



Políticas de promoción del uso de la bicicleta en Dinamarca, Holanda y Ciudad de México.

Autor

Marcela Cáceres Lara
Email: mcaceres@bcn.cl
Tel.: (56) 32 226 3934

Claudia Cuevas Saavedra
Email: ccuevas@bcn.cl
Tel.: (56) 22701883

Nº SUP: 125489

Resumen

En el siguiente documento se revisan las políticas o estrategias vigentes para fomentar la movilidad en bicicleta en Dinamarca y Holanda (Países Bajos), caracterizados por el extensivo uso de ésta entre su población, no sólo como medio de transporte hacia el trabajo u otras actividades cotidianas, sino también como forma de relajó y actividad física. Asimismo, se consigna el caso de México, que desde la década del 2000 ha impulsado varias políticas públicas con el mismo objetivo.

Respecto de Dinamarca, 27 municipios y la Región Capital del país, han unido sus fuerzas para crear superautopistas interconectadas para bicicletas, una infraestructura para hacer fácil, flexible y seguro ir y volver del trabajo en bicicleta. Sus objetivos son conectar los municipios de la Región de la Capital de Dinamarca en una red de carriles de bicicleta de alta calidad, proporcionar un alto nivel de servicio a los ciclistas que se desplazan diariamente, desarrollar soluciones innovadoras que faciliten la elección de la bicicleta, y aumentar el número de viajeros que recorren 5-30 kilómetros diarios en bicicleta. La ambición de las superautopistas de ciclismo es la de ofrecer un modo de transporte igual al transporte público y al automóvil.

Por su parte en Holanda, se han implementado una serie de iniciativas para aumentar la movilidad en bicicleta, como el *Tour de Force*, un programa cuyo objetivo es aumentar la cantidad de kilómetros recorridos usando este medio en un 20%, en el periodo 2017-2027. El gobierno central, también está desarrollando herramientas que las autoridades viales puedan utilizar para hacer las carreteras y las ciclovías más seguras para los ciclistas, lanzando campañas de concientización pública sobre cómo evitar las distracciones mientras se viaja en bicicleta. Por su parte, el programa *CycleOn (Doortrappen)*, en holandés) motiva a los ciclistas mayores a llevar una vida sana y a seguir disfrutando del ciclismo, haciendo hincapié en las medidas de seguridad. Además, para hacer frente a la creciente amenaza del cambio climático, el Gobierno holandés ha presentado su Acuerdo sobre el Clima, que incluye el ciclismo como un elemento integral.

En Ciudad de México, CDMX, el Plan Estratégico de Movilidad de México 2019, plantea como parte de sus estrategias, el integrar del uso de la bicicleta al sistema de movilidad e infraestructura segura, y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta. Además, en medio de la pandemia del COVID-19 y, a fin de reducir la movilidad en el transporte público y evitar contagios, el gobierno de CDMX, puso en marcha el 3 de junio, Día Mundial de la Bicicleta, las "Ciclovías Emergentes que forman parte del Plan de Movilidad Ciclista 2020 que mejora la infraestructura y servicios existentes para los ciclistas.

I. Introducción

El pasado 3 de junio, se celebró el Día Mundial de la Bicicleta, establecido por la Asamblea General de la ONU en reconocimiento a la singularidad, longevidad y versatilidad de ésta, que se ha utilizado durante dos siglos. La bicicleta, es un medio de transporte asequible, fiable y sostenible, fomenta la ordenación del medio ambiente y la buena salud y, proporciona una movilidad eficaz en función de los costos, reduciendo al mismo tiempo, el riesgo de enfermedades. Para difundir la conciencia sobre sus muchos beneficios, las Naciones Unidas alientan a los Estados Miembros a que desarrollen una cultura del ciclismo y organicen iniciativas como los paseos en bicicleta a nivel nacional y local, promoviendo al mismo tiempo la seguridad de los peatones y la movilidad de los ciclistas¹.

En muchos países, se ha evidenciado que la posesión de una bicicleta tiene un impacto significativo para las familias, ya que las ayuda a salir de la pobreza, al tiempo que les proporciona un mejor acceso a una educación de calidad, a empleos, a mercados y a actividades comunitarias cuando no se dispone de transporte público, según señala el Presidente de la Asamblea General de la ONU, Tijjani Muhammad-Bande, quien agrega, que el ciclismo ha demostrado que no sólo mejora la salud física, sino que también tiene un impacto positivo en la salud mental y el bienestar².

De acuerdo a un informe de la *European Cyclists Federation*, ECF, del año 2016, en los que se efectúa un segundo cálculo sobre los beneficios internos y externos del ciclismo en los países de la Unión Europea, UE y, que amplía y actualiza el primer informe publicado en 2013, se indica que éste genera una serie de ventajas desde el punto de vista medioambiental y el clima; la energía y recursos; la salud; en términos microeconómicos; en cuanto a tecnología y diseño; tiempo y espacio y; respecto a asuntos sociales.

Particularmente en cuanto la salud, se señala un beneficio en torno a los €191.27 billones de euros³ relacionados con la reducción de la mortalidad, de la morbilidad, en salud mental, disminución del ausentismo laboral y también de accidentes vehiculares (reducción de muertes y lesiones graves). En términos microeconómicos, el beneficio llega a los €63.09 billones de euros en la industria manufacturera de bicicletas, venta y reparaciones, cicloturismo, beneficios del cicloturismo, entre otros. En cuanto a tecnología y diseño, el monto asciende a un total de €20 billones en diseño urbano - beneficios de la planificación urbana y la infraestructura integradas, la contribución del ciclismo a las nuevas tecnologías y al desarrollo inteligente de las ciudades; mientras en asuntos sociales, los beneficios ascienden a €50 billones, en áreas como igualdad social, igualdad de género⁴, bienestar infantil⁵ y seguridad social⁶.

¹ *UN eyes bicycles as driver of post-COVID-19 'green recovery'*. Department of Global Communications. United Nations. 22 de mayo de 2020. Disponible en: <http://bcn.cl/2exa0> (Julio, 2020)

² *Bicycles: Setting the wheels of change in motion during and after COVID-19*. UN News. 3 de Junio de 2020. United Nations. Disponible en: <http://bcn.cl/2exa1> (Julio, 2020)

³ Como referencia el valor del euro para el día 15 de Julio de 2020, fue de \$898,16, según el Banco Central de Chile.

⁴ El ciclismo ha ayudado a las mujeres a moverse con mayor independencia y ha fomentado su emancipación. Las investigaciones demuestran que también en la Europa moderna, las mujeres tienden a beneficiarse más de los niveles más altos de ciclismo. Por ejemplo, como siguen ocupándose de la mayor parte de la movilidad de los

En el momento actual, en el que la pandemia del coronavirus afecta al mundo, el ciclismo se ha transformado en una forma efectiva de apoyar el distanciamiento social y de aliviar la carga del transporte público⁷.

