convencer a los automovilistas de compartir las vialidades con los ciclistas, y brindar la seguridad necesaria a peatones, ciclistas y automovilistas durante la incursión de un nuevo usuario de la vía.
- Convencer a los ciudadanos de que el sistema era una buena solución para la ciudad. A algunos vecinos del sistema les preocupaba la posible inseguridad que podría generarse cerca de las cicloestaciones; otros estarían en desacuerdo con la eliminación de espacios de estacionamiento en la vía pública. Algunos otros consideraban que era una idea inadecuada para la ciudad.
- Modificar el Reglamento de Tránsito para incorporar la bicicleta como una nueva forma de transporte, con nuevos derechos y obligaciones para todos.
- Establecer un mecanismo de acceso automático al sistema y garantizar un precio atractivo para que su uso pudiera ser masivo y al mismo tiempo que el sistema tuviera el control de los activos evitando el extravío de bicicletas.
- Diseñar una imagen incluyente, atractiva y aspiracional de esta nueva forma de movilidad



que facilitara el acceso al sistema a un amplio y diverso rango de usuarios.

- Capacitar a las autoridades de tránsito capitales para considerar a los nuevos usuarios de la vía, protegerlos y orientarlos.
- Asegurar un financiamiento multianual que mezclado con recursos privados pudiera garantizar la permanencia y ampliación del sistema.

La implementación de *Ecobici*

Ecobici fue solo una parte de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de México que se diseñó como una respuesta integral a la crisis ambiental, social, económica y de salud de la urbe. El cuadro completo se integró también con el cierre dominical *Muévete en Bici*, los paseos nocturnos, la biciescuela, el programa de bicifuncionarios, la construcción de ciclovías, la instalación de bici-estacionamientos y señalización, así como constantes campañas de comunicación, educación vial y participación ciudadana. Todas esas acciones tuvieron como objetivo crear las condiciones adecuadas para posicionar a la bicicleta como una alternativa viable y segura de transporte cotidiano.

Ecobici se inauguró el 16 de febrero de 2010 y para diciembre de 2012 el sistema desarrolló tres fases, cerrando la administración con 275 cicloestaciones y 3700 bicicletas. La siguiente administración incorporó 171 cicloestaciones y 2500 bicicletas para un total de 6,565 bicicletas que hoy dan servicio a más de 200 mil usuarios que han hecho más de 35 millones de viajes. Si la actual administración mantiene el ritmo de la anterior, el sistema terminará operando al menos 8,700 bicicletas en 2018.

Ecobici resultó un modo de transporte práctico y ágil. Una encuesta actualizada en 2014 sobre hábitos de los usuarios realizada por la Sedema y el CEMCA (Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos) arrojó los siguientes resultados:

- 62% de los usuarios son hombres y 38% son mujeres.
- El promedio de edad de los usuarios es de 34.7 años

- 87% de los usuarios trabaja
- 85% de los usuarios residen en el Distrito Federal y 15% en el Estado de México
- 62% del origen más frecuente de los viajes es el hogar
- 45% de los destinos más frecuentes es la oficina
- 87% de los viajes realizados en *Ecobici* se combinan con otro medio de transporte
- 82% de los usuarios han notado cambios en su calidad de vida (44% más relajados, 38% ahorra dinero, 36% mejor condición física, 26% tiene más tiempo)
- 62% de los usuarios utilizan la ciclovía de Reforma con frecuencia
- 59% de los usuarios no se transportaba en bicicleta antes de usar el sistema *Ecobici*
- 56% de los usuarios cuentan con acceso a una bicicleta privada en su hogar
- 66% de los usuarios tienen también su propio automóvil
- El viaje promedio dura 12 minutos
- La hora pico de *Ecobici* son las 14.00 hrs.

