

Universidad Miguel Hernández de Elche
Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de Elche
Titulación de Periodismo

Trabajo Fin de Grado
Curso Académico 2017-2018



Elche a pedales

Elche by bicycle

Alumno/a: Víctor Martínez Maciá

Tutor/a: Félix Arias Robles

[RESUMEN]

El servicio de transporte público en bicicleta de Elche (Bicielx) cumplió ocho años durante el pasado mes de junio de 2018. A pesar de las numerosas dificultades a las que ha tenido que enfrentar (presupuesto escaso, infraestructuras deficitarias...), desde incluso antes de ponerse en funcionamiento, el préstamo de bicicletas públicas en la ciudad se ha consolidado. gracias a una expansión paulatina por todo el territorio de la ciudad. Tras iniciarse con apenas 14, Bicielx cuenta actualmente con 39 estaciones y un total de 330 bicicletas públicas. A fecha de junio de 2018, el servicio cuenta con un total de 11.961 usuarios activos. Los responsables de la movilidad del Ayuntamiento de Elche trabajan para mejorar las infraestructuras ciclistas de la ciudad, aspecto clave para conseguir un aumento del uso de la bicicleta en la ciudad.

Palabras clave

Bicielx, Elche, bicicleta, movilidad urbana, infraestructuras, transporte público, sostenibilidad



Abstract

The public transport service by bicycle of the city of Elche (Bicielx) was installed eight years ago. Despite a lot of difficulties that its managers have faced, the service is now consolidated due to a moderated expansion all over the city. Bicielx started with only 14. Today, it has 39 and a sum of 330 bikes. In June 2018, the service has 11.961 active users. The politics in charge of the mobility in Elche are fighting to improve the infrastructure, a key aspect to increase the use of the bicycle in the city.

Key Words

Bicielx, Elche, bicycle, urban mobility, infrastructures, public transport, sustainability

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL REPORTAJE	4
2. MATERIAL Y MÉTODO DE TRABAJO	6
2.1. ESTRATEGIA DE DIFUSIÓN	9
3. TÍTULO DEL REPORTAJE PUBLICADO	11
3.1. REPORTAJE COMPLETO	11
4. INTERPRETACIÓN DERIVADA DE LA INVESTIGACIÓN	33
5. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES.....	35
6. MATERIALES E INFRAESTRUCTURA UTILIZADA.....	37
7. ANEXO I: ANTEPROYECTO.....	38

1. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL REPORTAJE

Para el año 2030, el Banco Mundial estima que el 60% de toda la población mundial vivirá en ciudades. Una de las causas de este hecho será el incremento del parque automotor en sus calles. Los vehículos privados son una de las principales fuentes contaminantes de las urbes y, por ello, las administraciones llevan años trabajando en transportes alternativos para que la movilidad urbana sea sostenible.

La Unión Europea aprobó en el año 2010 la conocida como “Estrategia Europa 2020”. Una de las iniciativas que se enmarcan dentro de ella es la iniciativa “Una Europa que utilice eficazmente los recursos” que, entre otros aspectos, reclama la presentación de propuestas para modernizar y reducir las emisiones de carbono en el sector del transporte.

Anteriormente a la llegada de los coches las bicicletas eran un medio de transporte generalizado en las ciudades, pero con la llegada de los vehículos a motor éstas fueron desapareciendo paulatinamente. Sin embargo, en la última década han recuperado protagonismo en diversas zonas del mundo, imponiéndose como una solución para la movilidad sostenible. Organizaciones medioambientales de todo el mundo reclaman desde hace años políticas que favorezcan a estos vehículos. No solo porque provocan 0 emisiones, sino también porque pueden servir para mejorar la salud física de los ciudadanos.

Una de las medidas que han tomado diferentes ciudades españolas para fomentar el uso de las bicis ha sido crear un servicio de préstamo de bicicletas públicas. De igual forma que se puede acceder al autobús o al metro, los habitantes de estas ciudades pueden coger prestadas bicicletas que son propiedad de los Ayuntamientos para desplazarse. Las ciudades pioneras fueron Barcelona y Sevilla, que lo instalaron en 2007. Elche instaló este servicio tres años después, en junio de 2010, por lo que se puede considerar que está dentro del grupo de pioneras.

