



LOS SERVICIOS DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS

**Análisis de necesidades y
viabilidad de soluciones
complementarias a las
dotaciones municipales
en Madrid**

Índice

01. Introducción.....	5
02. El problema de un aparcamiento seguro para las bicicletas y digno para las personas que la usan.....	7
03. Los aparcamientos para bicicletas en las políticas municipales	10
Nuevas soluciones de aparcamiento en la vía pública	11
Aparcamientos en espacios cerrados o de acceso restringido	12
En el recinto de los nodos intermodales	13
Dentro de los aparcamientos públicos de automóviles.....	14
Dentro de locales comerciales, centros de trabajo y educativos	16
En los recintos festivos, deportivos y/o culturales.....	16
04. La acción de MARES Madrid en los servicios de aparcamiento de bicicleta..	18
05. Prueba piloto de Bicihangares.....	20
Agentes involucrados.....	20
El origen del Bicihangar	23
Taller de codiseño Inception “Nido de Bicis”	25
Acuerdo para desarrollar un proyecto piloto del bicihangar	27
Lanzamiento de la prueba piloto	28
Aprendizajes realizados con la prueba piloto.....	30
06. Prueba piloto de Aparcamientos Vigilados para Eventos	32
Agentes involucrados.....	32
El origen de VenUenBici.....	33
Desarrollo de una prueba piloto durante el CONAMA 2019.....	35
Aprendizajes realizados con la prueba piloto.....	40

01. Introducción

Las ciudades en toda Europa están llevando a cabo políticas y soluciones para que sus ciudadanos utilicen más la bicicleta para los desplazamientos cotidianos, sobre todo aquellas donde la mala calidad del aire y otros problemas medioambientales, sociales y económicos suponen retos a los cuales es siempre más necesario dar respuestas eficaces.

Para ello, se establecen estrategias, programas, regulaciones y ayudas para dotar de las infraestructuras, los servicios y las normas necesarias para superar las barreras que desalientan el uso de la bicicleta y así atraer nuevos usuarios a este medio de transporte, así como para mejorar las condiciones de las personas que ya han introducido la bicicleta en sus hábitos cotidianos.

Una de las barreras más importantes y que las encuestas de movilidad muestran, reiteradamente, es la **falta de aparcamiento o la percepción de su inseguridad**. El Barómetro de la Bicicleta en España¹ sitúa los problemas vinculados al aparcamiento como unas de las principales razones para no utilizar la bicicleta. El robo y el miedo al robo desincentivan los hábitos de movilidad ciclista e inhiben el uso de los modelos más eficientes que pueden ser más costosos.

La dotación de espacios y servicios de aparcamiento, juntos a la creación de infraestructura ciclable segura, se revela así como una de las medidas que muchos Ayuntamientos introducen en sus políticas públicas para conseguir un uso más extendido de la bicicleta.

Madrid se ha unido a esta tendencia global con un conjunto de herramientas de política pública que, a partir de 2008, ha plasmado las intenciones de fomentar este modo en programas, planes y estrategias que han tenido un grado de cumplimiento más o menos intenso, lo cual no compete a este documento analizar.

Sin embargo, es indudable que el avance en estas políticas ha sido y sigue siendo lento y lleno de obstáculos, y en muchos casos, deja una realidad del uso actual y potencial de la bicicleta repleto de carencias, entre las cuales la que sí nos compete en este informe subrayar: una realidad en la que destaca una carencia de aparcamientos, o que los que

¹ GESOP (Gabinete de Estudios Sociales y Opinión Pública), *Barómetro de la Bicicleta en España 2017*.

Estudio realizado para la Red de Ciudades por la Bicicleta y la Dirección General de Tráfico.



hay no son útiles o adecuados o seguros, lo que obliga a las personas usuarias de este modo a dejar la bicicleta en lugares poco seguros con los riesgos correspondientes. La misma realidad que induce a las personas que usarían este modo a desistir del intento por la percepción de inseguridad, de incomodidad o de ineficacia de las infraestructuras y servicios existentes.

La falta o la escasez de dotaciones públicas adecuadas y las nuevas posibilidades ofrecidas por el avance de las tecnologías ITS, ha producido una **creciente oferta** de toda una gama **de servicios asociados al uso de la bicicleta** desde la iniciativa privada o privado-social (desde la venta y alquiler, hasta las reparaciones, el turismo o la formación para la circulación) incluidos aquellos dedicados a la solución de los problemas de aparcamiento de bicicletas.

Así, la prestación de servicios de aparcamiento para el uso de la bicicleta se ha identificado como un **ámbito de oportunidad para la creación de empleo** en la ciudad de Madrid que el Mar de Movilidad del proyecto MARES ha estado analizando, dinamizando y articulando como una de las líneas estratégicas de actuación.

En este informe se recogen las necesidades identificadas en este ámbito, se analiza la viabilidad de soluciones originadas dentro y fuera del marco de la Economía Social y Solidaria y se describen las primeras experiencias realizadas, también con el apoyo y el acompañamiento de MARES, con los aprendizajes y recomendaciones para consolidar esta oferta en el futuro.



02. El problema de un aparcamiento seguro para las bicicletas y digno para las personas que la usan

Las bicicletas son vehículos privados de transporte, pero en cuestión de aparcamiento no son como los demás vehículos privados en la ciudad. No son como los automóviles, que se pueden aparcar en la calle por espacios de tiempo largos – en algunos casos ilimitados, a pesar de las limitaciones normativas – y sin cuidados. Las bicicletas no son siquiera como las motos, que, por su peso y por su nivel de seguridad, son más difíciles de robar.

Las bicicletas necesitan soluciones de aparcamiento, es decir dispositivos ajenos al propio vehículo, que permitan alcanzar niveles mínimos de seguridad y comodidad para que el desplazamiento con este medio se pueda dar y repetir en el tiempo. Son soluciones que van desde el amarre al mobiliario urbano a través de un candado, pasando por las clásicas “U” invertidas en espacios abiertos o protegidos, hasta los cuartos, lonjas e incluso parking a cubierto que además del robo protegen también de las intemperies, ofertando además servicios complementarios.

Sin embargo, el amplio abanico de soluciones, comunes en las ciudades dónde la participación de la bicicleta en la movilidad urbana es consistente, se reducen al primer extremo en aquellos contextos urbanos, como Madrid, donde el uso de la bicicleta es todavía marginal. La dinámica por la cual las soluciones, públicas o privadas, siguen la demanda es la clásica “pescadilla que se muerde la cola” a la hora de perseguir objetivos de fomento de un modo de transporte que nunca tendrá la demanda suficiente mientras tanto no sean reales las opciones para que su uso sea seguro, cómodo y digno.

El problema de la falta de aparcamientos se puede dar tanto en origen como en destino de los desplazamientos, y se extiende a las siguientes circunstancias que a su vez generan unas correspondientes barreras al uso cotidiano de la bicicleta:



- Falta/escasez de espacio en casa o en el edificio de vivienda > obstáculo a la posibilidad de tener una bicicleta disponible
- Falta de ascensor en la vivienda > obstáculo a la posibilidad de tener una bicicleta disponible o de usarla más a menudo
- Falta/escasez/inseguridad de aparcamiento en el trabajo/centro educativo > desincentivo para ir al trabajo/centro educativo en bici
- Falta/escasez/inseguridad de aparcamiento en los nodos intermodales > desincentivo al uso de la bici en combinación con el transporte público
- Falta/escasez/inseguridad de aparcamiento en los demás destinos > desincentivo para el hábito de movilidad

Según la Red de Ciudades por la Bicicleta, en España hasta un 17% de los ciclistas ha sufrido el robo de su vehículo. El problema está en que una parte importante de las personas que han sufrido un robo no vuelve a comprar una bicicleta y el resto adquiere una bicicleta de menor valor o menos adecuada al uso deseado.

En concreto sobre el efecto del robo de bicicletas el Manual de Aparcamientos de Bicicletas editado por el IDAE² recoge los siguientes datos reveladores:

Según un estudio realizado en Francia, se estima que cada año se roban cerca de 400.000 bicicletas [FUBicy, 2007]. Esto representa aproximadamente el 15% de las bicicletas vendidas en Francia cada año (3 millones). Según estos datos, el 24% de los ciclistas compra otra bicicleta después del robo y la mayoría de ellos compra una más barata que la que tenía anteriormente (aprox. un 20% más económica que el importe habitual). Otro 25% no compra otra bicicleta en el año siguiente al robo del vehículo. Estos ciclistas dejan de usar la bicicleta, utilizan otro medio de transporte y no compran más accesorios ni equipamientos para la bicicleta.

En el Reino Unido un estudio mostró que el 25% de los robos de bicicletas nunca fueron denunciados a la policía y que tan sólo una de cada 17 bicicletas robadas había sido recuperada posteriormente [Gamman, 2004]. Con respecto a este punto, hay que recordar que con las pérdidas de bicicletas también se van perdiendo personas usuarias. Según los resultados de unas encuestas

² Ferrando, H., Anaya, E., González, D., & Sterbova, E. (2009). Manual de aparcamientos de bicicletas.