En el presente documento se revisan las políticas y/o estrategias más actuales para fomentar la movilidad en bicicleta en Dinamarca y Holanda (Países Bajos), países que se caracterizan por el extensivo uso de ésta entre su población, no sólo como medio de transporte hacia el trabajo u otras actividades cotidianas, sino también como forma de relajación y actividad física. Asimismo, se consigna el caso de México, en América Latina, que desde la década del 2000 ha impulsado varias políticas públicas con el mismo objetivo, tal como, el Plan Bici CDMX y el Plan Estratégico de Movilidad de México 2019, incluyendo además algunos desarrollos durante este año 2020, con el objeto de hacer frente a la pandemia del Covid-19.

II. Fomento de la Bicicleta en Dinamarca, Holanda (Países Bajos) y Ciudad de México

A. Dinamarca (Copenhague)

En Dinamarca, la bicicleta es una de las principales formas de transporte. Nueve de cada diez personas en este país tienen una bicicleta, con la cual recorren un promedio de 1,6 km diarios. Cabe señalar que la población de Dinamarca alcanza los 5,8 millones de personas⁸.

Estas se introdujeron por primera vez en el país en el decenio de 1880 y durante las décadas de 1920 y 1930, la bicicleta se convirtió en un símbolo generalizado de igualdad y libertad. Personas de todas las clases sociales comenzaron a usar la bicicleta, en las ciudades de camino al trabajo y en el campo en sus días libres.

La creciente prosperidad de finales de los 50, llevó a algunos daneses a reemplazar las bicicletas por ciclomotores y automóviles. Los urbanistas daneses creían que el futuro pertenecía a los autos, camiones y las autopistas cada vez más amplias. Sin embargo, a principios de la década del 70, la crisis del petróleo de Oriente Medio puso fin a ese desarrollo. Se introdujeron los "Domingos sin coches" en Copenhague, y hubo protestas que exigían que esta ciudad se convirtiera en un lugar sin automóviles. Strøget, la principal calle comercial de Copenhague, se convirtió en peatonal sólo en 1962.

niños y los adultos mayores en las familias, ganan más tiempo libre si los niños y los ancianos pueden realizar los desplazamientos en bicicleta de forma independiente y no necesitan que los lleven en vehículo.

⁵ Los niños que empiezan a andar en bicicleta a una edad temprana pueden obtener beneficios en términos de desarrollo de sus habilidades motoras y de equilibrio, así como de ganar independencia antes al poder moverse sin tener que ser llevados por sus padres.

⁶ *The EU cycling Economy. Arguments for an integrated cycling policy.* European Cyclists Federation, ECF. 1 de diciembre de 2016. Disponible en: <http://bcn.cl/2exa2> (Julio, 2020)

⁷ *The COVID-19 outbreak and implications to sustainable urban mobility – some observations.* Transformative Urban Mobility Initiative. 3 de abril de 2020. Disponible en: <http://bcn.cl/2exa3> (Julio, 2020)

⁸ *Facts about Cycling in Denmark.* Cycling Embassy of Denmark. Disponible en: <http://bcn.cl/2exbp> (Julio, 2020)

Con el tiempo, la preocupación por la contaminación del aire, el cambio climático y la necesidad de que la gente que efectuaba trabajo de escritorio hiciera suficiente ejercicio, motivaron el regreso de las bicicletas. Los altos impuestos daneses sobre el petróleo y los automóviles también fueron factores que incidieron.

El ciclismo representa una cuarta parte de todo el transporte personal en Dinamarca para distancias de menos de 5 kilómetros y hay más de 12.000 kilómetros de rutas ciclistas en Dinamarca. Sólo la ciudad de Copenhague tiene alrededor de 400 kilómetros de carriles para bicicletas, todos claramente separados de los carriles o pistas para automóviles y las aceras.

Los niños en Dinamarca generalmente comienzan con una pequeña bicicleta sin pedal a la edad de 2 o 3 años para que puedan aprender primero a equilibrarse. En la escuela, los menores aprenden sobre las normas de tráfico, la seguridad vial y la importancia de usar un casco, así como los buenos hábitos de ciclismo.

1. Algunos aspectos positivos de ciclismo

- Los residentes que utilizan la bicicleta en Copenhague solicitan 1,1 millón días menos de permisos por enfermedad;
- Los ciclistas, en promedio, reducen las emisiones de CO₂ en 20.000 toneladas al año;
- Cada kilómetro recorrido en bicicleta en lugar de en auto significa 1 euro ganado, en términos de beneficios para la salud⁹.

2. *Cycle superhighways* (Superautopistas para bicicletas)

Con el fin de servir al gran número de ciclistas, los planificadores urbanos de Dinamarca están trabajando para desarrollar la infraestructura física para el ciclismo en todo el país. En este contexto, 27 municipios y la Región Capital de Dinamarca han unido sus fuerzas para crear superautopistas interconectadas para bicicletas¹⁰, una infraestructura para hacer fácil, flexible y seguro ir y volver del trabajo en bicicleta. Sus metas son disminuir la congestión, mejorar la salud y salvar a las ciudades y municipios de la región de grandes cantidades de CO₂.

La colaboración en esta materia, es coordinada por la Oficina de Superautopistas de Bicicletas (*Office for Cycle Superhighways*), que facilita la colaboración entre los municipios y la región. Cada municipio es responsable de la planificación, construcción y financiación de las rutas. Sin embargo, éstas suelen ser cofinanciadas por el Estado. Para asegurar un plan común sobre dónde y cómo construir las supercarreteras de ciclismo, los municipios han acordado una estrategia conceptual que define la

⁹ *A nation of cyclist. Denmark* (sitio editado por el Ministerio de Asuntos of Relaciones Exteriores de Dinamarca-Udenrigsministeriet). Disponible en: <http://bcn.cl/2exa4> (Julio, 2020)

¹⁰ Una superautopista de bicicletas es una ruta ciclista en la que se ha dado la máxima prioridad a las necesidades de los viajeros, proporcionando un viaje suave con menos paradas y mayor seguridad. El propósito principal de las superautopistas para ciclistas es crear mejores condiciones para estos y conectar el trabajo, el estudio y las zonas residenciales, haciendo mucho más fácil para los viajeros ir y venir del trabajo en bicicleta en lugar de utilizar un automóvil.

calidad y los criterios de una supercarretera de ciclismo y un plan de visión para una red totalmente construida para 2045.

Las superautopistas para ciclistas tienen como objetivo:

1. Conectar los municipios de la Región de la Capital de Dinamarca en una red de carriles de bicicleta de alta calidad.
2. Proporcionar un alto nivel de servicio a los ciclistas que se desplazan diariamente.
3. Desarrollar soluciones innovadoras que faciliten la elección de la bicicleta.
4. Aumentar el número de viajeros que recorren 5-30 kilómetros diarios en bicicleta.

