

## **REFLEXIONES DERIVADAS DE LAS SESIONES DEL TALLER:**

### **“MANUAL PARA UN ACTIVISMO CICLISTA EFECTIVO”**

Taller enfocado a activistas, técnicos y políticos:

- Iniciativas ciudadanas ciclistas en Madrid ¿Cuáles se han logrado/fracasado?
- Consecuencias del éxito/fracaso
- Motivos de éxito/fracaso ¿Qué falla? ¿En qué condiciones sí se consiguen los objetivos?
- Activismo en otras ciudades: Casos de éxito/aprendizaje/enseñanzas replicables.
- Reglas del juego en Madrid ¿Qué es particular de aquí?

#### **1. Frustración del activismo ciclista**

En las deliberaciones del taller se han apreciado dos momentos clave de manifestación de la frustración:

- Frustración por declaración de inviabilidad de propuestas en Presupuestos Participativos
- Frustración por las soluciones técnicas adoptadas en el diseño final de actuaciones

##### **1.1. Declaración de inviabilidad de propuestas en Presupuestos Participativos.**

Se han apreciado los siguientes problemas:

- Confusión entre PPPP (proyectos de gasto) y propuestas ciudadanas.
- Ineficiencia del sistema por desconocimiento activista de sus reglas:

<https://decide.madrid.es/mas-informacion/presupuestos-participativos>

- Falta de coordinación entre proponentes con propuestas similares.( “Ponte en contacto con asociaciones existentes”).
- Desconocimiento activista por opacidad del procedimiento de la programación de actuaciones
- Para proyectos muy grandes puede ser mas eficaz pedir estudios previos
- Sería aconsejable añadir un catalogo de “inviabilidades” típicas o añadir un tercer momento de respuesta

## **1.2. Frustración por las soluciones técnicas adoptadas en diseño final de actuaciones**

Se han apreciado los siguientes problemas:

- Desconocimiento activista por opacidad de los criterios de Estudio / Proyecto
- Falta de participación ciudadana entre las fases de estudio previo y proyecto de ejecución

## **2. Insuficiencia de la comunicación entre técnicos municipales y activistas**

Ni la Mesa de Seguimiento del PDMC de la legislatura anterior, ni el Foro de Participación ciclista en esta, se han mostrado herramientas eficaces para evitar los problemas de comunicación en este tema.

Parece que lo deseable es que haya un doble canal bidireccional: Presencial y Virtual

### **2.1 Herramienta presencial: Centro Social de la Bici / Casa de la Bici.**

Según recoge Gaceta Madrid, el pasado día 12 de abril de 2019 tuvo lugar una reunión entre representantes del equipo de gobierno municipal y representantes de colectivos ciclistas.

*“(estos últimos) han insistido en la necesidad de que los proyectos para la movilidad ciclista se hagan en función de los criterios establecidos en el Plan Director Ciclista, aprobado en 2008 y actualizado en 2017, reivindicación aceptada y comprometida por el equipo de gobierno.*

***De hecho, en base a esos criterios, el equipo de gobierno ha anunciado la creación de un Centro Social de la Bicicleta en la base del Teleférico situada en el Parque de Rosales, distrito de Moncloa - Aravaca, que también albergará la futura Oficina de la bicicleta.***

*Por último la alcaldesa, junto a los delegados de gobierno que le acompañaban, se ha comprometido a continuar reuniéndose para supervisar los proyectos que se vayan desarrollando ya que “Lo importante es evaluar las iniciativas que se han puesto en marcha hasta el momento y seguir mejorando para que Madrid tenga una movilidad verde”.*

Para definir esta herramienta presencial, en la sesión del taller del día 24 de abril se comentaron, entre otros, los siguientes aspectos:

→ **Oficina de la bici** (Actualmente ya se utiliza este nombre para la web municipal temática)