Disponible en: <https://www.idae.es/publicaciones/manual-de-aparcamientos-de-bicicletas>



realizadas a ciclistas de “fin de semana”, el 17% han sufrido un robo de bicicleta en los últimos tres años y de éstos, el 24% no han vuelto a pedalear más y el 66% pedalea menos por temor al robo. Según estos estudios, se descubrió que en Gran Bretaña se están perdiendo cada año 172.000 ciclistas a causa de los robos, debido a que una de cada cinco bicicletas robadas no son reemplazadas nuevamente. Según estos estudios, el robo o el miedo al robo se encuentran entre los principales inhibidores de su uso.

Por lo tanto, el aparcamiento es una componente clave para crear una red ciclista atractiva y funcional, y es un aspecto esencial en las políticas de promoción de la movilidad ciclista. Y así lo reconoce el documento de planificación que define las estrategias y las líneas de actuación de la acción municipal en tema de fomento del uso de la bicicleta: el Plan Director de Movilidad Ciclista, en su revisión de 2016³ respecto a su primera formulación en 2008. El apartado a continuación describe esas estrategias y las líneas de actuación correspondientes e **identifica los ámbitos de actuación para iniciativas económicas** del sector privado, privado-social o público-social en las cuales el Mar de Movilidad del proyecto MARES Madrid ha articulado su acción en este ámbito.

³ Kisters, C., García, M. M., Rondinella, G., & Sanz Alduán, A. (2016) PDMC2008+ | *Plan Director de Movilidad Ciclista. Revisión y actualización*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Disponible en: <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Oficina-de-la-bici/Revision-y-actualizacion-del-Plan-Director-de-Movilidad-Ciclista/Plan-Director-de-Movilidad-Ciclista-2008-Revision-y-actualizacion/?vgnextfmt=default&vgnextoid=045d7b886c36c510VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=4c9e02109645c510VgnVCM1000001d4a900aRCRD>



03. Los aparcamientos para bicicletas en las políticas municipales

La revisión y actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC+, 2016) es el documento de planificación vigente que define las estrategias y las líneas de actuación de la acción municipal en tema de fomento del uso de la bicicleta en la ciudad de Madrid.

El documento, a la vez que define las necesidades de dotación básica de aparcamiento para bicicletas en el espacio público, en los domicilios, en los centros de actividad económica y en los puntos neurálgicos de la ciudad, reconoce también la **necesidad de proporcionar aparcamientos distintos**, que aumenten la calidad del servicio para el usuario actual de la bicicleta, y que puedan ser un incentivo al usuario potencial que precisamente por las faltas o escaseces existentes no se anima al uso de la bicicleta.

El PDMC+ identifica entonces dos grandes áreas de necesidad de dotación de servicios (y de sus correspondientes infraestructuras) de aparcamiento de bicicletas, **complementarias a las dotaciones municipales** (a realizar por iniciativa del Ayuntamiento), y que entonces requieren de la iniciativa privada y espontánea ya que el documento no prevé ningún tipo de incentivos para que esa iniciativa se dé:

1. Nuevas soluciones de aparcamiento **en la vía pública** con un nivel de servicio más elevado tanto en términos de seguridad, de protección, de comodidad e incluso de amparo jurídico y administrativo.
2. Nuevas soluciones de aparcamiento **en espacios cerrados** o de acceso restringido, tanto en espacios de titularidad pública como son los intercambiadores de transporte, tanto dentro de los aparcamientos públicos de automóviles, en los locales comerciales, en los recintos festivos, deportivos y/o culturales.

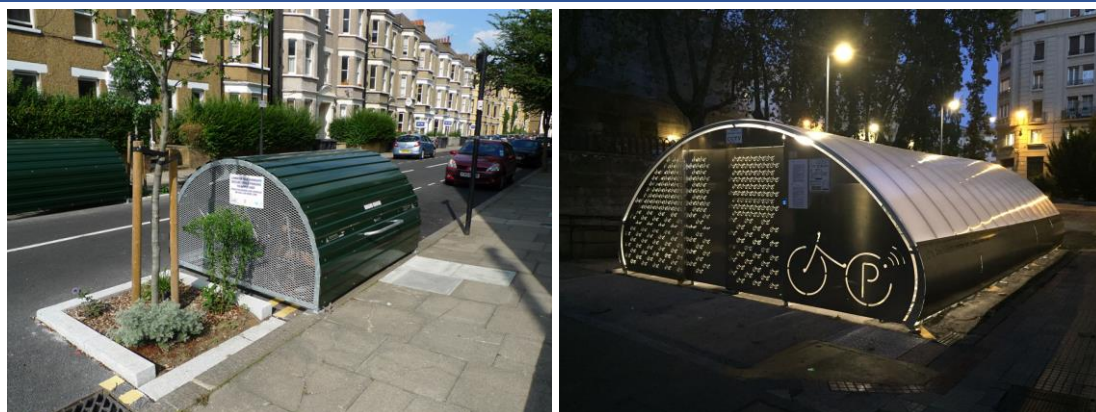


Nuevas soluciones de aparcamiento en la vía pública

Un tipo de solución señalada por el PDMC+ para atender sobre todo a la falta de aparcamiento en origen en las zonas urbanas densas y con edificación antigua son los conocidos como “hangares de bicicletas” (*Bikehangar* en inglés), es decir, aparcamientos cerrados ubicados en la calzada y que mejoran el nivel de seguridad de los aparcamientos convencionales.

Existen varias tipologías de hangares, desde sistemas manuales cuyo uso está restringido únicamente a los vecinos registrados (desarrollado en ciudades como Londres) hasta sistemas completamente automatizados abiertos a todos los registrados al servicio en la ciudad, y que funcionan a través del uso de tecnología para el control de accesos, con cámaras CCTV y con antenas que permiten conocer las plazas libres del mismo y poder informar a sus usuarios a través de una aplicación web o móvil. En las ciudades españolas se están desarrollando varios de estos sistemas, como por ejemplo en Vitoria-Gasteiz donde recientemente se puso en funcionamiento uno de esos sistemas automatizados.

Figura 1: Ejemplos de hangares de bicicletas en Londres y Vitoria-Gasteiz



En el caso de Londres, existe una web desde donde el ciudadano puede ver la disponibilidad de aparcamientos cerrados y solicitar una plaza. Los interesados firman un contrato de alquiler mensual, realizan un depósito y se le entrega una copia de la llave del aparcamiento. En los lugares donde todavía no exista, el ciudadano dispone de un procedimiento administrativo para realizar la petición y llegado a una cantidad mínima de solicitantes el ayuntamiento procede a su



instalación. La gestión del servicio es realizada por una empresa externa que aparte de la fabricación e instalación se encarga de la atención al público, la tramitación de las solicitudes y la gestión de los cánones de alquiler, el mantenimiento de las estructuras instaladas, la gestión de la web, etc.

En el caso de Vitoria-Gasteiz, el sistema es el resultado de un proyecto apoyado desde el Ayuntamiento dentro del programa Ciudad Laboratorio. El proyecto demostrativo consiste en utilizar un espacio exterior como banco de pruebas de un aparcamiento portátil con capacidad para 52 bicicletas, cubierto, con sistema de carga de bicicletas eléctricas, con un sistema de seguridad remoto y con control de accesos y de apertura y cierre de puertas mediante software y hardware desarrollados ad-hoc. Entre las virtudes del proyecto está el hecho de poder ensayar una solución innovadora que puede exportarse a otras ciudades a través de su uso en condiciones reales y teniendo el *feedback* de los usuarios.

El PDMC+ reconoce que los “hangares de bicicletas” representan una medida que podría contribuir a resolver el problema de falta de espacio en las viviendas en zonas residenciales. Para poderla implantar en Madrid, el documento afirma que se necesitaría de **un estudio previo**, tanto técnico-jurídico para verificar la viabilidad normativa en el marco de la regulación vigente y de las condiciones para su implantación, como de **una prueba piloto** para analizar su viabilidad económica en términos de financiación de la inversión y de coste de operación y para adecuarla a las especificidades y a las características propias del nivel de demanda ciclista actual y potencial.

Aparcamientos en espacios cerrados o de acceso restringido

Otra categoría de soluciones señalada por el PDMC+ son los aparcamientos en espacios cerrados o de acceso restringido, diferenciando la solución según la titularidad y la función del espacio. En estos ámbitos la seguridad del aparcamiento se beneficia del nivel de seguridad propio del espacio cerrado o de acceso restringido, incorporándolo y permitiendo además funciones complementarias a la de solo aparcamiento.