La ambición de las superautopistas de ciclismo es la de ofrecer un modo de transporte igual al transporte público y al automóvil. Con un concepto común tan reconocible como las autopistas, los trenes y los metros, el objetivo es otorgar a los ciclistas una experiencia buena y cohesiva a través de las rutas y las fronteras de los municipios. Una señalización clara e información a lo largo de las rutas facilita la búsqueda de los viajeros que simplemente siguen la **C** naranja. El objetivo es que el logotipo "C" se convierta en un símbolo igual a la "M" del metro y la "S" en el tren.

Las superautopistas para ciclistas de la Región de la Capital buscan fortalecer las colaboraciones internacionales y el intercambio de conocimientos con otras iniciativas europeas de autopistas para ciclistas. Esto fomentará el conocimiento de las mejores prácticas y garantizará que el ciclismo desempeñe un papel clave en la futura planificación del tráfico en las áreas metropolitanas de todo el mundo.

Las cuatro medidas de calidad de las superautopistas para ciclistas incluyen:

Accesibilidad: Las superautopistas para ciclistas deben conectar las zonas residenciales, educativas y comerciales, así como los centros y estaciones de transporte público para mejorar las condiciones de los viajeros que combinan su viaje en bicicleta con otros medios de transporte. Deben conectar todos los municipios involucrados y ser fáciles de localizar para los viajeros.

Directas: Las superautopistas deberían proporcionar a los viajeros la ruta más rápida posible entre el hogar y el trabajo. Deben ser lo más directas posibles, con el menor número de paradas posibles y espacio para que los ciclistas mantengan su propio ritmo entre los demás viajeros.

Comodidad: Las superautopistas deben hacer que los viajes en bicicleta hacia y desde el trabajo o el estudio sean una experiencia cómoda. Las rutas deben tener una superficie lisa, un alto nivel de mantenimiento, ofrecer servicios adicionales y, en general, asegurar una buena experiencia en bicicleta.

Seguridad: Además, deben contribuir a otorgar una sensación de seguridad y garantizar la seguridad física mediante la mejora de la infraestructura para reducir el riesgo de accidentes.

La inversión en infraestructura para bicicletas y superautopistas de bicicletas tiene muchos beneficios económicos. Se estima que al invertir en la red total de 45 rutas, las superautopistas para bicicletas generarán un superávit socioeconómico de 765 millones de euros¹¹. Así, los desplazamientos en bicicleta no sólo son rentables para los ciclistas, también son una ventaja para aquellos que continúan viajando en auto, tren o bus, así como para la sociedad en su conjunto. Los viajeros en las superautopistas recorren largas distancias y el promedio de viaje en las mismas, es de 11 km.

Los viajes en bicicleta no siempre son el medio de transporte más rápido, pero para muchos ciclistas, es el más eficiente en cuanto a tiempo. Ir en bicicleta al trabajo les permite hacer ejercicio diariamente y así evitar pasar su tiempo libre en el gimnasio. Además, es más fácil de estacionar y más económico que usar el auto.

Se han construido 8 superautopistas para ciclistas, 8 más están en desarrollo del total de 45. La inversión total en la red de superautopistas, se estima en 295 millones de euros para 2045. La red de superautopistas es crucial para que la Región Capital de Dinamarca se convierta en la principal región ciclista del mundo¹².

3. Infraestructura ciclística en Copenhague

La mayoría de los habitantes de la capital de Dinamarca eligen la bicicleta, porque es la forma más fácil y rápida de desplazarse en la ciudad. Este es el resultado de muchos años de enfoque político y administrativo para mejorar las condiciones del ciclismo. Un elemento crucial es la amplia red de infraestructura dedicada a la bicicleta con vías separadas y un diseño de intersección seguro. La bicicleta se aborda como un sistema integrado en el que tanto la infraestructura como el mantenimiento, la política y la interacción con el usuario son claves para el éxito¹³.

En el siglo XXI los planes de la ciudad que incluyen específicamente a la bicicleta, son la Política de Ciclismo de Copenhague (2002-2012), el Plan de Transporte y Medio Ambiente de Copenhague 2004, la Estrategia de Copenhague para la bicicleta (2011-2025) y el Plan de Prioridades del Ciclo de Copenhague (2006-2016).

En la **Estrategia para la bicicleta 2011-2025**, se especifican varios objetivos, en particular, el de aumentar el número de ciclistas, así como la calidad de los viajes en bicicleta. Junto a éste se esgrimen las siguientes metas:

Buenas pistas para bicicletas: Para el 2025, se espera que los habitantes de Copenhague puedan viajar cómodamente a través de la ciudad, transportando a sus familias sin tener que preocuparse por los golpes o baches. La limpieza de la nieve en 2025 sigue teniendo una gran prioridad.

¹¹ *Cycle superhighways. Capital region of Denmark. Office for Cycle Superhighways*. 2019. Disponible en: <http://bcn.cl/2exa7> (Julio, 2020)

¹² *Ibíd.*

¹³ *City of Ciclists. Kobenhavns Kommune*. Disponible en: <http://bcn.cl/2exa9> (Julio, 2020)

Nuevo sistema de bicicletas compartidas: En 2025, este sistema de bicicletas compartidas será una parte integral del sistema de transporte público de la región de la capital y gozará de igualdad de condiciones con los autobuses, los trenes y el metro. La combinación de la bicicleta con el transporte público, será una alternativa competitiva a los automóviles en la región.

Estacionamiento de bicicletas: Un buen estacionamiento para bicicletas es un beneficio para los peatones y ciclistas y mejora la estética de la ciudad.

Viajes en bicicleta más rápidos y más lejos: Al reducir los tiempos de viaje de los ciclistas, pueden ahorrar más tiempo cuando se mueven por el paisaje urbano. Esto requiere una red coherente de atractivas rutas de bicicleta que atraviesen la ciudad. También debe crearse más espacio en los tramos más congestionados para que los ciclistas no queden atrapados en las pistas para bicicletas, demasiado estrechas en las horas punta. El objetivo, es que para el año 2025, la bicicleta sea el medio de transporte más rápido en muchas partes de la ciudad y el tiempo de viaje de A a B se reduzca en un 15%. Los atajos, como los puentes sobre el agua y las grandes carreteras y rutas a través de zonas verdes, otorgan a los ciclistas una ventaja considerable. Un esfuerzo coordinado con la policía hará posible circular en contraflujo por la mayoría de las calles de un solo sentido de la ciudad.

Sensación de seguridad: Uno de los requisitos para elegir la bicicleta es que el ciudadano tenga la impresión de que el ciclismo es seguro. El objetivo para el año 2015, era que el 80% de los ciclistas de Copenhague se sintiera seguro en el tráfico y se espera que en el 2025, ese número aumente al 90%. Para que esta sensación de seguridad se incremente, las áreas de atención más importantes son la creación de más espacio en las pistas para bicicletas, la seguridad de las intersecciones y el uso de campañas de comportamiento para mejorar la consideración en el tráfico¹⁴.

