

# **ESTRATEGIA INTEGRAL PARA EL USO DE LA BICICLETA EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA – EL CASO DE ROSARIO**

**Javier Cantarella**

Particular, Rosario, Argentina. javiercantarella@gmail.com

**Miguel Hoyos**

Universidad de Los Andes, Bogotá, Colombia. md.hoyos729@uniandes.edu.co

**Miguel Ángel Ortiz Arrieta**

Universidad de Los Andes, Bogotá, Colombia. ma.ortiz68@uniandes.edu.co

**Daniel Paez**

Universidad de Los Andes, Bogotá, Colombia. dpaez@uniandes.edu.co

**Florencia Rodriguez**

Particular, Buenos Aires, Argentina. flor.touron@gmail.com

## **RESUMEN**

A pesar de los evidentes esfuerzos, América Latina se encuentra rezagada en el fomento del uso de modos alternativos, perdiéndose de los beneficios asociados e incluso incurriendo en costos mayores (v.g. emisiones contaminantes y costos en salud). Aunque hoy la bicicleta es una solución social y ambiental a los grandes retos urbanos, no existen procedimientos claros que permitan a los gobiernos nacionales y locales implementar iniciativas efectivas y económicamente viables.

La iniciativa busca consolidar una red de ciudades latinoamericanas comprometidas con el uso de la bicicleta, que ayude a otorgar legitimidad técnica y política a la bicicleta como solución de movilidad, evitar esfuerzos duplicados entre ciudades y permitir que el desarrollo, evaluación e implementación de las iniciativas se construyan bajo un marco robusto generado a partir de la acción colectiva y la cooperación a nivel regional, que tenga en cuenta experiencias pasadas. La ciudad de Rosario sirve como radiografía para entender los procesos en pro de la bicicleta.

El estudio permite obtener una evaluación integral de las políticas ciclistas y obteniendo finalmente la identificación de obstáculos y desafíos. La seguridad, el confort y la visión de la bicicleta son puntos claves que se abordan en este proceso sustentado en la participación de la ciudadanía.

Finalmente se identifican y se detallan los puntos claves que permiten desarrollar un proceso de crecimiento de uso de la bicicleta en Rosario.

### **1. Estrategia Integral para el Uso de la Bicicleta en ciudades de América Latina**

En los países de América Latina y el Caribe se puede encontrar una serie de desafíos y oportunidades de desarrollo que son comunes a ellos, o por lo menos a algunos de ellos. Estas dificultades pueden ser sobrepasadas, y las oportunidades aprovechadas, de forma más efectiva y eficiente a través de la acción colectiva y la cooperación regional. Uno de estos desafíos se encuentra en la movilidad urbana, y una oportunidad muy interesante es la que presenta el uso de la bicicleta.

A pesar de los evidentes esfuerzos, la región se encuentra rezagada en el fomento del uso de modos alternativos, perdiéndose de los beneficios asociados e incluso incurriendo en costos mayores (v.g.

emisiones contaminantes y costos en salud). Aunque hoy la bicicleta es una solución social y ambiental a los grandes retos urbanos, no existen procedimientos claros que permitan a los gobiernos nacionales y locales implementar iniciativas efectivas y económicamente viables.

El uso de la bicicleta tiene elementos comunes entre colectividades y pueden ser abordados a nivel regional sin desconocer las particularidades de cada ciudad. Es así como un enfoque regional le otorga legitimidad técnica y política lo cual permite que una estrategia conjunta sea independiente de los intereses locales del momento y logra una sinergia de colaboración entre países que propende por la sostenibilidad de la medida.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en el marco de su iniciativa de Bienes Públicos Regionales, decidió financiar en el año 2014 el proyecto “Estrategia Integral para el Uso de la Bicicleta en Ciudades de América Latina”, formulado conjuntamente entre el Ministerio de Transporte de Colombia, la Secretaria del Medio Ambiente del Estado de México, las autoridades de Transporte de Rio de Janeiro y de Rosario y la Universidad de los Andes de Bogotá.