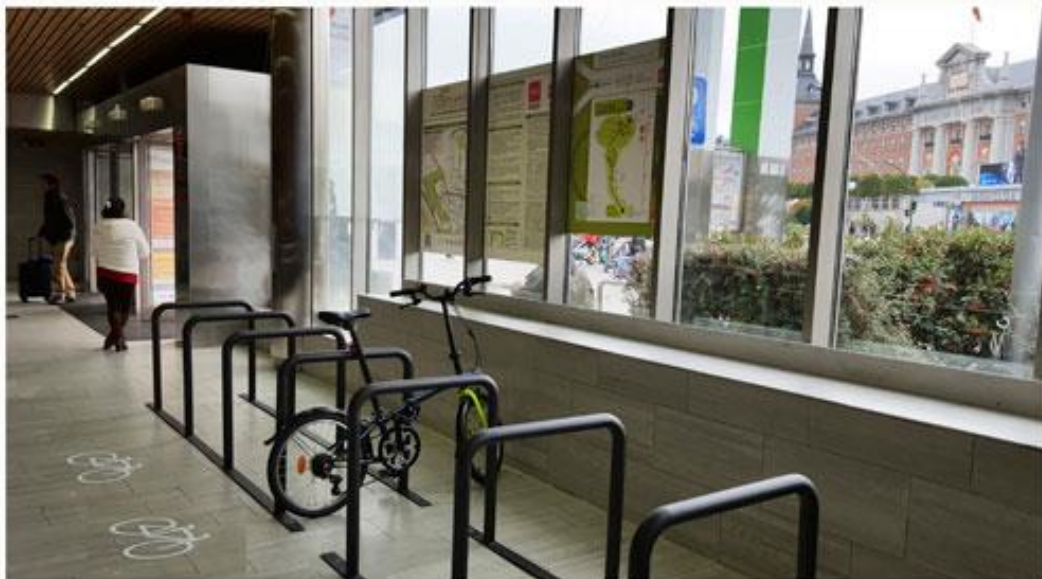


En el recinto de los nodos intermodales

Los primeros son aquellos espacios que permiten la conexión intermodal de la bicicleta con otros modos, en general de transporte público, como son trenes, cercanías, metro y autobuses. Así, la provisión de espacios en los nodos más importantes de estos modos habilitan a que la bicicleta sea usada para el acceso o el egreso de la estación, lo que se suele llamar ‘la primera’ y ‘la última milla’ del viaje intermodal.

En la Comunidad de Madrid el Consorcio Regional de Transportes (CRTM) está impulsando una Red de Estacionamientos de Bicicletas (reB) en las principales estaciones e intercambiadores de la ciudad y de otros municipios de la región. Para la elección de los primeros emplazamientos dentro de las estaciones se ha desarrollado un método en el que los ciclistas indican qué estaciones han de ser prioritarias en este sentido.

Figura 2. Aparcabicis implantados en el interior del intercambiador de Moncloa



El PDMC+ reconoce como este proyecto del CRTM puede ser reforzado con el desarrollo de un análisis global de las necesidades de aparcabicis desde la perspectiva de la ciudad. En éste ámbito, el espacio de oportunidad para iniciativas económicas del sector privado, privado-social o público-social queda



limitado a la iniciativa de la administración pública titular del espacio para que dote de manera directa de las infraestructuras necesarias espacios adecuadas o bien que prevea la dotación de servicios de aparcamiento complementarios en régimen de concesión si ésta se prevé con algún tipo de explotación económica del servicio.

Dentro de los aparcamientos públicos de automóviles

Una solución que se ha desarrollado recientemente en Madrid y otras ciudades es la creación de aparcamientos para bicicletas apoyados en la red existente de aparcamientos públicos para automóviles, tanto de propiedad pública como privada.

En este caso, se aprovecha una infraestructura existente de aparcamientos para dar cobijo a la demanda de aparcamiento de bicicletas a través de una serie de actuaciones de fácil implantación. Actualmente en Madrid hay iniciativas privadas que cuentan con más de una decena de puntos repartidos por Madrid y que dan la posibilidad de poder aparcar en cualquier punto de la red a través de una única suscripción de servicio.

Figura 3. Ejemplo de aparcamientos para bicicletas dentro de aparcamientos públicos de titularidad privada en Madrid





Fuente: <http://www.web.doncicleta.com/>

La iniciativa responde a las necesidades de aparcamiento recurrente, sobre todo para los usos cotidianos, al proporcionar una solución menos expuesta al robo ya que:

- los patrones de conducta que se generan no son fácilmente observables (como es el caso del aparcamiento en la vía pública)
- la bici permanece durante todo el tiempo en un espacio cerrado y vigilado.

Para que la iniciativa llegue a proporcionar una solución eficaz y elegible para aquellos usuarios que la necesitan, la medida necesita del 'efecto red', es decir debería llegar a involucrar de manera generalizada a todos los aparcamientos en estructura, ya sean de gestión pública o privada. De esta forma, la decisión de aparcar la bicicleta en un aparcamiento cerrado no dependería de la incertidumbre sobre la disponibilidad del servicio, y podría afirmarse como una solución más de aparcamiento seguro. Para ello, la medida necesitaría poder solucionar algunos aspectos:

- Legales: adecuar la normativa existente para la coexistencia plena de la bicicleta en estos espacios e implantar nuevos sistemas de concesión que permitan la inclusión de la bicicleta en los aparcamientos de titularidad pública de gestión indirecta.
- Operacionales: estudiar y adecuar aspectos como la entrada y salida del aparcamiento, así como asegurar una convivencia entre los distintos tipos de vehículos dentro del mismo.

En este sentido, el PDMC+ recomienda que los servicios municipales lleven a cabo las actuaciones oportunas para poder garantizar que los aparcamientos de propiedad municipal puedan contribuir al desarrollo de esta medida con los cambios normativos y estudios de accesibilidad necesarios. El desarrollo en los aparcamientos municipales podrá así alentar a que también los aparcamientos de gestión privada se unan a la red.



Dentro de locales comerciales, centros de trabajo y educativos

Hay una infinidad de centros de actividad y equipamientos que podrían también disponer de plazas de aparcamiento de bicicletas para sus empleados y para sus visitantes. Sin embargo, la gama de situaciones que se encuentra cada uno de esos centros sugiere la necesidad de iniciar un programa municipal de incentivos a la creación de aparcabicis en el interior de las parcelas o las edificaciones privadas o públicas. Para ello se requiere previamente analizar las demandas potenciales y preparar un protocolo de ayudas o estímulos.

Los servicios municipales podrían facilitar el asesoramiento en la elección de las localizaciones y modelos de aparcabicis, así como sugerir sistemas de gestión y mantenimiento de los mismos. Al margen de los centros de trabajo municipales, se podrían realizar campañas y visitas orientadas a hacer emerger demandas latentes o insatisfechas, pues en muchas ocasiones ni siquiera es conocida por los decisores la existencia del problema de aparcamiento de las bicicletas.

En los recintos festivos, deportivos y/o culturales

Una necesidad no identificada por el PDMC+ y que entraría en esta categoría de dotación de servicios de aparcamiento de bicicletas complementarias a las dotaciones municipales es aquella representada por los eventos temporales que reúnen a una gran cantidad de personas en el mismo espacio: conciertos, festivales, actividades deportivas, ferias, congresos o fiestas. En estas ocasiones, aunque el desplazamiento en bicicleta sea la opción más práctica y eficiente, las facilidades para dejarla de forma cómoda y segura no son muchas, y los usuarios de la bicicleta terminan optando por otros medios de transporte.

La solución sería entonces la oferta de un servicio de parking vigilado de bicicletas y otros vehículos de movilidad urbana, a modo de 'taquillas' que permitan a los asistentes a los eventos tener la opción de desplazarse en bici teniendo la seguridad de dejarla en buenas manos mientras disfrutan del evento festivo, deportivo y/o cultural. El servicio debería ser ofertado sin ningún coste para las personas usuarias ya que puede en principio ser financiado por el promotor o el patrocinador del evento a raíz de los beneficios generados: la ayuda en la difusión y la promoción de los eventos organizados, la facilitación en



el acceso y el desagravio de los servicios públicos, la aportación de una imagen positiva a la(s) marca(s) que promueve(n) o patrocina(n) el evento.

Figura 4. Ejemplo de servicio de parking vigilado de bicicletas en ocasión de eventos festivos, deportivos y/o culturales



Fuente: <http://cyclolock.com/es/>

Servicios de aparcamiento de este tipo se proporcionan ya en otros países y existe una experiencia empresarial también en el estado español, en Cataluña. La zona de aparcamiento se construye en un recinto vigilado, con unas estructuras móviles que descansan sobre el suelo, y de estas cuelgan y se atan las bicicletas. Las estructuras permiten diferentes colocaciones espaciales, lo que las hace adaptables a cada evento en función del número de bicicletas esperadas y el espacio disponible.