4. Ciclismo y la pandemia

Frente a la pandemia del coronavirus, el gobierno danés emitió una serie de recomendaciones para los viajeros que utilizan el transporte público. Entre éstas, se sugiere caminar o utilizar la bicicleta en caso de efectuar viajes cortos. De esta forma, se evita el contacto estrecho con otros durante su viaje y permitirá, a su vez, más espacio para otros que no tienen alternativas al tomar el transporte público¹⁵.

¹⁴ *Good, better, best. The City of Copenhagen's Bicycle Strategy 2011-2025. The City of Copenhagen.* Disponible en: <http://bcn.cl/2exac> (Julio, 2020)

¹⁵ *Corona/Covid-19 Recommendations for travellers using public transport. Transport-og Boligministeriet.* Disponible en: <http://bcn.cl/2exad> (Julio, 2020)

B. Holanda-Países Bajos

Con una población de unos 17 millones de personas comparte 22,8 millones de bicicletas. En distancias cortas, y especialmente en la ciudad, la bicicleta constituye una alternativa al transporte público y a los autos, satisfaciendo más de una cuarta parte de las necesidades de transporte. Respecto a la infraestructura de bicicletas, los Países Bajos cuentan con una red que incluye 35.000 kilómetros de carriles para bicicletas (rápidas), pero también para fines recreativos¹⁶.

La bicicleta mantiene los centros urbanos accesibles y habitables, proporciona diversión y relajación, y es importante como medio de transporte para ir a la escuela, al trabajo, a las tiendas o al paradero de buses. Es una importante contribución a la salud, porque mantiene a la población en movimiento, de una manera muy efectiva y respetuosa con el medio ambiente¹⁷.

El uso de la bicicleta está muy extendido en los Países Bajos. El 27% de todos los viajes se hacen en bicicleta y en algunas ciudades, esta cifra es mucho más alta. Las superautopistas de bicicletas, son una parte esencial de la promoción del uso de la bicicleta, no sólo dentro de las ciudades sino también entre ellas. En los últimos años, el gobierno central ha alentado a las autoridades municipales y provinciales a establecer buenas rutas de bicicletas regionales. Actualmente, unas 25 superautopistas de bicicletas están en uso o en construcción¹⁸. Para que los Países Bajos sean aún más amigables con las bicicletas, se han adoptado una serie de iniciativas por las autoridades holandesas. Así se pueden mencionar:

1. *Tour de Force*

El *Tour de Force* comenzó el año 2015 cuando se estaban realizando los preparativos para el inicio del *Tour de Francia* en Utrecht. El objetivo de este programa es aumentar la cantidad de kilómetros recorridos en bicicleta en los Países Bajos en un 20% entre 2017 y 2027 y una amplia coalición de gobiernos locales, empresas, organizaciones de la sociedad civil, institutos de investigación y asociaciones responsables e involucradas en la política de bicicletas de los Países Bajos, están unidos bajo el mismo.

Como parte de la Agenda de Bicicletas 2017 - 2020 acordada conjuntamente por los actores antes mencionados, se establecieron 8 objetivos para contribuir al aumento del número de kilómetros recorridos en bicicleta en los Países Bajos: (1) convertir a los Países Bajos en el país líder en el ciclismo (*Fietsland*); (2) más espacio para la bicicleta en las ciudades; (3) aumentar la calidad en las concurridas e importantes rutas ciclistas de la región; (4) optimizar la transición entre los modos, transporte público-bicicleta y auto-bicicleta; (5) dirigir la promoción del ciclismo; (6) lograr menos

¹⁶ *Bicycles. Government of the Netherlands*. Disponible en: <http://bcn.cl/2exaf> (Julio, 2020)

¹⁷ *Cycling in the Netherlands. National Institute for Public Health and the Environment. Ministry of Health, Welfare and Sport*. Noviembre, 2018. Disponible en: <http://bcn.cl/2exag> (Julio, 2020)

¹⁸ *Ways of encouraging bicycle use. Government of the Netherlands*. Disponible en: <http://bcn.cl/2exah> (Julio, 2020)

accidentes en bicicleta; (7) menos robos de bicicletas y; (8) aumentar el conocimiento¹⁹. Estas metas, deberían contribuir al objetivo de aumentar un 20% el número de kilómetros recorridos en bicicleta en el período 2017-2027.

El propósito del *Tour de Force*, es invertir más atención, prioridad y dinero en la política de bicicletas, considerando los grandes beneficios sociales²⁰. Aumentar el uso de la bicicleta en los Países Bajos no es un fin en sí mismo, el programa quiere utilizar el "poder de la bicicleta" para dar un impulso sustancial a una serie de ambiciones sociales de amplia base, tales como:

Holanda vital, con ciudadanos vitales

- El ciclismo, al igual que caminar, es muy saludable. Tiene un efecto beneficioso sobre la obesidad, las enfermedades cardiovasculares, la depresión, etc. Los trabajadores se enferman con menos frecuencia y las personas mayores se mantienen saludables por más tiempo. El ciclismo es una receta sencilla para la falta de ejercicio.
- La bicicleta es un medio de transporte democrático. Proporciona accesibilidad a prácticamente todo el mundo, independientemente de su origen, edad e ingresos. La bicicleta promueve la participación social y es una solución barata para combatir la pobreza en la movilidad.
- Holanda es el país número uno del mundo en ciclismo. Con este título, atrae a más turistas extranjeros y contribuye a una imagen sostenible. Además, las puertas se abren para la exportación de productos, conocimientos y servicios de la bicicleta en todo el mundo.

Ciudades vitales en regiones urbanas vitales

- El ciclismo es la clave de las ciudades atractivas, saludables y de clima neutro: más silenciosas, más limpias, más verdes, más agradables y saludables para vivir, permanecer y trabajar.
- La bicicleta proporciona acceso a los centros económicos. Más ciclistas equivalen a menos autos en movimiento y estacionados, y menos presión sobre el transporte público
- La bicicleta es importante para vincular las funciones regionales sostenibles (vida, trabajo, compras, cultura, atención de la salud, recreación, etc.)

Una zona rural vital.

- La bicicleta preserva la accesibilidad en las zonas donde las distancias aumentan y/o donde el transporte público disminuye debido a la disminución de la población.

¹⁹ Este aspecto se refiere a optimizar los conocimientos mediante la organización de una cooperación estructurada entre las organizaciones pertinentes con el fin de intercambiar conocimientos y experiencias sobre sus respectivos programas, un registro claro de los conocimientos y una distribución activa y específica.