Diez factores determinantes del éxito de *Ecobici* que sirven como ejemplo para otras ciudades mexicanas

Existen algunos factores que fueron determinantes para garantizar el éxito del nuevo sistema de Transporte Individual en Bicicleta en la Ciudad de México. No obstante se tomaron los ejemplos de París y Barcelona como referencia, las condiciones particulares de la ciudad requirieron el desarrollo de un traje a la medida. Eran necesario crear una alternativa que al mismo tiempo de convivir con los demás modos de transporte y adaptarse a la situación actual de la movilidad de la ciudad, fuera capaz de innovar e ir transformando el diseño urbano y la vocación del espacio público a su paso.

El escepticismo de los ciudadanos hacia esta iniciativa fue muy alto en un principio. La comunidad tiene malas experiencias cuando los gobiernos tienen proyectos innovadores. No siempre se ejecutan proyectos solventes, y muchas veces los proyectos fracasan por ser pretenciosos, por una inadecuada planeación, implementación deficiente o falta de



visión de largo plazo. Adicionalmente en la Ciudad de México las políticas de movilidad son muy sensibles políticamente, y los partidos de oposición fueron sumamente críticos de la iniciativa: argüían que el uso de la bicicleta generaría más tráfico, que sería inseguro para los usuarios, que era muy caro, que no era una verdadera solución a la movilidad, que hacía falta cultura, etc. Estas críticas y presión política, lejos de obstaculizar el proyecto lo fortalecieron. Tuvimos que resolver una por una todas las barreras del proyecto, no desde un punto de vista discursivo o de “marketing”, sino en el diseño de la propuesta y en su implementación en campo. Con base en esta experiencia, estas son las 10 claves para el éxito de un sistema de bicicleta pública en México:

1. El proceso de planeación

El periodo de planeación del sistema abarcó casi 2 años de estudio, reflexión, diseño y creatividad que fue muy importante para el análisis de todas las aristas que representó introducir una nueva forma de transporte. En este proceso participaron expertos internacionales, el staff dedicado de la Secretaría, así como las áreas de finanzas y planeación de la ciudad. Este proceso de planeación se ve muy disminuido en los municipios de México debido al corto periodo de gobierno (3 años) que no permite amplios procesos de planeación. Por ello, para desarrollar sistemas de bicicleta pública, los municipios mexicanos deben empezar su planeación desde fases muy tempranas de la administración. Afortunadamente ya existe la posibilidad de reelegir gobiernos locales en nuestro país. Este tipo de proyectos serán más atractivos para autoridades locales que, si los implementan bien, tendrán oportunidad de visibilizarlos para sus campañas de reelección, y consolidarlos en el segundo gobierno.

2. ¿Qué licitar o cómo contratar?

Existen varios modelos de gestión e implementación de sistemas de bicicleta pública en el mundo. A continuación describimos los que se han implementado en México:

Modelo Público-Privado con publicidad exterior: Ecobici

En el caso de la Ciudad de México se determinó hacer una licitación pública internacional para seleccionar una empresa privada que pudiera implementar un modelo mixto de servicio a partir del cual, como sucedía en Barcelona o París, el gobierno de la ciudad pudiera adquirir los activos del sistema (cicloestaciones, bicicletas, refacciones), y la empresa pudiera operar el sistema con un software de alta tecnología y ofreciendo la posibilidad de pagar parte de los costos del mantenimiento con recursos procedentes de la concesión de publicidad exterior. La licitación en la Ciudad de México la ganó la empresa Clear Channel Outdoors, creadora del primer sistema de bicicleta pública en Francia, y que aportó su experiencia en otras ciudades para el desarrollo del sistema en México. El modelo financiero en este caso consiste en una aportación gubernamental de fondos públicos combinada con el otorgamiento de 150 relojes de publicidad exterior (para la Fase I) y 8 nodos de pantallas de publicidad (para la Fase II) que pagan el 25% de la operación. La tarifa de 400 pesos al mes también contribuye con el costo del sistema.