04. La acción de MARES Madrid en los servicios de aparcamiento de bicicleta

Las políticas municipales en materia de aparcamiento de bicicletas identifican algunos ámbitos para iniciativas económicas que han sido descritos en el apartado anterior junto con las soluciones propuestas o auspiciadas por el PDMC+ y las demás estrategias municipales.

El Mar de Movilidad del proyecto MARES Madrid ha estado analizando los elementos recogidos por la política municipal con el fin de apreciar la viabilidad de las posibles soluciones prospectadas y el potencial de iniciativa económica en el marco de la Economía Social y Solidaria.

Después de un primer análisis del potencial de cada solución, dos de ellas han sido identificadas como las más prometedoras y con agentes potencialmente dispuestos, o bien interesados, a impulsar iniciativas económicas en este sector. Las dos soluciones, correspondientes a dos distintos modelos de negocio a desarrollar son:

1. Los llamados '**bicihangares**' dentro del grupo de las nuevas soluciones de aparcamiento en la vía pública
2. Los **aparcamientos temporales vigilados** en los recintos festivos, deportivos y/o culturales en correspondencia de eventos con participación masiva.

Tras identificar los agentes potenciales, el Mar de Movilidad organiza en noviembre de 2017 un evento público⁴ para abordar el tema de los servicios de aparcamiento de bicicletas a través de la presentación de algunas innovaciones que tratan de dar soluciones a partir del empleo de nuevas tecnologías, servicios personalizados y la creación de comunidades de usuarios.

⁴ Ver noticia del evento en <https://maresmadrid.es/evento/donde-dejo-bici-innovaciones-aparcamientos-bicicletas/>



En el evento, celebrado el 21 de noviembre de 2017, se quería conocer la experiencia, motivaciones y barreras de dos iniciativas innovadoras en estacionamiento para bicicletas y que habían creado mucho interés y expectativas en el público de los usuarios y los operadores alrededor de la bicicleta:

- **Don Cicleteo:** empresa madrileña que proporciona estacionamientos en aparcamientos públicos subterráneos, con pago mediante APP y propuesta de servicios especializados para ciclistas urbanos.
- **CycloLock:** empresa catalana que proporciona estacionamientos vigilados temporales para eventos, como festivales o encuentros deportivos y que genera empleo social en la provisión de sus servicios.

El evento ha permitido validar el interés de los agentes involucrados e invitados en emprender o ampliar sus líneas de negocio para incluir los servicios y las soluciones identificadas. Se ha llevado a cabo a continuación todo un proceso de dinamización y articulación del ecosistema del Mar de Movilidad para formar alrededor de aquellos agentes una comunidad capaz de investigar las soluciones propuestas y llegar a desarrollar un modelo de negocio acorde a las necesidades identificadas.

Con la provisión de los servicios de asesoramiento especializado de MARES se ha podido ofrecer acompañamiento y formación en todas las fases del emprendimiento, con talleres de co-diseño, workshops específicos, debates abiertos, llegando a la definición de **productos beta a testear en la realidad a través de pruebas pilotos** que pudieran validar en un contexto real las soluciones propuestas.

En los apartados siguientes se detalla el proceso seguido por cada una de estas pruebas piloto.



05. Prueba piloto de Bicihangares



Agentes involucrados

Don Cicleta es una startup madrileña fundada en el año 2015. Desde sus inicios, se ha enfocado a proponer servicios que fomenten el uso de la bicicleta y que mejoren el día a día de los ciclistas urbanos.



Figura 5. Folleto de los servicios ofertados por Don Cicleteo

ORIENTADOS A FOMENTAR EL DESARROLLO DEL CICLISMO URBANO EN TODO TIPO DE ORGANIZACIONES, EMPRESAS, AYUNTAMIENTOS, ESCUELAS, ETC.

¿QUÉ ES DON CICLETEO?
Somos una empresa joven que ayuda a todo tipo de organizaciones a fomentar el uso de la bicicleta en las ciudades a través de una serie de productos y servicios enfocados a hacer más fácil el día a día del ciclista urbano.
Nuestro objetivo es contribuir a que las ciudades se conviertan en mejores espacios para las personas a través de la bicicleta, porque estamos convencidos de que más bicis, crean mejores ciudades.

¿CÓMO LO HACEMOS?
A través de una red de aparcamientos urbanos para bicicletas.

- Una **Red de Aparcamientos Subterráneos** para bicicletas que opera actualmente en 5 ciudades en España con casi 300 plazas de aparcamientos y con más de 3000 usos mensuales.
- **Bichangares** que instalado en la vía pública permite a los ayuntamientos ofrecer espacios seguros a sus ciudadanos para aparcar la bicicleta.
- Una **plataforma digital** que permite la gestión simultánea de la red de aparcamientos subterráneos y las redes formadas por los bichangares.

AMPLIACIÓN DE NUESTRA RED EN SUPERFICIE CON LOS BICHANGAR.

RED DE PARKINGS URBANOS INTERCONECTADOS.

PLANES DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA PARA EMPRESAS PRIVADAS E INSTITUCIONES.

REALIZACIÓN DE CAMPAÑAS PUBLICITARIAS PARA EL FOMENTO DE LA BICICLETA.

INSTALACIÓN DE APARCABICIS EN CENTROS URBANOS.

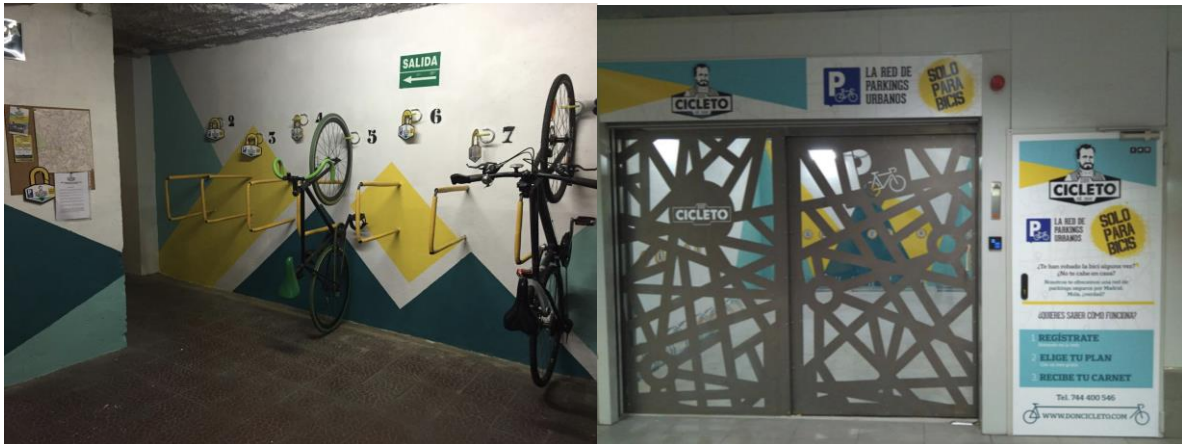
Parking nº 12 Don Cicleteo
Intercambiador de Plaza Castilla, Madrid

MÁS BICIS, MEJORES CIUDADES.

Uno de los servicios por el que es mejor conocido, es su Red de Aparcamientos Seguros para Bicicleta. Esta red se basa en acuerdos con aparcamientos de coche, que bajo diversas modalidades de colaboración, ceden un espacio a Don Cicleteo para que sea convertido en aparcamiento para bicicletas.

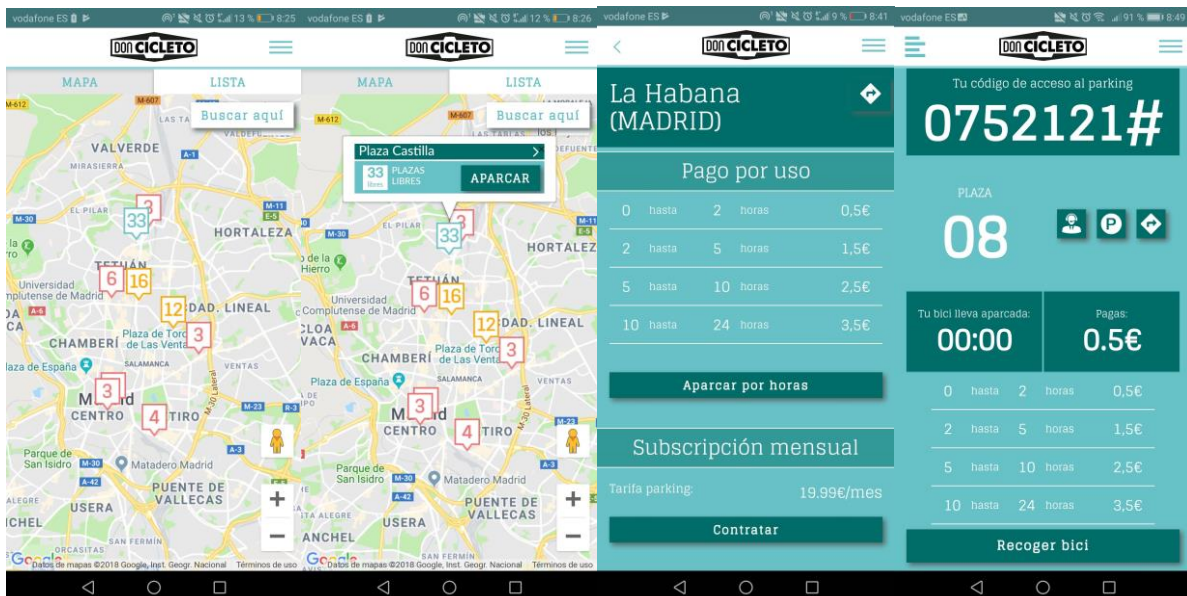


Figura 6. Ejemplos de espacio a Don Cicleteo para que sea convertido en aparcamiento para bicicletas



El servicio se facilita a través de una canal digital (WebApp) proponiendo dos tipos de servicio: suscripción fija y pago por uso.