◆ *Qué es? Un centro informativo, mediador y con capacidad operativa para cuestiones relativas a la movilidad urbana con bicicletas. Este centro responde a necesidades locales territoriales de la ciudad de Madrid. El centro también a necesidades globales recogidas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas sobre Ciudades Sostenibles (ods 11) y Salud y Bienestar (ods 3).*

◆ *Motivación*

● *Oportunidad (no existe esta oficina pero las bicis son un tema importante y polémico)*

● *Falta importante de comunicación en la problemática ciclista*

● *Necesidad de tener un lugar de encuentro y de información práctica*

● *Necesidad de mediación en un tema polémico*

● *Necesidad de centralizar información que está fragmentada*

◆ *Equipo contratado*

● *Urbanista, experto/a sobre normativas de movilidad, Mediación / Coordinación con colectivos ciclistas y servicios técnicos municipales*

● *Comunicación y redes?/IT (para oficina virtual)*

*El equipo no puede estar formado por voluntarios/as, tiene que ser un trabajo remunerado*

◆ *Qué hace?*

● *Mediación en diferido (mediación y recogida de información entre diferentes actores sin necesidad de que estén todos presentes)*

● *Organizar grupos de trabajo sobre temáticas específicas (las actividades organizadas por la DGT podrían ser un punto de referencia)*

● *Organizar sesiones informativas*

◆ *Cómo hacerla realidad?*

● *Grupo de trabajo de MediaLab en que sigan participando activistas, personal del ayuntamiento, ciudadanxs. Hace falta una figura profesional (no voluntario) que tenga conocimientos sobre métodos de facilitación.*

## **2.2. Herramienta virtual: Página web Oficina de la Bici.**

Ya existe en la actualidad una página web con este nombre y cometido:

<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Oficina-de-la-bici?vgnextfmt=default&vgnextchannel=125331dc4f768210VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextoid=125331dc4f768210VgnVCM2000000c205a0aRCRD>

Como primera opción del Menú situado a la izquierda de la página de Portada se encuentra la de Presentación, y dentro de esta, un apartado en el que se define el objeto de esta Oficina

“¿Qué es la Oficina de la bici?”

*La Oficina de la bici es la herramienta de consulta y participación para el ciudadano que prevé el Plan Director de Movilidad Ciclista de la Ciudad de Madrid. Así, esta Oficina virtual funciona como centro de atención al ciclista y al peatón para todas aquellas cuestiones derivadas del uso de la bicicleta, de su normativa y gestión y de aquellas relacionadas en las que los ciudadanos puedan requerir asistencia para facilitarles su relación con la bici en la ciudad. También corresponde a la Oficina de la bici colaborar en la gestión y dinamización de la participación ciudadana y establecer canales a través de los que suministrar información al usuario y recoger las opiniones del mismo para trasladarla a los gestores del Plan. La gestión de la Oficina de la bici corresponde a la Dirección General de XXX del Ayuntamiento de Madrid.”*

En esta misma página de Portada se encuentran otras opciones de Menú y cuatro accesos directos a temas relevantes:

- Promoción de la bicicleta
- Revisión y actualización del PDMC
- Mapa de la Bici
- BiciMAD

En línea con los momentos de incomunicación / frustración identificados, se plantea a continuación una posible ampliación de los contenidos de la web, para mejorar su funcionamiento en este sentido.

### **2.2.1. Propuestas relativas a Programación de actuaciones**

Para dar cumplimiento a sus objetivos de consulta y participación se propone la incorporación de un quinto acceso directo desde la Portada con la denominación tentativa: \* Proceso de desarrollo del PDMC: Programación, Estudios y Proyectos.

Esta página debería informar sobre la secuencia operativa que los servicios técnicos municipales siguen para el desarrollo del PDMC, por ejemplo: >> Programación previa o tentativa >> Estudio de viabilidad >> Programación revisada >> Esquema funcional / Anteproyecto >> (Publicidad / Participación) >> Proyecto de Ejecución >> Programación de ejecución >> Licitación obras >> Construcción.