²⁰ El liderazgo del Tour está en manos de las autoridades conjuntas: VNG (Asociación de Municipios de los Países Bajos; Filip van As, Presidente), IPO (Autoridades Provinciales; Henk Brink), Vervoer-regio's (Regiones de Transporte; René van Hemert), Unie van Waterschappen (Autoridades del Agua de los Países Bajos; Rian de Feijter) y en nombre del gobierno Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente; Jan-Bert Dijkstra).

- El ciclismo recreativo es una contribución sustancial a la economía rural. La economía se beneficiará del aumento de la cantidad y la funcionalidad de las rutas recreativas²¹.

La cooperación en el marco de esta iniciativa ha dado como resultado que el gobierno nacional, regional y local y las regiones de transporte asignen fondos adicionales para iniciativas de ciclismo²².

El *Tour de Force* se encuentra en su segunda etapa. En ésta se espera poner en práctica el proyecto "*Scale up Cycling*" (Aumentar el ciclismo) para crear más espacio para la bicicleta como un medio de transporte obvio, atractivo y seguro, como una forma de hacer ejercicio y pasar el tiempo libre²³.

El rol del gobierno central, es ayudar reuniendo a las partes, encargando investigaciones, realizando experimentos, modificando los reglamentos y, en algunos casos, cofinanciando proyectos urbanos. Un ejemplo de ello es la renovación o construcción de aparcamientos adicionales para bicicletas en las estaciones de ferrocarril. Los costos de construcción suelen ser compartidos por los municipios, las provincias, las regiones de transporte y el gobierno central. Las previsiones muestran que las estaciones de ferrocarril necesitarán una gran cantidad de nuevos espacios de estacionamiento para bicicletas en los próximos 15 años²⁴.

2. Ciclismo Seguro

Los ciclistas son vulnerables. Cada año, unos 190 ciclistas mueren en accidentes en carretera, mientras que al menos otros 9.000 son hospitalizados. Por eso el gobierno quiere mejorar su visibilidad y la seguridad de las carreteras y los carriles de bicicleta.

El gobierno central está desarrollando herramientas que las autoridades viales puedan utilizar para hacer las carreteras y las ciclovías más seguras para los ciclistas, lanzando campañas de concientización pública sobre cómo evitar las distracciones mientras se viaja en bicicleta y respecto de cómo utilizar las luces de las bicicletas. El Ministerio de Infraestructura y Gestión de los Recursos Hídricos está llevando a cabo esas campañas junto con las autoridades locales, las ONG y la industria; y promoviendo innovaciones como el desarrollo de un asistente de visión trasera para bicicletas²⁵.

3. CycleOn: seguridad y vitalidad de la bicicleta para los ancianos

En los Países Bajos, el ciclismo también es un medio de transporte especialmente importante para los ancianos, ya que los mantiene sanos y contribuye a la inclusión social. No obstante, corren un alto riesgo en sus bicicletas. Para mejorar su seguridad, el gobierno nacional holandés desarrolló el programa *CycleOn* (*Doortrappen*, en holandés) que motiva a los ciclistas mayores a llevar una vida sana y a seguir disfrutando del ciclismo, haciendo hincapié en las medidas de seguridad. El programa

²¹ *Bicycle Agenda 2017-2020. Tour de Force 2020*. Disponible en: <https://www.fietsberaad.nl/getmedia/1c52943f-8948-4539-8b0d-4fda6048b1a2/Tour-de-Force-Bicycle-Agenda-2017-2020.pdf.aspx> (Julio, 2020)

²² *1st Stage. Tour de Force*. Disponible en: <http://bcn.cl/2exaj> (Julio, 2020)

²³ *2nd Stage. Tour de Force*. Disponible en: <http://bcn.cl/2exak> (Julio, 2020)

²⁴ *Tour de Force. Government of the Netherlands*. Disponible en: <http://bcn.cl/2exam> (Julio, 2020)

²⁵ *Safe cycling. Government of the Netherlands*. Disponible en: <http://bcn.cl/2exan> (Julio, 2020)

colabora con representantes de las redes sociales locales y conecta las intervenciones que promueven la seguridad con actividades como las deportivas e incluso los paseos por los puentes²⁶.

4. Pedelects

Una pedelec, es una bicicleta eléctrica con una velocidad máxima de 45 km/h. Debido a las velocidades que pueden alcanzar, están sujetas a las mismas regulaciones que los ciclomotores. Esto significa que una pedelec de velocidad debe estar equipada con una placa de matrícula (Patente) de ciclomotor²⁷ para poder utilizar las vías públicas y, el ciclista debe tener, a su vez, un permiso de conducir de ciclomotor.

Los límites de velocidad aplicados a los pedelecs, son 45 km/h en las calzadas; 40 km/h, en vías combinadas de bicicleta/motocicleta fuera de las zonas urbanizadas; 30 km/h, en vías combinadas de bicicleta/ciclomotor en zonas urbanizadas²⁸.

5. Otras medidas

Varias regiones promueven el uso de la bicicleta mediante aplicaciones de telefonía móvil. Un ejemplo es el proyecto *B-Riders* en la provincia de Brabante. Los *B-Riders* son viajeros que pasan del automóvil a la bicicleta. Entrenados por una aplicación, reciben una recompensa financiera por cada kilómetro recorrido en bicicleta durante las horas punta. La experiencia ha demostrado que la mayoría de las personas siguen andando en bicicleta incluso después de que cesa la recompensa.

Por su parte y, partir del 1 de enero de 2020, se simplificarían las normas fiscales para las personas que utilizan una bicicleta de empresa con fines privados. Cada año, estos empleados tendrán que añadir el 7% del precio de venta recomendado de su bicicleta a su renta imponible. Esto se aplica a las bicicletas, *e-bikes* y pedales de velocidad pagados por el empleador²⁹.

6. Ciclismo y el cambio climático

Para hacer frente a la creciente amenaza del cambio climático, el gobierno holandés ha presentado su Acuerdo sobre el Clima, que incluye el ciclismo como un elemento integral. Las decisiones clave relevantes para el ciclismo que vienen del Acuerdo Climático son:

²⁶ *CycleOn: bike safety and vitality for elderly*. Government of the Netherlands. Disponible en: <http://bcn.cl/2exao> (Julio, 2020)

²⁷ De acuerdo con la definición entregada por el diccionario Panhispánico del Español Jurídico, un ciclomotor, comprende los vehículos de dos o tres ruedas cuya velocidad máxima por construcción no supera los 45 Km/h, con motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW, así como los vehículos de cuatro ruedas cuya masa en vacío no supere los 350 kilogramos, no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, con velocidad máxima por construcción que no exceda de 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

²⁸ *Safe Cycling*. Government of the Netherlands. Disponible en: <http://bcn.cl/2exan> (Julio, 2020)

²⁹ *Ways of encouraging bicycle use*. Government of the Netherlands. Disponible en: <http://bcn.cl/2exah> (Julio, 2020)

- 75 millones de euros para estacionamientos de bicicletas: es vital invertir para asegurar que el transporte público sea una opción de movilidad atractiva y para permitir una transición sin problemas de la bicicleta al tren. Este financiamiento adicional, se utilizará para el estacionamiento adicional de bicicletas en los centros de transporte público.
- Combinar la bicicleta y los proyectos de infraestructura en gran escala: En un futuro próximo habrá muchos proyectos de infraestructura de gran envergadura en el país que deberán aprovecharse para facilitar el uso de la bicicleta, por ejemplo, incorporando el desarrollo de un carril para bicicletas al renovar un puente.
- Fomento del uso de la bicicleta para ir al trabajo: Los empleadores deben animar a los empleados a viajar de forma respetuosa con el medio ambiente, es decir, en bicicleta. En total, 8.000 millones de kilómetros que actualmente se recorren en automóvil deben ser recorridos en bicicleta y en transporte público³⁰.