Figura 7. Plataforma digital para la gestión de las plazas de aparcamiento ofertada por Don Cicleteo: versión back-front y back-end.





Más que una red de parkings para bicicletas

Mi Perfil USUARIOS PARKINGS SUBS PPU PAGOS Salir

Parking

Mostrar	Imagen	Nombre	Telefono	Direccion	Horario	Precio plaza fija	P. totales	P. fijas	P. fijas libres	C. Subscripcion	C. Booking
✓		Plaza de Santa Ana (MADRID)	609260717	Plz. de Santa Ana 0	24h	Sin definir	80	76	3	00	00

Plazas Puertas

Plazas

Numero	Keyplace	Usuario	Fija	Reservada	Puertas	Codigos assoc
01	000	kendryvargas@gmail.com	✓	✗	Principal	Editar Eliminar
02	001	mcristina.sandoval@gmail.com	✓	✗	Principal	Editar Eliminar
03	002	kysbell19@gmail.com	✓	✗	Principal	Editar Eliminar
04	003	juanlira.21@hotmail.com	✓	✗	Principal	Editar Eliminar
05	004	laxe25@gmail.com	✓	✗	Principal	Editar Eliminar
06	005	joseph_4d@hotmail.com	✓	✗	Principal	Editar Eliminar

Actualmente Don Ciclete ofrece el servicio en Madrid, Barcelona, Sevilla, Zaragoza y Orense.

El origen del Bicihangar

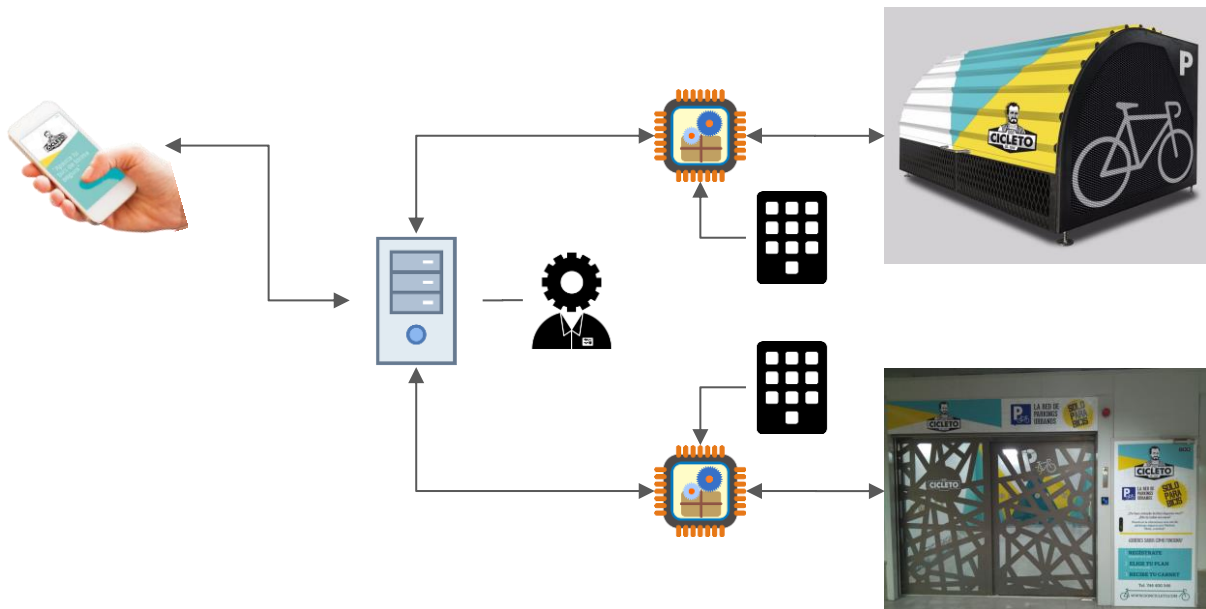
Tras años de funcionamiento, uno de los problemas que se constató fue el hecho de no poder cubrir adecuadamente la demanda. Don Ciclete no era capaz de cerrar suficientes acuerdos con los propietarios de los aparcamientos como para cubrir la demanda que estaba encontrando.



Es en este momento donde surge la idea del Bici Hangar. Con la premisa de poder ocupar el espacio público, Don Cicleteo propone un nuevo sistema de aparcamiento basado en los Bici Hangares, ya conocidos en ciudades como Londres. La novedad en este caso radica en el hecho de digitalizarlo, es decir, en lugar de funcionar con una llave mecánica, se le añadiría al Bici Hangar la tecnología desarrollada por Don Cicleteo: el canal digital y su plataforma de gestión, así como la electrónica para el control de acceso.



Figura 8. Esquema lógico de la integración del Bici Hangar en el funcionamiento de la plataforma digital de Don Cicleteo



Taller de codiseño Inception “Nido de Bicis”

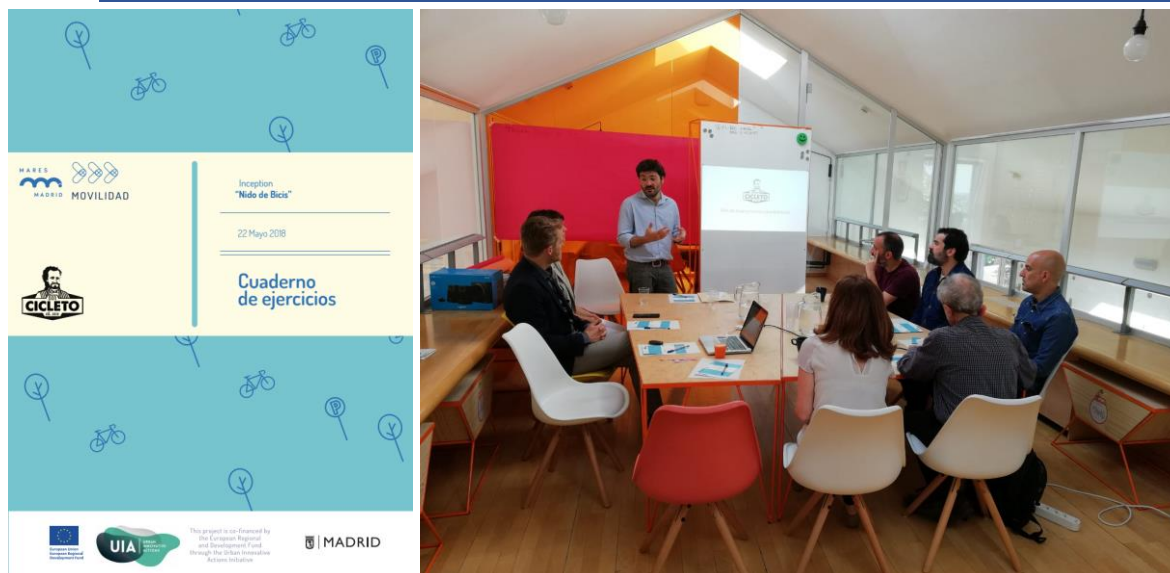
Antes de lanzarse a un nuevo desarrollo industrial, Don Cicleteo a través del proyecto europeo MARES Madrid, se pone en contacto con el Ayuntamiento de Madrid para ver la viabilidad e interés de un proyecto de estas características, y validar así la posición del ayuntamiento.

Para ello, se propone un Workshop de Co-diseño, una ocasión de encuentro entre políticos, técnicos, activistas y expertos para explorar colectivamente la viabilidad real de testear en el mundo real una solución (con un proyecto piloto en Distrito Centro) y de explorar un futuro servicio extendido si el piloto confirma la validez de la solución. En el Workshop, llamado Inception “Nido de Bicis”, Don Cicleteo expone primero la idea y ante ella el debate con los asistentes tenía como objetivos:

- Identificar las motivaciones para poder arrancar un proyecto así
- Identificar barreras actuales y potenciales y formas de mitigarlas
- Discutir acerca de la posibilidad de lanzar un proyecto Piloto: acciones y compromisos.