El objetivo principal del proyecto, cuya ejecución está a cargo de la Universidad de Los Andes, es el de generar una estrategia integral que permita posicionar la bicicleta como un modo cotidiano de transporte en las ciudades de América Latina y el Caribe. Se tendrá como resultado un bien público regional que le permita a cada país producir y adoptar los marcos regulatorios, institucionales, técnicos y financieros necesarios para impulsar una política pública a ser incluida en los planes de desarrollo locales con acciones dirigidas a reducir la desigualdad y el impacto ambiental.

La iniciativa busca consolidar además una red de ciudades latinoamericanas comprometidas con el uso de la bicicleta, que ayude a otorgar legitimidad técnica y política a la bicicleta como solución de movilidad, a evitar esfuerzos duplicados entre ciudades y a permitir que el desarrollo, evaluación e implementación de las iniciativas se construyan bajo un marco robusto generado a partir de la acción colectiva y la cooperación a nivel regional, que tenga en cuenta experiencias pasadas. Así mismo, queremos contribuir a la generación de conocimiento en la región que gire en torno al uso y promoción de la bicicleta, además de ayudar a la movilización de recursos para que los modos no motorizados se posicionen en las políticas públicas a nivel local y regional.

El proyecto se ha dividido en tres áreas de trabajo: Diagnósticos y Casos de Estudio, Guías y Estudios, y un Sistema Integral para el uso de la Bicicleta.

Para el buen desarrollo del proyecto era necesario contar con el apoyo de actores estratégicos en diferentes países de la región. Esta ayuda llegó por parte del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés) en Ciudad de México, la fundación Despacio en Bogotá, la asociación civil Transporte Ativo en Rio de Janeiro, y el consultor Javier Cantarella en Rosario.

Luego de más de seis meses de trabajo, estas personas y entidades elaboraron un diagnóstico de los indicadores clave de gestión y desempeño, de las condiciones de infraestructura, de regulación y de promoción para la bicicleta como modo de transporte urbano en cada una de sus ciudades. Realizaron además una serie de recomendaciones para llegar al estado en el que se deberían encontrar en cada una de esas cuatro áreas. Hicieron la identificación de los actores que de alguna u otra manera tienen que ver con el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano y propusieron una red de aquellos que deberían intervenir en este tema junto con las relaciones que deberían mantener. El aporte más importante de estos diagnósticos fue desarrollar una metodología con un approach más cualitativo y con un componente fuerte de participación. De esta manera, las experiencias y opiniones de los actores clave de cada ciudad se tuvo en cuenta en el diagnóstico.

Esta información sirvió de insumo para que consultores internacionales contratados en el marco del proyecto, desarrollaran estudios y recomendaciones adaptados a la región sobre la institucionalidad, la

equidad, la seguridad vial, la salud pública y el medio ambiente en torno a la bicicleta. La institucionalidad fue estudiada por Jeroen Buis, de Bélgica, el tema de equidad estuvo a cargo de la University College London (UCL) en Londres, y, por último, la seguridad vial la analizó Anne Eriksson, de Dinamarca. Estos consultores son expertos en el tema que les corresponde y conocen muy bien la situación tanto en Europa como en Latinoamérica, lo que permite identificar buenas prácticas y realizar sugerencias para el contexto regional.

## 2. El estudio en la ciudad de Rosario

Durante 2015 se realizó el trabajo en la ciudad de Rosario analizando primero la movilidad urbana y la participación de la bicicleta y luego de manera integral las cuatro áreas temáticas de políticas ciclistas: Infraestructura, promoción y participación, normativa y servicios.

Para la ejecución del análisis se utilizó la Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2008, la participación y aportes de datos relevados por el EMR, relevamientos visuales y la opinión de vecinos, ciclistas urbanos y actores claves de la movilidad. Este último punto es una base importante del análisis ya que se desarrolló una vasta actividad participativa buscando obtener la mirada de organismos públicos, asociaciones civiles y ciudadanos por lo cual se realizaron entrevistas con actores claves, talleres de consulta con actores de la movilidad y focus groups con ciudadanos usuarios y no usuarios de la bicicleta.