El objetivo de este reportaje es mostrar la realidad del servicio de transporte público en bicicleta de la ciudad, conocido como Bicielx, a través de los datos y los protagonistas. Con el análisis de aspectos tales como el número de usuarios activos actuales y su variación a lo largo de los años, el crecimiento de las dimensiones del

sistema, o el perfil de sus abonados, se muestra una radiografía actual del estado de este servicio y se explican los planes de futuro de sus responsables directos. Además, el reportaje analiza un aspecto directamente relacionado como es la situación de las infraestructuras ciclistas existentes en la ciudad. Todo ello con variedad de puntos de vista, ya que el reportaje ha contado con hasta 7 entrevistados.

El gobierno de Elche anunció durante el año pasado la creación del programa “Elche 2030”, con el cual pretende que la ciudad consiga el distintivo de Capital Verde Europea en ese año. Uno de los ejes que mayor importancia tiene dentro de esta estrategia es el desarrollo urbano sostenible, en el que se incluye la movilidad urbana sostenible. Por ello, este reportaje analiza la situación de uno de los transportes no contaminantes que será clave en este ámbito, como son las bicicletas.



2. MATERIAL Y MÉTODO DE TRABAJO

Este trabajo comienza con una entrevista personal con el gerente de la empresa Pimesa, Antonio Martínez. Tuvo lugar el 2 de mayo en las instalaciones de Pimesa, junto al Museo Arqueológico y de Historia de Elche. En ella, se comentaron los detalles del proyecto y se hizo la petición formal de acceso a la información de la base de datos de Bicielx. Antonio Martínez facilitó el más reciente informe del estado del servicio, que es el de diciembre del año 2017. Este documento es la principal base del reportaje, ya que permitió el análisis de todos los datos relativos al servicio, que son recopilados por su sistema informático. Gracias a él se alcanzan las primeras conclusiones del reportaje, y también sirve como base para preparar de forma más exhaustiva las entrevistas a las fuentes personales.

Sin embargo, no ha sido sencillo conseguir todos los datos. No todos aparecen en el informe de estado del servicio, y he tenido que intercambiar diversos correos con los responsables para que me facilitaran información más amplia. La predisposición y el trato siempre ha sido estupendo, pero no he podido tener acceso a algunos debido a que los servicios informáticos encargados de la plataforma de Bicielx están ocupados con un cambio de software y no han podido ocuparse.

La primera fuente entrevistada fue Fernando Verdú Bernabéu, director técnico del servicio de Bicielx. Como máximo responsable de su gestión, su testimonio era indispensable para el reportaje. Durante la entrevista se comentaron multitud de aspectos acerca de cómo se inició el servicio, cómo ha evolucionado su número de usuarios, cómo se decide la ubicación de sus estaciones, o cómo es la coordinación del personal de mantenimiento. El contacto con él fue sencillo, ya que Antonio Martínez me facilitó su número de teléfono. La entrevista tuvo lugar el martes 10 de julio a las 14:00 en las oficinas de Bicielx, situadas en la estación de autobuses.

La segunda entrevista fue con el Concejal de Participación, Felip Sánchez Gamero. La intención inicial era entrevistar a la Concejala de Movilidad, Esther Díez. Sin embargo, en una llamada telefónica su secretaria comentó que se encontraba de baja temporal. Fue ella misma quien recomendó contactar con Sánchez, que es quien se está encargando de cubrir la ausencia de su compañera. La entrevista tuvo lugar en las oficinas de la Concejalía el 12 de julio a las 9:00.

En tercer lugar, se realizó la entrevista a Fernando Sáez, uno de los impulsores de la rama ilícitana del movimiento '30 días en bici'. La visión de este activista medioambiental era importante sobre todo en lo que respecta a la situación de las infraestructuras ciclistas de la ciudad y a su percepción sobre las políticas relativas a la bicicleta que han seguido los gobiernos de Elche en las últimas legislaturas. El contacto fue a través de su perfil de Instagram, y la cita tuvo lugar el día 13 de julio a las 14:00 en la plaza de Las Chimeneas.