Figura 9. Cuaderno de ejercicios rellenado por los participantes al Taller de codiseño Inception “Nido de Bicis”



En el Workshop, celebrado el 22 de mayo de 2018 en el Mar de Energía, asistieron 9 personas entre directivos y asesores de distintos departamentos de la administración municipal (AG DUS, AG MayM, Alcaldía, JMD Centro) así como exponentes de medios y expertos de movilidad ciclista.

<https://maresmadrid.es/evento/taller-de-codiseno-inception-nido-de-bicis/>

Las principales conclusiones fueron que el proyecto suscita mucho interés en todos los agentes involucrados, y que es una ocasión de abarcar un problema real con políticas transversales, innovadoras y con alianzas público-privado. El taller sirve sobre todo para la identificación específica de barreras, problemas o dudas sobre su viabilidad y en relación a esas qué puede aportar cada uno desde su posición, qué no puede aportar, qué quiere respecto a la solución propuesta y qué no quiere. Se acaba con la identificación de algunas acciones y compromisos de los participantes:

- Por parte de la Junta Municipal del Distrito Centro:
 - Posibles ubicaciones más adecuadas para los hangares
 - Condiciones y trámites para la Autorización por parte del distrito
- Por parte del Área de Gobierno Medio Ambiente y Movilidad:
 - Recopilar normativa municipal sobre la Normalización del bici hangar



- Consultar Asesoría jurídica sobre la posibilidad de que el proyecto pueda recaer sobre una única área (Medio Ambiente?) de forma que se proceda de forma más ágil a su licitación
- Modificación de la Instrucción que regula la ubicación de aparcamientos de bicis (trámite previsiblemente rápido)
- Investigar la posibilidad de atribuir al servicio el carácter de servicio público
- Por parte de Don Cicleteo:
 - Dato actuales del servicio de Don Cicleteo para identificar ubicaciones según demanda y trato equitativo a los distritos
 - Investigación sobre condiciones para la Homologación
 - Investigación sobre tema limpieza
- Por parte de Alcaldía y experto de comunicación:
 - Disposición para continuar participando y ayuda en comunicación y movilización de la comunidad.
- Por parte de Mares Madrid:
 - Seguimiento del acompañamiento a la iniciativa

Acuerdo para desarrollar un proyecto piloto del bicihangar

Tras el Workshop, se decidió lanzar un proyecto piloto de forma que permitiera validar tantos aspectos técnicos como operativos, al igual que se pudiera construir una primera impresión del interés de la ciudad y concretamente de la comunidad de ciclistas alrededor de la propuesta.





El acuerdo con la JMD Centro prevé poder instalar hasta 4 bicihangares en diversos puntos de Madrid dentro del Distrito Centro. Con el compromiso alcanzado, Don Cicleteo da comienzo a la fase de desarrollo industrial que lleva a la construcción del primer prototipo de bici hangar que finalmente se presenta públicamente en noviembre de 2018 durante los días del Congreso Nacional de Medio Ambiente (CONAMA) – 26-29 de noviembre. El primer prototipo ha estado expuesto en la vía pública frente a la puerta del congreso durante los cuatro días del congreso y se ha presentado en interior del Palacio de Exposiciones el día 28 de noviembre en el stand 02 del Ayuntamiento de Madrid: <https://maresmadrid.es/evento/dona-cicleta-el-garaje-de-tu-bici-en-la-calle/>

Lanzamiento de la prueba piloto

El prototipo del bicihangar de Don Cicleteo se inaugura el 19 de febrero de 2019, cuando se realiza una presentación pública del primer ejemplar instalado en la Calle Calatrava. Asisten representantes del Ayuntamiento de Madrid, medios de comunicación y muchos agentes del ecosistema ciclista urbano.





Repercusión en los medios

- [Telemadrid](#)
- [ABC](#)
- [La Razón](#)
- [La Vanguardia](#)
- [Madrid Secreto](#)
- [Esciclismo](#)
- [El Mirador de Madrid](#)
- [Enbicipormadrid](#)
- [Europapress](#)
- [Público](#)

Solicitudes y Datos de Uso

El uso de primer prototipo ha sido limitado a betatester: usuarios próximos a Don Cicleteo de forma que puedan dar un feedback de forma continua y en caso de fallo se muestren más comprensivos.

Durante el transcurso de la prueba piloto (en curso hasta febrero de 2020), se han recibido numerosas solicitudes para reservar plaza en el Bicihangar de la calle Calatrava, así como solicitando la apertura de nuevas ubicaciones.

- N° de Contactos Recibidos: unas 40 solicitudes vía mail y alrededor de 20 llamadas telefónicas:
- Ubicaciones solicitadas:
 - Metro Bilbao
 - Cuzco
 - Azca
 - Moncloa
 - Menendez Pelayo
 - 28004
 - 28025
 - 28030
 - Malasaña
 - Legazpi
 - Argüelles
 - Callao



- Nuevas Ciudades:
 - Cadiz
 - Sevilla
 - Barcelona
 - Valencia
 - Alicante

Cabe destacar, que si bien la mayoría de los contactos han sido potenciales usuarios, han contactados A Don Ciclete de otros ayuntamientos (Guadalajara, Alicante, Manise), así como de empresas privadas (Ciudad Financiera del Santander, Greenpeace).

Aprendizajes realizados con la prueba piloto

Para lo que más ha sido útil el proyecto piloto hasta la fecha, es para identificar un problema de diseño, concretamente del cierre. El diseño original, demasiado sensible, termina por inhabilitar uno de los dos cierres instalados. Con el tiempo, el único cierre funcional, recibía todo el esfuerzo procedente del cierre de la puerta, derivando en su ruptura con el tiempo.

Actualmente, se ha incorporado, un nuevo sistema mucho menos sensible e independiente. Tras su instalación, el fallo no se ha vuelto a producir y todo indica que es una solución mucho más sólida y fiable.



A parte de lo contado anteriormente, cabe destacar que el Bicihangar ha sufrido pequeñas pintadas con grafitis, pero no intentos de aperturas forzadas o vandalismo con él mismo.



06. Prueba piloto de Aparcamientos Vigilados para Eventos



Agentes involucrados

Ciclos Otero una firma histórica del sector de la bicicleta en España, de primer orden al hablar de bicicletas, ciclismo y promoción de la cultura ciclista. Un reciente reportaje periodístico⁵ resume lo que ha significado para Madrid y para España esta empresa familiar, fundada en 1927, que las dinámicas del sector actual de la bicicleta han expulsado del mercado y que actualmente está luchando para encontrar una salida sostenible a su realidad productiva.

⁵ Visitar https://www.elconfidencial.com/deportes/ciclismo/2017-03-18/ciclos-otero-enrique-bicicletas-tienda-innovacion-atentado-eta-bahamontes_1341613/



Goteo coop es una cooperativa de iniciativa social, sin ánimo de lucro, fundada en 2008 y dedicada a la promoción de la sostenibilidad en las áreas de movilidad sostenible, la educación ambiental y la facilitación de procesos de desarrollo comunitario. En el seno de la UAM, la empresa ha comenzado gestionando el servicio de préstamo de bicicletas en la Universidad y tras 10 años de trayectoria cuenta hoy en día con tres líneas de trabajo: 1) Una tienda-taller cooperativo, compartido con otras empresas de ciclo-mensajerías (el proyecto **Fixi Dixi-Bike Coop** en la calle Embajadores, 29); 2) Una línea de proyectos educativos y de consultoría en las áreas de movilidad sostenible, feminismos, emprendimiento social y desarrollo comunitario; 3) Una línea de proyectos de cooperación internacional dedicados a la movilidad sostenible en países emergentes con base en la ciudad de Maputo, Mozambique.

Cyclolock nace en 2014 a partir de una experiencia que vieron en Chile que se llama "te cuido la bici". De aquella observación nace "BiciLocker", una asociación que a través de subvenciones daba el servicio de parking vigilado en eventos culturales y que sin embargo no tenía sostenibilidad económica. Con la disolución de BiciLocker surgió Cyclolock como iniciativa económica, adquiriendo las estructuras que llegan a tener una capacidad de aparcar hasta 1400 bicis. *CycloLock* lleva tres años de actividad económica y su principal cliente son las administraciones para proporcionar el servicio de aparcamiento vigilado de bicicletas en eventos culturales.

El origen de VenUenBici

El origen de la creación de una iniciativa económica en Madrid que proporcionase unos servicios de Aparcamientos Vigilados para Eventos se encuentra en ese evento público⁶ antes mencionado, de noviembre de 2017, organizado por el Mar de Movilidad del proyecto MARES Madrid para abordar el tema de los servicios de aparcamiento de bicicletas.