7. Bicicleta y Covid

De acuerdo con información de *The World Economic Forum*, Amsterdam, la capital de los Países Bajos, está permitiendo que los peatones se desplacen por los carriles de bicicleta y está desplazando las bicicletas a las calles donde los autos están ahora obligados a respetar un límite de velocidad reducido de 30 km/h³¹.

Junto a lo anterior, en una declaración política conjunta, los ministros de movilidad de los países del Benelux, entre los que se encuentra Holanda (Bélgica y Luxemburgo también son parte) pidieron a la Comisión Europea que otorgue prioridad al uso de la bicicleta en la política climática europea y en las estrategias de transporte sostenible. Solicitaron al organismo que cofinancie la construcción de infraestructuras para el ciclismo y que proporcione fondos para estimular la política sobre el ciclismo como parte del Acuerdo Verde Europeo.

En este contexto, la Ministra holandesa de Infraestructura y Gestión de Recursos Hídricos, Stientje van Veldhoven, señaló que “con la crisis del coronavirus, más y más gente en toda Europa está viendo los beneficios del ciclismo. Este es económico, saludable y bueno para el clima y el aire limpio, lo cual significa que vale la pena prestar más atención a los buenos carriles de bicicleta, puntos de recarga para bicicletas eléctricas y buenos estacionamientos en el Benelux y en toda Europa”³².

C. México (Ciudad de México)

³⁰National Climate Agreement - The Netherlands. (Klimaattakkoord). 28 de Junio de 2019. Disponible en: <http://bcn.cl/2exap> (Julio, 2020)

³¹ *Could the pandemic usher in a golden age of cycling?* World Economic Forum. 13 de mayo de 2020. Disponible en: <http://bcn.cl/2exaq> (Julio, 2020)

³² *Dutch Cycling Embassy. Benelux Countries Take the Lead in Stimulating European Cycling Policy.* 14 de Julio de 2020. Disponible en: <http://bcn.cl/2exar> (Julio, 2020)

Los primeros pasos para promover una movilidad alternativa y fomentar el uso de la bicicleta en esta urbe se remontan al año 2004. Ese año se inauguró la Ciclovía de la Ciudad de México en lo que fue la vía del antiguo ferrocarril México-Cuernavaca. Este primer esfuerzo consistió en la construcción de una ciclovía, con un trayecto de 90 kilómetros, que hasta la fecha recorre de norte a sur la zona poniente de la ciudad y cruza cuatro delegaciones políticas: Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón, Magdalena Contreras y Tlalpan. Con posterioridad, se han impulsado otras políticas para promover la bicicleta como medio de transporte.

1. La Estrategia de Movilidad en Bicicleta, EMB

El año 2008, la Secretaría del Medio Ambiente, SMA, firmó un convenio con la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) para iniciar la elaboración del Plan Estratégico de Ciclovías que permitió establecer las estrategias, proyectos y acciones a corto, mediano y largo plazo, respecto a la construcción y la adecuación de la infraestructura y el equipamiento vial, de manera que fuese posible el uso masivo y seguro de la bicicleta como modo de transporte en el Distrito Federal³³.

La Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de México (EMB), fue impulsada por el Gobierno del Distrito Federal (Ciudad de México) en el marco de una política pública enfocada en mejorar la calidad de vida en la ciudad y, con el objeto de crear las condiciones necesarias para concretar un cambio en los hábitos de movilidad de la población, desde un enfoque de equidad, calidad ambiental, seguridad y convivencia social. La EMB, se basaba en la implementación de políticas y acciones que respondieran a dos principios básicos:

- a. Creación de la infraestructura necesaria para que los ciclistas, considerando la conectividad intermodal, tuvieran la posibilidad real de hacer sus recorridos de manera segura y confortable
- b. Promoción y difusión del uso de la bicicleta, tanto de manera recreativa como para el transporte cotidiano, destacando las ventajas y beneficios personales y sociales que esto implicaba.

2. Plan Bici CDMX

El año 2018, con el fin de establecer las bases para impulsar políticas públicas en materia de movilidad sustentable durante los años siguientes en la metrópoli, el Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA), presentó de manera coordinada junto con la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el “**Plan Bici CDMX**”. Entre las políticas públicas en materia de movilidad sustentable, se encuentran la duplicación de kilómetros de infraestructura ciclista, la creación de bici-estacionamientos masivos y semi-masivos en estaciones del Sistema de Transporte Colectivo (STC), la ampliación del programa ECOBICI³⁴ a las alcaldías de Coyoacán y Álvaro Obregón, así como el aumento de 16.7 kilómetros en

³³ El Distrito Federal pasa a denominarse Ciudad de México y se eleva a rango de entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa, con todos los derechos y obligaciones que a ello conlleva.

³⁴ Sistema de bicicletas públicas. Se menciona más adelante con más detalle.

la ruta del Paseo Dominical Muévete en Bici³⁵. Además, se dejan listos proyectos ejecutivos para que la próxima administración pueda extender la red de ciclovías en avenidas como Reforma, División del Norte, Eje 2 Poniente y San Cosme.

3. Plan Estratégico de Movilidad de México 2019

Al año siguiente, se lanzó el **Plan Estratégico de Movilidad de México 2019**³⁶, que se estructura en torno a tres ejes complementarios entre sí: integrar, mejorar y proteger. Respecto del primer eje, se plantea como una de sus estrategias el integrar del uso de la bicicleta al sistema de movilidad. Las líneas de acción para alcanzar la meta incluyen:

- Construcción de dos bici-estacionamientos masivos, que incrementarán en un 100% la oferta de estacionamientos accesibles, gratuitos y seguros junto a estaciones de Metro.
- Integración operacional de la red de bici-estacionamientos masivos.
- Expansión de 30 kilómetros de la red de ciclovías de la ciudad.
- Incorporación de temas de planeación y desarrollo de políticas de movilidad ciclista a las funciones de la Secretaría de Movilidad.
- Finalización del plan de infraestructura ciclista.

Es responsabilidad de la Secretaría de Movilidad plantear los proyectos de infraestructura ciclista y trabajar en conjunto con las Alcaldías para su construcción³⁷.