En cuanto a la evaluación de la infraestructura se realizaron trabajos de coordinación comandado por la Universidad de Los Andes entre las cuatro ciudades donde se realizaba el estudio, la propuesta de analizar la infraestructura desde los criterios de diseño del Manual de Diseño para Tránsito de Bicicletas (CROW & Groot, 2007) generaron la necesidad de establecer parámetros que permitan evaluar de manera homogénea la infraestructura ciclista.

## 3. El uso de la bicicleta en la ciudad de Rosario.

El último dato a nivel global sobre la participación de la bicicleta en la ciudad de Rosario se posee de la EMD 2008, donde se observaba que en la ciudad de Rosario se realizaban 1.327.618 viajes diarios, de los cuales la bicicleta se lleva el **5,3 %** de los mismos, con **69.802 viajes diarios**.

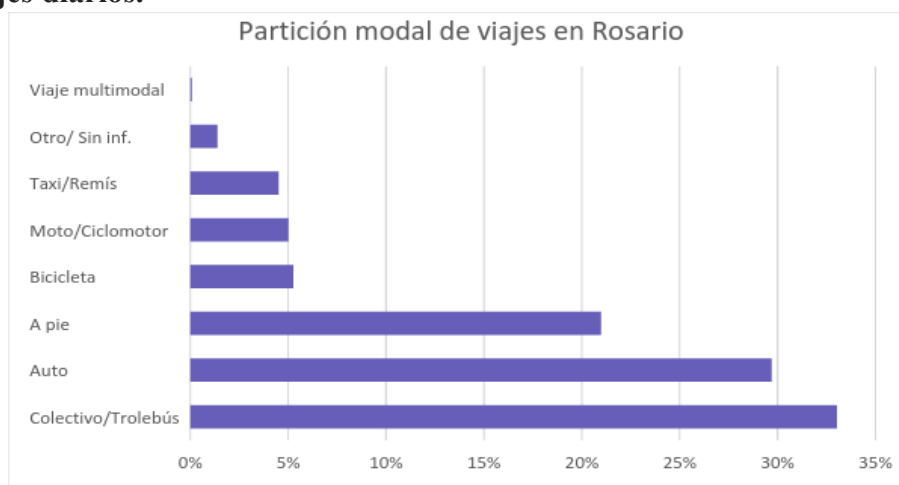


Ilustración 1- Partición modal. Fuente EOD 2008

Si consideramos las características principales de los viajes en bicicleta en el año 2008 debería notarse que el usuario principal son hombres (70%) de entre 20 y 29 años (26%) que viajan por trabajo (56%) de nivel socioeconómico bajo (38%) y con origen o destino en el distrito Centro (30%).

Esta caracterización de la movilidad ciclista, si bien han posicionado a Rosario como la ciudad latinoamericana con mayor participación de la bicicleta en viajes diarios no refleja los resultados de la implementación del Plan Integral de Movilidad realizado en el año 2011, donde se como uno de sus ejes principales “EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE NO MOTORIZADO” y desde ese momento se vienen desarrollando distintas políticas que promueven el uso de la bicicleta.

Por lo cual se sumaron al análisis conteos específicos desarrollados por el EMR para evaluar la implantación de distintas ciclovías, donde se observa en todos los casos un incremento de la circulación de ciclistas, luego del desarrollo de las mismas.

La ciclovía desarrollada sobre Avenida Pellegrini se presenta como un caso emblemático por el impacto provocado en la ciudadanía al intervenir un eje vial simbólico. En este caso la implementación de la ciclovía logro aumentar la utilización de la avenida por bicicletas pasando de un 2,8% a un 12% del total de vehículos.