En el evento, *CycloLock*, la empresa catalana que proporciona estacionamientos vigilados temporales para eventos, manifiesta el interés en compartir la trayectoria y la experiencia acumulada en Catalunya con el fin de que nazca una iniciativa parecida en Madrid. Les parece interesante que haya competencia y que se haga este mismo

⁶ Ver noticia del evento en <https://maresmadrid.es/evento/donde-dejo-bici-innovaciones-aparcamientos-bicicletas/>



servicio en Madrid. Valoran positivamente colaborar con la competencia porque hay margen para crecer juntas y crear sinergias, operando en territorios distintos y quizás compartiendo experiencia y costes fijos. Vinieron a Madrid en 2015, en el paseo del Prado, en un evento que se llamaba “Sustainable Sundays”. Pero en general el coste de venir a Madrid no les compensa. Pensaban hacer contactos en Madrid pero que lo desarrollase otra persona o colectivo.

Según la experiencia de *CycloLock*, contratar con actores privados cuesta mucho por dos razones: primero porque desde las AAPP no se exige ningún tipo de actuaciones a los promotores de eventos para que dispongan de un servicio de aparcamiento vigilado de bicicletas; y luego porque las empresas privadas no le ven el rendimiento económico. El actor privado, cuando se logra contratar, tiene que pasar por un patrocinio de alguna marca. *CycloLock* intentó esta vía en Cruilla para un evento cultural en el cual se creó un perímetro con vinilo exponiendo publicidad de la marca. Sin embargo, la experiencia no tuvo seguimiento. Otra experiencia la tuvieron con Kryptonite, el fabricante de sistemas de seguridad para las bicicletas (candados) y tampoco tu seguimiento.

Tras la inspiración del evento público y del encuentro entre la representante de *Cyclolock* y de *Ciclos Otero* y *Goteo Coop*, las dos empresas madrileñas deciden emprender un recorrido que llevará, al cabo de unos meses de acompañamiento del proyecto MARES Madrid, a la **creación de una agrupación empresarial** con el objetivo de ofrecer un servicio de parking vigilado de bicicletas y otros VMU (vehículos de movilidad urbana), para eventos temporales que reúnan a una gran cantidad de personas en el mismo espacio: conciertos, festivales, actividades deportivas, ferias, congresos o fiestas.

VenUenBici nace a mediados de 2018 como servicio **que se propone a los promotores y patrocinadores** de los eventos temporales que reúnan a una gran cantidad de personas en el mismo espacio: conciertos, festivales, actividades deportivas, ferias, congresos o fiestas.

Consiste de una zona de aparcamiento vallada que se construye con unas **estructuras móviles** que descansan sobre el suelo, **de donde se cuelgan y se atan las bicicletas**. Las estructuras permiten diferentes colocaciones espaciales, lo que las hace adaptables a cada evento en función del número de bicicletas y del espacio disponible.

Las características del servicio diseñado son las siguientes:



- **Flexible:** Estructuras de 3m x 1,2m, de donde se pueden colgar hasta 8 bicicletas, con diferentes opciones de colocación, adaptables a las necesidades del organizador, en función del espacio disponible y el número de bicicletas, según el número de asistentes previsto. La estructura permite asegurar las bicicletas con el candado del usuario. Es posible personalizar las estructuras y la cartelería para cada establecimiento.
- **Vigilado:** El personal de *VenUenBici*, velará por la seguridad de las bicicletas durante todo el evento.
- **Temporal:** Limitado a la duración del evento. Disponible desde dos horas antes del evento hasta una hora después, pudiendo modificar los tiempos en función de los requisitos del organizador.
- **Ordenado:** Hacemos un estudio de movilidad previo, identificando rutas de acceso y gestión de flujos.
- **Personalizable:** Personalizamos las estructuras y la cartelería para cada evento, ayudando al organizador en la campaña de difusión.

Desarrollo de una prueba piloto durante el CONAMA 2019

El servicio de parking vigilado de bicicletas para eventos propuesto por *VenUenBici* se propone testear durante el Congreso Nacional de Medio Ambiente (CONAMA) que se celebra este año del 26 al 29 de noviembre en el Palacio Municipal de Congresos de Madrid (Av. de Europa, Campo de las Naciones). La prueba piloto se plantea como parte de la incubación de la iniciativa en el proyecto MARES Madrid.

Tras un análisis de viabilidad previo se ha seleccionado el CONAMA para **experimentar el funcionamiento de este servicio**, nuevo para Madrid y [que se realiza ya en otras zonas del país](#). Una vez demostrada su viabilidad, el servicio podrá estar ofertado a los promotores de otros eventos temporales ya que da valor añadido al evento y a sus organizadores, mejora el acceso y la satisfacción de los asistentes y reduce el impacto que el evento genera en la zona donde se desarrolla.

La iniciativa es de carácter temporal durante los 4 días del congreso y tiene el objetivo de consolidar una iniciativa económica, reproduciendo un servicio y una realidad empresarial que ya se está dando en Cataluña. La prueba de este nuevo servicio



permitirá a los asistentes al congreso tener la opción de desplazarse en bici teniendo la seguridad de dejarla en buenas manos mientras disfrutan del congreso, sin ningún coste ya que el servicio es financiado en esta prueba piloto por MARES y en perspectiva por los promotores de los eventos.

El uso para el que son destinados las barras es exclusivo para el aparcamiento de bicicletas y/o patinetes y sus complementos (casco, alforjas, candado, etc.). Para la introducción y salida de la bicicleta al usuario se le entregará una ficha con un número con la cual recogerá la bicicleta.



Fecha: del 26 al 30 Noviembre 2018

Horario: 8,30 a 20 h.

Lugar: Palacio Municipal de Congresos de Madrid

Demanda atendida:

Fecha	Lunes 26	Martes 27	Miércoles 28	Jueves 29
Usuarios	5	10	12	8



Protocolo de entrega:

1º Toma de datos de la persona: Nombre, Teléfono, Email.

2º Entrega número identificativo en dos ejemplares, uno en la muñeca de la persona usuaria y la otra sujeta en la bicicleta.

3º La bici es llevada y colocada en los soportes por personal de *VenUenBici*.

Protocolo de recogida:

1º Comprobación del número de pulsera con el listado.

2º Entrega de la encuesta de satisfacción, mientras el personal va a por la bicicleta del usuario.

3º Recogida de la bici del soporte y entrega al usuario. Retirada de pulseras.

Material:

- Portabicis (barras y patas)
- 1 carpa, 1 mesa, mantel y sillas
- 2 banderas personalizadas y 4 lonas personalizadas
- 12 vallas del Ayuntamiento de Madrid
- Señalética



- Pulseras numeradas
- Encuestas de satisfacción

Recursos humanos:

2 personas en turnos de 5 horas

Difusión de la Actividad:

- en el Programa del Congreso.
- Mailing a los participantes del Congreso.
- Internet
- RRSS

Coordinan:

- Sonia de Gregorio. Universidad Politécnica de Madrid
- Miguel Mateos. GEA21
- Mateus Porto. Universidad Europea de Madrid

Más info: www.conama2018.org/GT4

[X, 16:00-19:00] > Sala Caracas-Bogotá

Movilidad al trabajo (GT-3)

16:00-17:30 Experiencias

- Plataforma de movilidad sostenible: movilidad al trabajo. Ángel Cediel. Departamento de Transporte. IDAE
- Implementación del plan en una administración pública. Formación a sus ayuntamientos. Manel Ferri. Oficina técnica de cambio climático y sostenibilidad. Gerencia de servicios de medio ambiente. Área de Territorio y Sostenibilidad. Diputación de Barcelona
- Ideas para la implementación de un PTT en un polígono. Caso práctico extractado del curso de gestor de movilidad. Albert Villalonga Ortiz. CCOO
- Seguimiento y evaluación. Ya tengo un PTT. Recomendaciones desde la experiencia de



Mesa 1. El gestor de movilidad

Mesa 2. ¿Qué papel debe desempeñar la Administración?

Mesa 3. Incentivos

Mesa 4. Herramientas. Comunicación

18:30-19:00 Puesta en común de resultados

Más info: www.conama2018.org/GT3



Difusión en internet:

<http://www.conama2018.org/web/es/prensa/noticias/ven-a-conama-2018-en-bici-y-dejala-a-buen-recaudo.html>

RUMBO 20.30. CONAMA 2018 CONGRESO NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE

PRESENTACIÓN | PROGRAMA | IBEROAMÉRICA | CONAMA LOCAL | CONAMA CONECTA
COMUNICACIONES TÉCNICAS | INSCRÍBETE | PRENSA | CONTACTA

Noticias

» Inicio / Prensa / Noticias

Ven a Conama 2018 en bici y déjala a buen recaudo

En esta edición del Congreso Nacional del Medio Ambiente estrenamos como novedad un parking vigilado de bicisetas, fruto de la colaboración con Venhéntilo y Mares Madrid. Es un proyecto pionero que se pondrá en marcha en el Palacio Municipal de Congresos, del 26 al 29 de noviembre, durante la celebración de Conama 2018.