- Ventajas: Experiencia en otras ciudades del mundo, desarrollo tecnológico de punta, innovación permanente, no depende del flujo de recursos públicos anuales pues la empresa financia parte del sistema, posibilidad de exigencia de altos niveles de servicio, favorece la continuidad y la trascendencia del sistema independientemente del cambio de autoridades locales.
- Desventajas: Implica la instalación de publicidad exterior, y mientras menor sea la inversión pública, más publicidad exterior reclama.

Modelo Público-Privado sin publicidad exterior: MiBici

En el caso de la Ciudad de Guadalajara, el Sistema MiBici opera con un modelo de contratación del Gobierno del Estado de Jalisco a una empresa privada que adquiere los activos y opera el sistema que es financiado con recursos públicos.



- Ventajas: No requiere el uso del espacio público para publicidad exterior.
- Desventajas: El financiamiento depende totalmente del gobierno. El flujo financiero inestable afecta la operación del sistema. El sistema es más vulnerable a los cambios de gobierno.

Modelo Público: Huizi

En el caso de la ciudad de Toluca, en Noviembre de 2015 se inauguró el sistema Huizi. El sistema es operado totalmente por el gobierno municipal, que ha invertido los recursos en la adquisición de la infraestructura y es el Ayuntamiento el que realiza el mantenimiento y la difusión. Con la entrada de las nuevas autoridades municipales el sistema se tambalea. En menos de cinco meses el nuevo Presidente Municipal modificó el nombre del sistema y anunció que será gratuito para los usuarios que podrán acceder a las bicicletas con tan solo presentar su identificación. Esto último hace muy vulnerable al sistema al estar más expuesto a robos y al ser gratuito recaer exclusivamente en el presupuesto público sin compromiso de los usuarios.

- Ventajas: Aunque el costo de la infraestructura es el mismo, el sistema opera más barato por el personal del ayuntamiento.
- Desventajas: El sistema corre el riesgo de tener un bajo mantenimiento. En un principio el nuevo Presidente Municipal declaró que era muy caro mantener el sistema y podría ser retirado. Su expansión es más difícil al recaer toda la inversión en el presupuesto público sin una planeación financiera de largo plazo. Los usuarios pueden dejar de utilizarlo si baja la calidad del servicio. Los usuarios pueden hacer un uso abusivo del sistema al no necesitar una inscripción formal y hacer uso gratuito de la infraestructura.

En la medida en que este tipo de políticas públicas se generalizan, han surgido también otras iniciativas y nuevas generaciones tecnológicas que quieren abrirse paso en México, como el caso de *Bewegen* o *CapitalBike* que ofrecen sistemas con bicicletas

híbridas y eléctricas, o *SmartBike* que ha desarrollado su propia tecnología para bicicletas eléctricas con las que han complementado el sistema existente en Barcelona.

3. Ejecución por fases y tamaño del sistema

Un sistema de bicicleta pública no puede tener una fase piloto. Sin embargo, debe ejecutarse por fases que contemplen un número de bicicletas y un número de cicloestaciones mínimo para ofrecer un servicio evaluable y flexible en cada una de las áreas de implementación. Determinar el tamaño del sistema, sobre todo al inicio, es muy importante. Debe ser lo suficientemente grande para poder evaluar el impacto de la transformación que se desea, pero lo suficientemente pequeño para poder corregir los errores en los que pudiera incurrirse.

La ejecución por fases permite lanzar el programa y después de unos meses ajustar el número de bicicletas por cicloestación así como reubicar algunas cicloestaciones que hayan resultado poco eficientes. Asimismo, la ejecución por fases permite la intervención urbana de los polígonos en los que se implementa el proyecto, como por ejemplo la construcción de ciclovías, instalación de cicloestacionamientos y señalización ciclista, así como una campaña de difusión a partir de activaciones para involucrar a la comunidad en las decisiones y en el uso y aprovechamiento del sistema.