	Antes de la implementación	3 meses después de la implementación	1 año y medio después de la implementación	2 años y medio después de la implementación
Volumen Bicis	94	210	310	384
Volumen Total	3328	2488	3371	3191
% Bicis en la composición de la calle	2,80%	8,40%	9,20%	12,00%

Tabla 1- Censos en Av. Pellegrini - Fuente EMR

Se concluye que la utilización de la bicicleta aumenta con la implementación del PIM pero no se poseen datos integrales que permitan cuantificar este efecto a nivel de toda la ciudad.

#### 4. La Infraestructura ciclista.

Rosario fue pionera en la construcción de ciclovías. Los primeros espacios reservados en la ciudad de Rosario para la circulación de bicicletas, datan de unos 30 años atrás con una prueba piloto de ciclovías ubicadas a la izquierda de la calzada. Esta forma de materializar ciclovías fue adoptada por la ciudad y a pesar de ser sólo pintura se logró el respeto de los vehículos motorizados. Hoy en día se sigue adoptando, con mejoras cualitativas, esta forma de delimitación de los espacios circulatorios para ciclistas.

La red de ciclovías de la ciudad de Rosario se encuentra en pleno desarrollo, hoy cuenta con poco más de 100 km. de recorridos ciclistas que incluyen ciclovías; bicisendas y calles calmas pero aún no completa una red que alcance y conecte a toda la ciudad.

Esta red se divide principalmente en dos grandes grupos que se diferencian sustancialmente en el paradigma de diseño adoptado:

- un primer grupo, cuenta con ciclovías y bicisendas realizadas previas al Plan Integral de Movilidad (PIM), donde la infraestructura ciclista se realizaba para cumplir una ordenanza que establecía que toda nueva vialidad debía incluir espacio para los ciclistas y este se materializaba donde “no molestara” o “donde se podía” o “donde no modificaba el proyecto”. Allí tenemos unos 20 Km. de mayormente bicisenda sobre cancheros centrales, sin conexión o sin recorridos directos y dan poca seguridad vial y comodidad.

El otro grupo realizado luego del PIM tuvo en cuenta criterios de diseños cicloinclusivos, como los mencionados por el Manual de Diseño para Tránsito de Bicicletas (CROW & Groot, 2007) utilizado como base para el diseño de infraestructura de bicicletas en Holanda.

- **Coherencia:** rutas lógicas, continuas y bien señalizadas para los ciclistas.
- **Rutas directas:** trazados que no generen desplazamientos innecesarios o mayores recorridos para los usuarios.
- **Seguridad vial:** consideraciones de segregación y manejo de señalización especialmente en las intersecciones.
- **Comodidad:** soluciones adecuadas para manejo de desniveles especialmente en las intersecciones, texturas de pavimentos, anchos de carril. En general diseños que minimicen el esfuerzo físico para el usuario.
- **Rutas atractivas:** definición de rutas según entorno y tipo de infraestructura, elementos de paisaje y mobiliario.

Estos nuevos criterios adoptados se traducen en que las nuevas ciclovías:

- ✓ Se emplazan sobre avenidas que configuran los trazados más **directos y atractivos**.
- ✓ Se delimitan sobre la margen izquierda donde en avenidas los vehículos motorizados tienen los giros prohibidos y la fricción con el transporte público especialmente en zonas de paradas no existe. De esta manera los ciclistas no encuentran ningún obstáculo más que los semáforos. Esto configura recorridos más **directos**, con mayor **seguridad vial** y más **comodidad**.
- ✓ Las ciclovías se materializan de la misma manera en su mayoría, con señalización horizontal y vertical homogénea y a nivel de calzada lo que da mayor **comodidad y coherencia**.
- ✓ Tienden a anchos mínimos de 1,50 metros de circulación libre y 0,50 metros de separación con el tráfico vehicular.

A modo de determinar el estado actual de la infraestructura ciclista en la ciudad de Rosario se caracterizan los 103 Km. de ciclovías existentes determinando su estado y grado de utilización. Se identificaron tipos de estado de ciclovías y bicisendas que tienen que ver no sólo con la infraestructura sino también con la tipología y la señalización.