La cuarta entrevista fue al que fue Concejal de Transportes durante la pasada legislatura, el político del Partido Popular de Elche Justino Delgado Ayuso-Morales. El contacto con él fue a través de la jefa de prensa del PP ilícitano. El objetivo de entrevistar a Delgado era comentar las decisiones respecto a Bicielx tomadas cuando él era el máximo responsable político de los transportes en la ciudad, y conocer su opinión acerca de la política al respecto que está siguiendo el actual equipo de gobierno. El encuentro tuvo lugar el 18 de julio a las 9:00 en las instalaciones del grupo municipal.

La quinta fuente fue otro exconcejal de Transportes de la ciudad, el socialista Antonio Amorós. A pesar de que se retiró de la política en 2011, su testimonio era fundamental como el concejal que puso en marcha Bicielx en el año 2010. La conversación se centró en cómo fue el proceso para poner en marcha este servicio y en conocer los criterios en los que se basaron las primeras infraestructuras ciclistas creadas en aquel tiempo, que posteriormente han sufrido muchas modificaciones. Para contactar con él tuve que llamar por teléfono a la sede del PSOE de Elche. Una persona del partido hizo de intermediario y facilitó su número personal para poder concertar el encuentro. La entrevista tuvo lugar en la plaza central del barrio del Raval, el miércoles 18 de julio a las 18:00. Con esta se completa la ronda de entrevistas a los tres concejales de Movilidad que ha tenido el Ayuntamiento de Elche desde que Bicielx existe.

En sexto lugar, se entrevistó al técnico de movilidad del Ayuntamiento Jesús Moreno. Este ingeniero es el principal encargado de todas las obras relativas a la movilidad que se realizan en la ciudad. Por tanto, es el máximo responsable de las infraestructuras ciclistas de Elche. El contacto con Moreno se produjo con la intermediación de Fernando Verdú. La entrevista tuvo lugar el viernes 20 de julio a las 9:00 en las oficinas de la estación de autobuses.

La última fuente entrevistada fue Jeroni Rico Pascual, miembro de Margalló-Ecologistes en Acció d'Elx. Su testimonio era de gran importancia ya que es una de las personas que más ha luchado por la visibilidad de las bicicletas en Elche. La entrevista tocó temas similares a la realizada con Fernando Sáez: el estado de las infraestructuras ciclistas en la ciudad y la valoración de las políticas en torno a la bicicleta de los últimos gobiernos ilicitanos, así como las propuestas para el futuro de su colectivo. El contacto se produjo a través de la página de Facebook de Margalló, y la cita tuvo lugar el 23 de julio por la tarde en la estación de tren.

Por último, se ha contado con la experiencia de un usuario de Bicielx con una pequeña entrevista a pie de calle que tuvo lugar el 31 de agosto por la tarde.

Una vez analizados todos los datos y con la visión de todas las fuentes entrevistadas, se procedió a la elaboración del reportaje final. En cuanto a la estructura del mismo, cabe destacar que se ha dividido en cuatro bloques.

En primer lugar, los tres primeros párrafos actúan como entradilla y gancho del reportaje. En el primero de ellos, se presenta el caso de Alejandro, uno de los casi 2.000 usuarios de Bicielx. En los dos siguientes, que actúan como párrafos clave, se introduce la cuestión del servicio de transporte público en bicicleta de la ciudad.

En segundo lugar, se introduce el bloque de análisis estadístico de la evolución del servicio y su estado actual. Algunos de los datos tratados en este bloque son el número de usuarios activo actual, su variación a lo largo del tiempo, cómo han ido creciendo las dimensiones del servicio, el perfil de los usuarios, los motivos por los cuales los usuarios se dan de baja o las estaciones del servicio más utilizadas.

El tercer bloque temático se centra en valorar las infraestructuras ciclistas de Elche. Aquí es dónde mayor protagonismo se da a las diferentes fuentes de la pieza, ya que se cuenta con sus opiniones para valorar cómo se han ido desarrollando las infraestructuras, sus aciertos y sus fallos, y cómo se debe proceder en el futuro.

Por último, el reportaje termina con una reflexión sobre el futuro de la bicicleta en la ciudad de Elche, tanto en lo que respecta a la evolución de Bicielx como en lo relativo al desarrollo de nuevas infraestructuras y de la política de la movilidad urbana.