4. Selección del sitio

En la inmensidad de la Ciudad de México, e incluso en cualquier ciudad, seleccionar el lugar en donde iniciar el proyecto es una tarea muy importante. El sitio seleccionado debe tener usos de suelo mixtos para generar una gran cantidad de viajes en muy distintas horas (y no solamente en alguna hora en particular); involucrar a la Policía de Tránsito correspondiente para capacitarla y supervisar su desempeño con facilidad; el sitio debe de contar con múltiples formas de transporte para favorecer la multimodalidad con la bicicleta. En el caso de la



Ciudad de México se instaló en zonas que cuentan con estaciones de Metro, Metrobús, RTP, Sistema de Transportes Eléctricos, taxis, y corredores de transporte; el sitio también debe incluir zonas de tránsito calmado para que las bicicletas puedan convivir con los vehículos.

5. El nombre del sistema

Más que bautizarlo, el sistema requiere una marca: un nombre y una imagen que reflejen toda la intención del sistema y también su identidad, y esto es un gran reto. La marca *Ecobici* fue desarrollada por profesionales y rindió enormes frutos. Se creó una marca con todo su contenido y valor, transmitiendo todos sus atributos como vanguardia, ecología, sostenibilidad, salud y alegría. La marca de *Ecobici* se ha convertido en un ícono de la Ciudad. Para desarrollar la marca también puede recurrirse a métodos innovadores y participativos como concursos en escuelas de diseño o votaciones en redes sociales, pero siempre guiados y supervisados por profesionales de la comunicación, pues una vez lanzado el sistema, su nombre y logotipo serán permanentes (al menos eso es lo recomendable).

6. La red de ciclovías

El polígono de actuación debe tener la posibilidad de incorporar ciclovías confinadas en sus grandes avenidas para facilitar la movilidad a distancia y la seguridad del usuario, ya que estas vialidades constituyen fuertes barreras para el uso de la bicicleta porque se perciben (y son) peligrosas pues los autos van a altas velocidades. En el caso de la Ciudad de México la ciclovía modelo se construyó sobre el Paseo de la Reforma, y dividió en dos el polígono, permitiendo marcar la ruta conceptual para replicar el sistema en el futuro y dar seguridad y confort a los usuarios. Mientras más infraestructura ciclista acompañe al sistema, más usuarios tendrá.

7. Mantenimiento permanente

Es frecuente pensar que los sistemas de bicicleta pública son sencillos de implementar. Sin embargo,

el mayor desafío de este tipo de sistemas es el mantenimiento permanente, ya que con los frecuentes usos las bicicletas tienden a deteriorarse rápidamente. En la Ciudad de México cada bicicleta tiene un uso promedio de 10 viajes diarios, un uso intensivo que requiere un fuerte mantenimiento. Es un aspecto que nunca se debe relajar para mantener la confianza y atractivo del sistema.

8. Seguridad en la inscripción

El costo del sistema puede ser barato. En la Ciudad de México el costo es de 400 pesos anuales, y en Guadalajara es de 365 pesos anuales. La plena identificación de los usuarios es una de las claves para garantizar el uso responsable de la infraestructura y evitar del robo de las bicicletas. En muchas ciudades del mundo el robo de bicicletas es un factor constante. En la Ciudad de México se ha conseguido uno de los índices de robo de bicicletas y de vandalismo más bajos del mundo, pues para tener acceso al mismo es indispensable proporcionar alguna tarjeta de débito, crédito o recibo telefónico.

9. Garantizar la seguridad de los usuarios

El desafío más importante de un sistema de bicicleta pública es generar la confianza de los usuarios y garantizar su seguridad. Un accidente fatal en un sistema de bicicleta pública le quita credibilidad a la propuesta, sobre todo en sus inicios. Desarrollar una apropiada señalización ciclista, calmar el tráfico del polígono, realizar una amplia campaña de comunicación en la zona, así como la constante capacitación y supervisión por parte de la Policía de Tránsito es determinante. Adicionalmente, en el caso de la Ciudad de México, *Ecobici* fue uno de los primeros del mundo que proporcionó un seguro de gastos médicos a todos sus usuarios.