Respecto del tercer eje “proteger”, se plantea como estrategia una Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta. La meta, son intervenciones en 32 intersecciones de la ciudad, 40 kilómetros de ciclovías y habilitación de 15 pasos peatonales 24 horas. La intervención de 32 intersecciones seleccionadas, se hará de acuerdo con criterios que incluyen seguridad vial, flujo peatonal y ciclista, nivel de servicio y congestión y características del espacio público. Dependiendo de las características de cada una, se harán adecuaciones geométricas, se instalará señalamiento vertical y horizontal, se retirarán obstáculos, etc³⁸.

4. Medidas frente a la pandemia del coronavirus

La Ciudad de México (CDMX) es considerada una de las ciudades con mayor congestión vehicular del mundo, con más de 21 millones de personas movilizándose en auto particular, Metro, Metrobús, tren ligero, suburbano, bicicleta y a pie. Sin embargo, en medio de la emergencia sanitaria de COVID-19 y

³⁵ Presentan "Plan Bici CDMX" para impulsar políticas públicas en materia de movilidad sustentable. Secretaría del Medio Ambiente. Gobierno e la Ciudad de México. 12 de noviembre de 2018. Disponible en: <http://bcn.cl/2exas> (Julio, 2020)

³⁶ Su objetivo es mejorar la calidad de vida, reducir desigualdades sociales, disminuir emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, y aumentar la productividad de la ciudad a través de la creación de un sistema integrado de movilidad que aumente la accesibilidad para la población, garantice condiciones de viaje dignas y seguras para to-das las personas, y optimice la eficiencia del transporte de mercancías

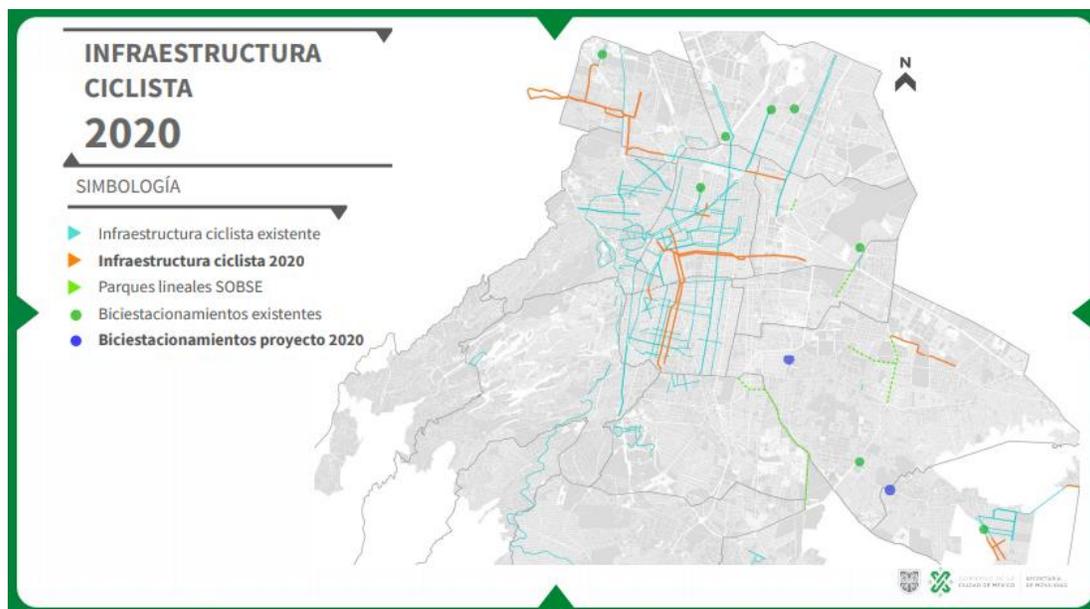
³⁷ Plan Estratégico de Movilidad de México 2019. Secretaría de Movilidad. Gobierno de la Ciudad de México. Disponible en: <http://bcn.cl/2exat> (Julio, 2020)

³⁸ *Ibíd.*

el comienzo de la reactivación de algunas actividades y comercios, la bicicleta ha sido el medio de transporte favorito de los ciudadanos. Ante esto, a fin de reducir la movilidad en el transporte público y evitar contagios, el gobierno de CDMX, puso en marcha, el 3 de junio Día Mundial de la Bicicleta, las “**Ciclovías Emergentes**”³⁹, con 54 km de 1 carril a lo largo de dos de las avenidas más grandes de la ciudad. De acuerdo con Andrés Lajous, Secretario de Movilidad de Ciudad de México (SEMOVI), estas vías son llamadas “emergentes” y no “temporales” por el tipo de materiales y técnicas para implementarlas, que utilizan confinadores fijos y pintura y elementos divisores, no solamente elementos plásticos móviles⁴⁰.

Estas ciclovías forman parte del **Plan de Movilidad Ciclista 2020**⁴¹ que mejora la infraestructura y servicios existentes para los ciclistas. Contempla la construcción de 16 bici-estacionamientos masivos para guardar las bicicletas hasta 72 horas, con un sistema de video-vigilancia de 24 horas en los que se pueden estacionar desde 80 hasta 400 bicicletas y con capacidad de otorgar servicio a unos 1.200 usuarios por día y, a finales de este año, un total de 70 km de ciclovías construidas y 2 bici-estacionamientos más⁴².

Figura 1: Infraestructura ciclista 2020



Fuente: Infraestructura y cultura ciclista 2020

Sobre el fomento a la cultura ciclista, durante el lanzamiento del Plan de Movilidad, el Secretario de SEMOVI detalló que, en coordinación con la Subsecretaría de Control de Tránsito y de la Secretaría

³⁹ Ciclovías emergentes. Lineamientos de implementación. Gobierno de la Ciudad de México. Junio, 2020. Disponible en: <http://bcn.cl/2eqsj> (Julio, 2020)

⁴⁰ “Las bicicletas son parte del transporte público”: así cambió COVID-19 el rostro de la movilidad en CDMX. Infobae. 7 de Julio de 2020. Disponible en: <http://bcn.cl/2eqsq> (Julio, 2020)

⁴¹ Infraestructura y cultura ciclista 2020. Secretaría de Movilidad. Gobierno de la Ciudad de México. 3 de Junio de 2020. Disponible en: <http://bcn.cl/2eqth> (Julio, 2020)

⁴² Op. cit. Las bicicletas son parte del transporte público”.

de Seguridad Ciudadana (SSC), se entregarán **guías ciclistas**⁴³ de forma gratuita en la Ciudad de México (CDMX), a fin de apoyar a las personas interesadas en adoptar a la bicicleta como medio de transporte durante la emergencia sanitaria COVID-19. Además, se realizará una versión virtual del programa “**BiciEscuela**”⁴⁴, el que también considera cursos dirigidos a conductores de autobuses del transporte público, de tal forma, de sensibilizarlos frente a la movilidad en bicicleta⁴⁵.