- 3 tipos de estado: Bueno – Regular – Malo
- 3 grado de uso: Alto (+100 ciclistas/hora) – Medio (20-100 ciclistas/hora) – Bajo (<20 ciclistas/hora)

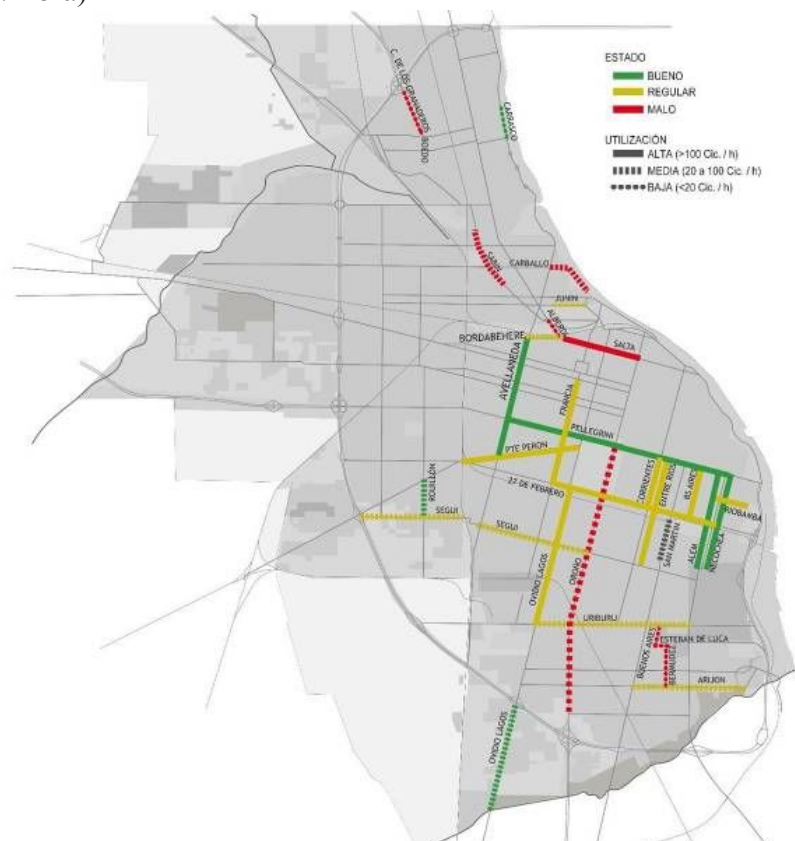


Ilustración 2- Estado de las ciclovías existentes

Sumado al estado propio de cada ciclovía se analizó, también, desde una visión integral evaluando el cumplimiento de los criterios de diseño del Manual de Diseño para Tránsito de Bicicletas (CROW & Groot, 2007) presentados anteriormente.

Como resultado de esta evaluación se observa que el criterio de coherencia es el que presenta mayor déficit principalmente por tratarse de una red en proceso de elaboración por lo cual presenta gran cantidad de tramos no conectados. El otro punto que presenta aspectos negativos son la seguridad y comodidad, debido al déficit que presenta el mantenimiento de la infraestructura y la señalización. La política de desarrollar la infraestructura sobre avenidas o calles principales redundante en buenos índices para los criterios de rutas atractivas y directas. La infraestructura ciclista se complementa con el estacionamiento para bicicletas. En este aspecto se observa que en los últimos años se instalaron más de 1000 puestos de estacionamiento en la vía pública diseñados específicamente para la seguridad de las bicicletas.

Adicionalmente se posee la disponibilidad de estacionamiento gratuito en playas de estacionamiento privada. Esta medida fue sancionada por ordenanza local en el año 1986 pero recién en el año 2012 se tomó la decisión de obligar el cumplimiento de esta normativa y progresivamente se aumenta la cantidad de espacio disponible para el estacionamiento de bicicletas de manera segura.