Un aspecto importante a explicitar es la limitación presupuestaria. Dependiendo del tipo de actuación considerada será más eficiente la financiación a través de:

- Presupuestos ordinarios (actuaciones de mayor envergadura)
- Presupuestos Participativos (estudios previos, actuaciones menores)
- Presupuesto de Conservación de Vías Públicas (actuaciones puntuales)

Pero probablemente la información más crítica para hacer eficaz la participación del activismo ciclista sea, por una parte la relativa a los criterios para la inclusión en la Programación de actuaciones, antes mencionada, y por otra los criterios de definición de las soluciones técnicas previstas en las actuaciones concretas.

Con carácter tentativo, sin que el orden expuesto presuponga prioridad o nivel de importancia se apuntan aquí posibles criterios para la inclusión en la Programación de un tramo de actuación:

- Pertenencia del tramo o itinerario a la red prevista en el PDMC
- Asignación presupuestaria para estudio de viabilidad obtenida en los PPPP
- Idoneidad para la adecuada distribución zonal urbana (centro, periferias)
- Otros elementos de oportunidad política
- Mejora en la continuidad de la red existente (¿?)
- Mejora en la funcionalidad de la red existente (¿?)

- Actuación en un tramo de la red con condiciones desfavorables (pendiente, velocidad, etc.)
- Buen nivel de servicio de la vía en que se prevé la actuación
- Oportunidad de mejora peatonal o de transporte público en la actuación
- Baja dificultad técnica (solo señalización, sin necesidad de obra civil)
- . Limitación de producción técnica de estudios (municipal)
- Limitación de capacidad técnico – presupuestaria de proyectos (consultoría)
- Limitación presupuestaria para ejecución de obras

Estos criterios pueden además estar afectados por diferentes coeficientes de ponderación, según la actuación concreta analizada.

### **2.2.2. Propuestas relativas a las soluciones técnicas de proyecto.**

La página web de la Oficina de la Bici indica en su referencia al PDMC

*“La revisión y actualización del Plan Director de Movilidad Ciclista define las nuevas estrategias de intervención en materia ciclista por el Ayuntamiento de Madrid. En concreto, el documento se ha elaborado con un objetivo común que resume su espíritu, el de la **equidad ciclista**, entendida como la promoción de la movilidad ciclista para el conjunto de la ciudadanía, atendiendo las necesidades de todos. Y parte de la base de que la bicicleta como un vehículo más debe tener su presencia en la calzada.*

*De esta manera la movilidad ciclista con su aliada “natural”, la movilidad a pie, y su complementariedad con el transporte público va a ayudar a permitir un uso más amable y eficiente del espacio público, disminuyendo el impacto ambiental de la movilidad y consiguiendo una ciudad más amable para todos.”*

Muchos son los criterios a la hora de situar en la calzada de la vía en la que se va a actuar el carril reservado o compartido ciclista. Los servicios técnicos municipales tiene en estudio la redacción de un Manual de Diseño de Vías Ciclistas propio para la ciudad de Madrid. Este deberá proporcionar criterios generales para la más idónea funcionalidad ciclista, así como de relación de las actuaciones ciclistas con la movilidad peatonal, con el transporte público y con el resto de vehículos motorizados, atendiendo especialmente al diseño de las intersecciones con el resto de usuarios de la vía.

En tanto se sustancia este Manual de Diseño, parece crítica la participación ciudadana entre las fases de diseño previo y redacción del proyecto de ejecución.

### **2.3. Aspectos operativos de la página web.**

Aunque el diseño web precisará de trabajos especializados, se pueden identificar dos contenidos clave:

- Las páginas informativas del trabajo municipal, de acceso abierto a toda la ciudadanía.
- Las páginas de recepción y respuesta a las sugerencias y alternativas. Para asegurar su operatividad debería ser de acceso para usuarios registrados y dotada de una figura de moderación para que su funcionamiento no se convierta en un “bombardeo de ideas” no convergentes hacia el objetivo buscado.