Por su parte, el **sistema de bicicletas públicas** de la Ciudad de México, ofrece a las personas que no son ciclistas habituales o a quienes no tienen su propia bicicleta, trasladarse por CDMX a través de dos opciones: EcoBici y Dezba⁴⁶.

Figura 2: Bicis públicas 2 opciones para la CDMX



Fuente: Bicis públicas

La diferencia entre ambas modalidades es que las Ecobici requieren de una cicloestación o centro de anclaje⁴⁷, mientras que las Dezba son bicicletas que no necesitan de una infraestructura que las contenga para ser ancladas o *dockless*. Ambas, se encuentran dispersas en áreas determinadas de la ciudad y para su uso debe contarse con un teléfono móvil inteligente donde se instale la aplicación del sistema que se desee utilizar⁴⁸.

Ecobici⁴⁹: este sistema posee 480 estaciones y más de 6.500 bicicletas y 340 eléctricas con pedaleo asistido. Estas cuentan con 28 estaciones exclusivas e incluyen pantallas táctiles con mapas en tiempo real y cargadores USB. Ecobici, tiene una aplicación para iOS y Android que permite medir el

⁴³ Guía ciclista de la CDMX. Secretaría de Movilidad. Gobierno de la Ciudad de México. Disponible en: <http://bcn.cl/2exav> (Julio, 2020)

⁴⁴ Biciescuela virtual CDMX. Secretaría de Movilidad. Gobierno de la Ciudad de México. Disponible en: <http://bcn.cl/2equo> (Julio, 2020)

⁴⁵ Martell, Mariana. Presentan el Plan de Movilidad Ciclista 2020. Crónica. 3 de Junio de 2020. Disponible en: <http://bcn.cl/2equh> (Julio, 2020)

⁴⁶ Guevara, Jesús. Bicis públicas: 2 opciones para la CDMX en 2020. La bicicleta. Última actualización 2 de Junio de 2020. Disponible en: <http://bcn.cl/2eqvq> (Julio, 2020)

⁴⁷ Op.Cit. *Bicis públicas*

⁴⁸ *Ibíd.*

⁴⁹ EcoBici. Gobierno de la Ciudad de México. Disponible en <http://bcn.cl/2eqw9> (Julio 2020)

tiempo y distancia de los recorridos, trazar ruta y llevar un control de los viajes. Todos los planes incluyen trayectos ilimitados de 45 minutos, en caso de viajes que excedan este tiempo aplican tarifas adicionales. Para estar registrado en el sistema se requiere una identificación válida vigente IFE/INE, licencia de manejo, cédula profesional, pasaporte, FM2 o FM3, así como una tarjeta bancaria de crédito o débito VISA o MASTERCARD, para hacer el cargo por inscripción, en el caso de registros anuales, la tarjeta debe ser nacional a tu nombre.

Cabe señalar que, para complementar la estrategia de ciclovías emergentes, el sistema público ECOBICI sumó al Plan Gradual hacia la Nueva Normalidad con **préstamo de bicicletas para la ciclovía emergente**⁵⁰.

Figura 3: EcoBici



Fuente: EcoBici: la bicicleta pública y el COVID-19

Finalmente, a principios de julio, el gobierno puso a disposición la guía **ECOBICI: la bicicleta pública y el COVID-19**⁵¹ que entrega gran cantidad de recursos, tales como: información sobre trámite, estadísticas, sanitización de bicicletas y estaciones, entre otras.

Dezba⁵². Es un sistema de renta de bicicletas eléctricas en la Ciudad de México. Para acceder al servicio es necesario bajar la aplicación al teléfono móvil (, disponible para sistemas Android) la que ubica la bicicleta mediante geolocalización y a través de un código QR desbloquea el vehículo al

⁵⁰ Op.Cit. Movilidad no motorizada Plan gradual hacia la nueva normalidad

⁵¹ ECOBICI: la bicicleta pública y el COVID-19. jueves 7 de mayo de 2020. Gobierno de la Ciudad de México. Disponible en: <http://bcn.cl/2eqw1> (Julio, 2020)

⁵² Vuela con tu Bici eléctrica por sólo \$700 MXN mensuales. Dezba. Disponible en: <http://bcn.cl/2eqwn> (Julio, 2020)

momento de escanearlo. Para su uso no es necesario registrarse sino sólo tener instalada la aplicación en el celular. El sistema posee 900 e-Bicicletas,

En tanto, respecto al sistema privado **Jump**⁵³, servicio de bicicletas, mecánicas y eléctricas, de Uber requiere del llenado del *Cuestionario de Diagnóstico de Habilidades Ciclistas*, así como una manifestación por escrito y jurada en la que el usuario certifica que cuenta con las habilidades y conocimientos suficientes para hacer un uso adecuado de la bicicleta como medio de transporte. Para utilizar estas bicicletas se requiere inscripción con la cual se recibirá una tarjeta para utilizar el servicio, el código y clave de ésta.

Cabe mencionar a **BISIGET: Inventario de ciclovías**⁵⁴, una base de datos que provee información desarrollada por el Instituto Mexicano del Transporte, que promueve alternativas de movilidad segura y limpia, entregando data de la infraestructura ciclista del territorio nacional. Ofrece ubicación geográfica, kilometraje, fotografías y tipo de ciclovía, así como atributos de puentes ciclistas, alcantarillas en ciclovías, ciclo-puertos, bici-estacionamientos y estaciones de anclaje de bicicletas públicas.

Referencias

ACUERDO General del Pleno del Consejo de la Judicatura Federal por el que se cambia la denominación de Distrito Federal por Ciudad de México en todo su cuerpo normativo. DOF: 05/02/2016. Secretaría de Gobernación, Segob. Disponible en: <http://bcn.cl/2exay> (Julio, 2020)

Banco Central de Chile. Disponible en: <http://bcn.cl/2exaz> (Julio, 2020)

Ciclomotor. Diccionario panhispánico del español jurídico. Disponible en: <http://bcn.cl/2exb0> (Julio, 2020)

Cycling in the Netherlands. National Institute for Public Health and the Environment. Ministry of Health, Welfare and Sport. Noviembre, 2018. Disponible en: <http://bcn.cl/2exag> (Julio, 2020)

Hundreds of millions of euros to boost cycling in the Netherlands. Government of the Netherlands. 23 de Noviembre de 2018. Disponible en: <http://bcn.cl/2exb3> (Julio, 2020)

Disclaimer

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.



Creative Commons Atribución 3.0
(CC BY 3.0 CL)

⁵³ Te presentamos Jump. Uber. Disponible en: <http://bcn.cl/2ey4k> (Julio, 2020)

⁵⁴ BISIGET: Inventario de ciclovías. Gobierno de México. Disponible en: <http://bcn.cl/2eqyq> (Julio 2020)