#### **5. Participación ciudadana y promoción**

La ciudad de Rosario cuenta con una trayectoria de participación ciudadana, así como en información y estrategias de promoción implementadas desde el estado municipal principalmente y complementado por actividades desde organizaciones o grupos de ciudadanos que buscan fomentar el uso de la bicicleta.

Se puede mencionar como actividades de participación, información y promoción:

- Calle recreativa
- Todos en Bici
- Acciones de la gerencia de Relaciones con la ciudadanía del EMR
- Proyecto Rosario en Bici
- Plan Integral de Movilidad
- Mesa de Transporte No Motorizado

La asociación civil STS desarrolló el proyecto Rosario en Bici con el cual fomenta el uso de la bicicleta mediante información y acciones en la vía pública. Entre los usuarios de bicicleta se presenta como un proyecto de suma utilidad y reconocido como una herramienta que ayuda a la promoción de la bicicleta. Cabe destacar que esta asociación participó de la Mesa de Transporte No Motorizado en el año 2012 y 2013 junto a otras agrupaciones de la sociedad civil y organismos públicos coordinado desde el EMR siendo un espacio de trabajo donde se elaboró un programa de transporte no motorizado.

La realización de un taller específico en estudio de caso de la ciudad de Rosario involucró a distintos actores de la movilidad y se observó un trabajo mancomunado con participación de los distintos actores de la sociedad, buena comunicación y con objetivos comunes pero con falta de un espacio permanente de participación. Si se hizo notar la falta de involucramiento de actores claves como asociaciones de comercio, comercios específicos de bicicletas, medios de comunicación, entidades financieras y organismos públicos de salud y educación.

El EMR llevó y lleva adelante distintas acciones de promoción y participación ya sea como parte de la elaboración del PIM, con campañas de promoción específica como “Todos en Bici” o con las acciones continuas desarrolladas por la gerencia de Relaciones con la ciudadanía del EMR. Estas acciones se evaluaron como positivas ya que representan un esfuerzo continuo por parte del estado pero con impactos puntuales, ya que en las distintas actividades de participación hicieron notar el desconocimiento de las acciones realizadas.

Por último la evaluación de las acciones de promoción entre vecinos usuarios o no de la bicicleta y actores claves de la movilidad resalta la importancia de la Calle Recreativa, ya que

es una acción de impacto en toda la ciudad de presencia continua y que generó cambios de hábito. Todos los ciudadanos consultados conocían esta acción, la evaluaban de manera positiva y como posible modificador de actitud hacia los modos no motorizados.

La calle recreativa es un espacio libre de vehículos motorizados que permite, durante los domingos por la mañana, el paseo gratuito y seguro en bicicleta, a pie o en patines de miles de personas. Este espacio se genera sobre calles emblemáticas donde se prohíbe la circulación de vehículos y se generan un espacio de recreación que atraviesa gran parte de la ciudad.

#### **6. Bicicleta Pública. Mi Bici – Tu Bici**

Se trata de un sistema automatizado de alquiler de bicicletas públicas, que se constituye como un modo complementario al transporte urbano de pasajeros. Esto se logra mediante la posibilidad de otorgar un tiempo de uso gratuito para traslados de corta duración. A su vez, flexibilizando el nivel de penetración ofrecido por el Transporte Urbano de Pasajeros, dando la opción de contar con un modo de transporte de recorrido variable, en combinación con el mismo.

La fase inicial del sistema dispone 18 estaciones distribuidas en el área central, en lugares de intenso uso público y en sedes universitarias cercanas. Contará con un mínimo de 180 y un máximo de 220 bicicletas en servicio más un stock de bicicletas para reposición durante tareas de mantenimiento. Se dispone una relación de ocupación de las estaciones tendiente a 1:2 (una bicicleta cada 2 anclajes) y un 15-20% del total de las bicicletas reservadas para reposición durante tareas de mantenimiento.