10. Atención a los usuarios

Un sistema de bicicletas públicas va más allá de colocar bicicletas en la calle. El servicio al usuario es uno de los principales factores de éxito: garantizar la disponibilidad de las bicicletas a los usuarios



así como la posibilidad de anclajes (balancear las cicloestaciones), atender al usuario las 24 horas los 365 días del año, tramitar de manera ágil las tarjetas, elaborar un videomanual para el uso del sistema y la capacitación de los usuarios en el manejo de las mismas en la vía, constituye un complejo engranaje que debe funcionar para que el sistema crezca y mantenga a sus usuarios satisfechos.

te analizar su potencial para ser desarrollados para la movilidad intermunicipal, para la movilidad interna en campus universitarios y empresariales, y como una forma de promover el recorrido de sitios turísticos y patrimoniales, entre muchas otras opciones.

Conclusiones

Después de 6 años de implementación del Sistema *Ecobici*, debería ser una de esas políticas públicas modelo que se replican por doquier en el territorio nacional. Las ciudades medias mexicanas tienen condiciones geográficas, meteorológicas y urbanas muy favorables para el uso de la bicicleta.

En el año 2010 en que se inició *Ecobici*, fue uno de los primeros sistemas del mundo y por su tamaño desde su inicio se colocó en el 7mo lugar del mundo. A seis años de distancia estos sistemas han proliferado ya en cientos de ciudades del mundo. Tan solo en China existen más de 10 ciudades con sistemas más grandes que *Ecobici*.

Desafortunadamente en México esta política pública no se ha replicado a esta velocidad. A pesar de que es reconocida como una solución deseable existen algunas barreras que impiden la implementación de sistemas de bicicleta pública en nuestro país como: la falta de visión de las autoridades locales y falta de voluntad para emprender y gestionar proyectos complejos; la percepción equivocada de que los sistemas de bicicleta pública son baratos aunada a los bajos presupuestos municipales; la falta de equipos de trabajo capacitados para implementar un proyecto de esta naturaleza; y la proliferación de empresas o iniciativas sin experiencia que más que ofrecer un sistema integral, pretenden únicamente vender bicicletas o tecnologías adaptadas, sin contar con una propuesta integral. Estos son importantes obstáculos que están enfrentando las ciudades medias en México y que deberán ser superados lo más pronto posible.

Finalmente, el campo de acción de este tipo de sistemas es muy amplio en nuestro país. Es importan-



Autora

Martha Delgado ha sido líder ambientalista, Diputada Independiente y Secretaria del Medio Ambiente de la Ciudad de México, donde creó el Sistema Ecobici en el año 2010. Actualmente dirige el Secretariado Internacional del Pacto Climático Global de Ciudades que reúne a 340 alcaldes de 60 países para combatir el calentamiento global. Contacto: presenci@prodigy.net.mx

Pie de imprenta

Fundación Friedrich Ebert en México
Yautepec 55 | Col. Condesa
06140 | Ciudad de México | México

Responsable
Christian Denzin
Director del Proyecto Regional
Transformación Social-Ecológica
Teléfono +53 (55) 5553 5302
Fax +52 (55) 5254 1554
www.fes-transformacion.org

Fundación Friedrich Ebert en México

La Fundación Friedrich Ebert (FES), fundada en 1925 en Alemania, es una institución privada de utilidad pública comprometida con las ideas de la Democracia Social. Lleva el nombre del primer presidente del Estado alemán elegido democráticamente, Friedrich Ebert, y es portadora de su legado en cuanto a la configuración política de la libertad, la solidaridad y la justicia social. A este mandato corresponde la Fundación en el interior y exterior de Alemania con sus programas de formación política, de cooperación internacional y de promoción de estudios e investigación.

El uso comercial de todos los materiales editados y publicados por la Friedrich-Ebert-Stiftung está prohibido sin previa autorización escrita de la FES

Las opiniones expresadas en esta publicación no reflejan, necesariamente, los puntos de vista de la Friedrich-Ebert-Stiftung.