En esta edición del Congreso Nacional del Medio Ambiente estrenamos como novedad un parking vigilado de bicisetas, fruto de la colaboración con Venhéntilo y Mares Madrid. Es un proyecto pionero que se pondrá en marcha en el Palacio Municipal de Congresos de Madrid, del 26 al 29 de noviembre, durante la celebración de Conama 2018.

La iniciativa, que tiene carácter temporal y funcionará durante los cuatro días del congreso, permitirá a los asistentes que lo deseen desplazarse en bici teniendo la seguridad de dejarla en buenas manos mientras disfrutan del congreso sin ningún coste, ya que en esta ocasión el servicio está financiado por MAREM (programa europeo LIFE04-5006), proyecto de sostenimiento social y solidario liderado por el Ayuntamiento de Madrid.

VEN O EN BICI

El proyecto Venhéntilo nace de la necesidad de ofrecer un servicio de parking vigilado de bicisetas y otros VMS (patines y patinetes), para eventos temporales que reúnan a una gran cantidad de personas en el mismo espacio: congresos, festivales, manifestaciones deportivas, ferias, congresos o fiestas. En estas ocasiones, aunque la opción biciseta sea la mejor, las facilidades para dejarla de forma cómoda y segura no son muchas, y los usuarios terminan optando por otras medidas de transporte a veces menos sostenibles y eficientes.

Patrocinadores
urboser

Las críticas de las voluntarias de ACA

Informe de la DIT y Conama
La aplicación de los directrices de la DIT sobre transición justa en el contexto de la transición energética española

Informe GTR-Ciudades



Aspectos a mejorar tras la prueba piloto:

- Control de accesos, con un programa informático que facilite la labor a través del uso de una PDA.
- Comunicación a los asistentes al evento para que sepan de la existencia del servicio y se planteen usar la bicicleta en lugar de otros modos.

Necesidades de apoyo por MARES:

Identificación de agentes a contactar para la comercialización.

- Madrid destino, IFEMA
- Equipos de fútbol y baloncesto.
- WiZink Center

Aprendizajes realizados con la prueba piloto

Al ser una experiencia piloto no se esperaba una gran demanda de usuarios. Todos los que utilizaron el servicio lo valoraron muy positivamente y como un gran valor añadido al Congreso de CONAMA. La evaluación global de la experiencia es positiva, tanto por parte de los iniciadores, como por parte del “cliente” final, el CONAMA.

Los integrantes de la agrupación creen que es un proyecto con mucho futuro y que puede tener una gran demanda en Madrid por la multitud de actos culturales, deportivos y de ocio y con los grandes problemas de movilidad y aparcamiento existentes y por eso están animados en seguir perfilando la oferta a la luz de la siguientes consideraciones:

- El sector de las soluciones para el aparcamiento de vehículos está en una fase de rápida evolución debido a las posibilidades ofrecidas por las nuevas tecnologías que permiten nuevas formas de interacción entre usuarios y proveedores de servicios.
- Nuevas soluciones como los bicihangares o los demás servicios de aparcamiento de bicicletas en parking subterráneos creados por empresas como [Don Ciclete](#) o [Parking Verde](#) son un ejemplo de esta evolución. El valor que proporcionan reside en la generación de alternativas vigiladas, viables y seguras a los usuarios para que



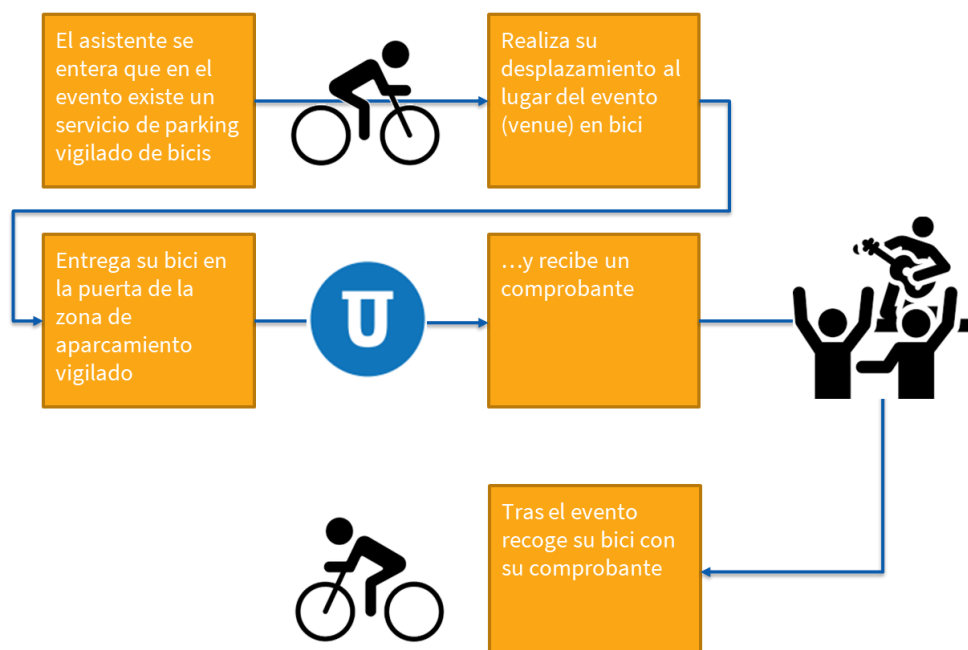
puedan desplazarse con el medio que mejor satisface sus necesidades, dando soluciones a las necesidades de aparcamiento tanto en origen como en destino.

- Sin embargo, en Madrid **no existen ofertas de este tipo para los eventos temporales**. El único ejemplo en España es el de [CycloLock](#) en Cataluña.
- *VenUenBici* se propone de proporcionar este servicio en los eventos de realizados en Madrid y en toda la parte centro-occidental de la península ibérica, tras un acuerdo comercial con [CycloLock](#) para compartir recursos y conocimientos del sector y del servicio ofertado.

Creación de la marca



Proceso del servicio





Definición inicial mediante metodología CANVAS

<p>7. Asociaciones claves:</p> <p>Tejido de la movilidad sostenible</p> <p>AG de Cultura y Turismo, Madrid Destino, Juntas municipales</p> <p>Entidades vinculadas a la creación de empleo</p>	<p>6. Actividades claves</p> <ul style="list-style-type: none"> • Difusión del servicio • Vincular a los operadores de eventos 	<p>2. Propuesta de valor</p> <p>Dar una alternativa vigilada, viable y segura a los asistentes que ya son usuarios de la bici y a los potenciales (se estima que el 2% del total de asistentes estarían dispuestos a ir al evento en bici si existiera esta oferta)</p> <p>Apoyo a la movilidad sostenible</p>	<p>3. Relaciones con clientes</p> <p>Asistencia personal dedicada: un agente maneja todas las necesidades, adaptando la oferta para cada evento</p>	<p>1. Segmento de clientes</p> <p>Promotores y patrocinadores interesados en ser un impulsor del uso de la bicicleta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dando valor añadido a su evento • respondiendo a recomendaciones de las AAPP por reducir impacto que evento genera en la zona y en TP
				<p>4. Canales de contacto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contacto directo via email, llamadas y RRPP • Canales institucionales de las AAPP (Madrid Destino, AGs y Concejalías)
<p>5. Fuente de ingresos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Venta del servicio de parking vigilado al promotor / patrocinador • Publicidad en los soportes de la infraestructura usada 				

Clientes objetivo y Grupos de interés

Se definen los siguientes clientes objetivo:





Marco de oportunidad en Madrid y CCAA aledañas

El marco de oportunidad del servicio se ha detectado en los eventos musicales, de artes escénicas y deportivos. Especialmente interesantes en este marco son los festivales de música en vivo que han reunido 495.000 asistentes en 2018 en Madrid. El sector ha crecido a un ritmo del 70% anual en los últimos tres años (datos Spain Live Music, la asociación que impulsa el turismo musical). La Comunidad de Madrid ha recibido el 15,8% de los asistentes totales a festivales de toda España, con un crecimiento respecto a 2017 del 9,3%, tercer puesto en número de participantes, por detrás de Andalucía y Cataluña. En 2018 se han realizado 7 festivales con más de 5.000 asistentes por día:

- Mad Cool (80.000 pax. * 3 días),
- Download (35.000 pax. * 3 días),
- DCODE (25.000 pax. * 1 día),
- El Jardín de las Delicias (16.000 pax. * 1 día),
- Paraíso (9.250 pax. * 1 día),
- Río Babel (7.500 pax. * 2 días),
- Tomavistas (7.000 pax. * 2 días),

Otros eventos:

- Noches de Botánico (70.000 a lo largo de 30 días)
- Fiestas populares
- Eventos deportivos