El uso del servicio requiere una suscripción para obtener el alta en el sistema, que podrá variar en duración. El modo de acceso y el pago de fracciones de uso que excedan el tiempo gratuito (período inicial de cada uso) se llevan a cabo a través de la Tarjeta Sin Contacto “Movi” correspondiente al transporte urbano de pasajeros (utilizada desde Noviembre de 2011) Las bicicletas se extraen de una estación previa validación del usuario, se utilizan y se depositan en cualquier otra estación del sistema.

Esta modalidad contempla dos usos complementarios: uno con fines recreativos y/o turísticos, que, priorizando el circuito ribereño, vincule los puntos turísticos más relevantes de la ciudad y otro, circunscrito al área central extendida, como servicio de transporte público destinado a realizar trayectos cortos que complementen al sistema de Transporte Urbano de Pasajeros y aliente la intermodalidad.

Los criterios generales que se han considerado en la definición de las ubicaciones han sido:

- Conexión directa con puntos de gran atracción de viajes
- Posibilidad de intermodalidad
- Lugares de fácil ubicación y visibilidad
- Seguridad para los usuarios del sistema
- Armonía con el entorno urbanístico
- Disponibilidad en el espacio público

#### **7. Obstáculos para el desarrollo de la bicicleta en la movilidad urbana**

- Escasa visión de la bicicleta como un modo de transporte

Sobre este punto, es notable la diferencia de visión entre los usuarios de bicicleta y los actores involucrados respecto de los no usuarios. Dentro del primer grupo existe una sensación de estar en inferioridad de condiciones en relación a los modos no motorizados dentro del espacio público. Este sentimiento de “invisibilidad” está siendo revertido sin embargo por la política de ciclovías, que dan jerarquía a la bicicleta como modo de transporte.



En cuanto a los ciudadanos que no utilizan la bicicleta, no se encuentran en general abiertos a considerarla como modo de transporte, pero se registra un efecto positivo de la calle recreativa, que siembra posibilidades de un contacto con la bicicleta con fines recreativos, siendo este un primer paso para un potencial cambio de visión.

- Poca visibilidad de las acciones de promoción

Pese a las activas acciones de promoción que se han llevado a cabo en la ciudad de Rosario, tanto desde la esfera estatal como desde organizaciones de la sociedad civil, es llamativo el desconocimiento generalizado de las mismas por parte de la ciudadanía. Incluso quienes son actualmente usuarios mostraron un desconocimiento importante, de modo que la promoción no estaría alcanzando de forma efectiva a nuevos usuarios.

- Identificación de la bicicleta como modo inseguro

Gran parte de los usuarios de la bicicleta son usuarios habituales y con un convencimiento elevado de los beneficios que este modo les genera. Aun así, la problemática de la inseguridad, tanto ciudadana como vial, es un factor que puede influenciar negativamente su elección modal, como por ejemplo eligiendo restringir el uso de la bicicleta a ciertos horarios o zonas. Asimismo, la sensación de inseguridad es un factor de gran influencia para aquellas personas que no son usuarias de la bicicleta pero que se muestran abiertas a un cambio modal.

- Presencia de una cultura del confort y el status

La sensación de comodidad y velocidad que ofrecen los modos motorizados es un obstáculo difícil de romper, oponiéndose a la bicicleta como modo que supone un esfuerzo. Sin embargo, existe sobre todo en los usuarios de automóvil una valoración negativa de la bicicleta con raigambre cultural, ya que se la considera un modo apto únicamente para jóvenes y trabajadores de bajos ingresos, mientras que el automóvil es símbolo de un status social elevado.

- Restricción presupuestaria

La infraestructura ciclista se realiza con una importante decisión política del estado municipal, que no solo destina fondos, sino que también posee un equipo técnico abocado a la tarea de planificar y diseñar la infraestructura ciclista con una visión profesional siguiendo los avances técnicos específicos y con equipos propios que promocionan la bicicleta de manera continua. De todos modos, se presenta como un obstáculo la falta de un presupuesto y un equipo específico para el mantenimiento y la limpieza continua de la infraestructura.

## **8. Desafíos para el desarrollo de la bicicleta**

Se plantean una serie de desafíos para lograr el objetivo de convertir a la bicicleta como un modo habitual para los desplazamientos en la ciudad de Rosario:

- Generar una visión en la opinión pública que jerarquice a la bicicleta como un modo de transporte más, en pie de igualdad con el resto de los modos, haciendo foco sobre sus beneficios sociales y ambientales. Ya sea de manera habitual o esporádica, que se convierta en una alternativa de desplazamiento universal y no una práctica asociada a ciertos grupos específicos.

- Lograr que importantes actores se involucren en políticas ciclo-inclusivas. Áreas gubernamentales como Salud o Educación, medios de comunicación, comercios, entidades financieras, entre otros, son actores de amplia llegada a la población que potenciarían la efectividad de las acciones de promoción.
- Generar acciones de promoción efectivas, que puedan ser evaluadas. La calle recreativa se convirtió en la principal acción de promoción, mientras que otras acciones de difusión no han logrado una recepción adecuada. Por ello deben priorizarse las acciones de alto impacto y masividad, que producen los efectos deseados sobre la población objetivo.
- Lograr el acercamiento de la población a la bicicleta. Ya sea de manera lúdica o recreativa, ese acercamiento se presenta como un primer paso hacia la visibilización de la bicicleta como alternativa a los desplazamientos diarios. En este punto se destaca la calle recreativa, de amplio reconocimiento y generadora del acercamiento mencionado. Parte del desafío es mantener consolidada esta política con posibles crecimientos en extensión física o temporal.
- La inseguridad es un aspecto que involucra a la ciudad en su conjunto, pero en relación al uso de la bicicleta se genera el desafío de brindar seguridad a los usuarios, para lo cual se plantean las siguientes premisas:
  - Buena iluminación en las calles;
  - Buena señalización;
  - Superficies de rodamiento de buena calidad.
  - Consolidar un equipo con presupuesto asignado para mantener las superficies de rodamiento, la señalización y la limpieza de las ciclovías, lo cual redundará en más seguridad y comodidad en los ciclistas actuales y nuevos usuarios.

## 9. Conclusión

La ciudad de Rosario se encuentra en un camino con obstáculos y desafíos para fomentar el uso de la bicicleta, con puntos a mejorar en cuanto a la seguridad, la infraestructura o las actividades de promoción, pero se observa una mejora continua en cuanto a políticas de promoción de la bicicleta y con resultados efectivos incrementando día a día en su uso.

Se destacan tres puntos que vistos desde la situación actual de la bicicleta en Rosario se presentan como las claves para lograr las mejoras relevadas y el incremento de su uso.

- Tener un Plan de Movilidad consensuado, donde se priorice la bicicleta. Pero el plan solo no alcanza, es indispensable un organismo comprometido en su implementación dotado de recursos y con un área específica de transporte no motorizado con profesionales especializados en diseño de infraestructura ciclista y la implementación de sus políticas. Es decir que la promoción de la ***bicicleta sea una política de estado***.
- ***Agrupaciones de la sociedad civil*** que promuevan la bicicleta de manera activa y organizada. Los beneficiarios de las mejoras para los ciclistas son los usuarios actuales y los futuros, pero ganar espacio público para la bicicleta afecta a muchos actores. La posibilidad de contar con actores que visibilicen los beneficiarios y que exijan al estado más y mejores políticas, es una parte fundamental en la implementación y en la mejora del Plan.
- ***Subirse a la bicicleta***. Gran parte de los ciudadanos, usuarios o no de la bicicleta, hasta sus detractores, todos reconocen y valoran de manera positiva el espacio denominado Calle Recreativa en el cual muchos descubren o vuelven a sentir las sensaciones de moverse en bicicleta, desde un lugar recreativo, pero es el primer paso para poder convertir a la bicicleta en un modo de desplazamientos habituales.