2.1. ESTRATEGIA DE DIFUSIÓN

La estrategia de difusión en redes sociales comenzó 15 días antes de la publicación del reportaje. Se han utilizado dos herramientas: Twitter y Facebook.

- Twitter: Se ha optado por la creación del hashtag #ElcheAPedales para que el seguimiento de las publicaciones del reportaje fuera más sencillo. Los tuits previos a la publicación del reportaje han consistido en destacar datos relevantes incluidos en el reportaje y declaraciones de los entrevistados. Se han acompañado siempre de elementos multimedia como gráficos o fotos. Una vez publicado el reportaje, los tuits se han centrado en compartir las diferentes piezas, tanto la principal como las entrevistas individuales.
- Facebook: Se ha optado por crear una página dentro de esta red social en la que difundir todo el trabajo periodístico del autor. En lo que respecta a las publicaciones relacionadas con este Trabajo de Fin de Grado, se ha seguido una estrategia similar a la de la otra red social. Las publicaciones previas a la han consistido en destacar datos relevantes y declaraciones de los entrevistados, que se han acompañado elementos multimedia. Una vez publicado el reportaje, las publicaciones se han centrado en compartir las diferentes piezas, tanto la principal como las entrevistas individuales. Del mismo modo, se ha utilizado el hashtag #ElcheAPedales.



Victor Martínez @Victormm_11

A fecha de junio de 2018, @bicielx cuenta con 1961 usuarios activos. El pico máximo se alcanzó en octubre de 2013, cuando contaba con 2770 abonados #ElcheAPedales 🚲 infogram.com/evolucion-de-u ...

10:21 - 22 ago. 2018

1 Me gusta

1 Comentar

Victor Martínez @Victormm_11 · 22 ago.

Entre octubre de 2013 y junio de 2016 se produjo una importante caída de usuarios, quedando en 1708 abonados. En el año 2017 y lo que llevamos de 2018 se ha producido un ligero incremento, pero el número actual de usuarios todavía queda lejano a la cifra de 2013 #ElcheAPedales 🚲

1 Comentar

Victor Martínez @Victormm_11

Fernando Verdú, director técnico de @Bicielx, explica que el objetivo final debe ser fomentar la utilización de bicicletas privadas. Próximamente podrás leer la entrevista completa en la web #ElcheAPedales 🚲 #Entrevistas elcheapedales.wordpress.com/2018/09/03/ent ... vía @wordpressdotcom

"Lo ideal de un servicio de transporte público en bicicleta es que tienda a de... Fernando Verdú, Director Técnico de Bicielx, explica que el principal objetivo debe ser fomentar el uso de bicis particulares Fernando Verdú Bernabéu es el Director ... elcheapedales.wordpress.com

16:00 - 3 sept. 2018

facebook

Victor Martínez - periodista ilicitano @victormartinezpe

27 de agosto a las 10:14 · G

A finales de 2017, 7.409 personas se habían abonado a Bicielx a lo largo de los años que el servicio lleva en funcionamiento. El 56% de esos usuarios han sido hombres (4.178 personas). Los últimos datos disponibles demuestran que la utilización del servicio sigue siendo masculina en su mayor medida. De los 1.935 usuarios activos a fecha de diciembre de 2017, 1.155 eran hombres (60%) #ElcheAPedales 🚲

4.3.3- TIPOLOGÍA DEL USUARIO POR GÉNERO.

26 Me gusta

Comentar

Victor Martínez - periodista ilicitano

22 de agosto a las 19:25 · G

A fecha de junio de 2018, Bicielx cuenta con 1961 usuarios activos. El pico máximo se alcanzó en octubre de 2013, cuando contaba con 2770 abonados.

Entre octubre de 2013 y junio de 2016 se produjo una importante caída de usuarios, quedando en 1708 abonados. En el año 2017 y lo que llevamos de 2018 se ha producido un ligero incremento, pero el número actual de usuarios todavía queda lejano a la cifra de 2013.

#ElcheAPedales 🚲

Evolución de usuarios activos de Bicielx

INFOGRAM.COM

Evolución de usuarios activos de Bicielx by Víctor Martínez Maciá - Infogram

Publicaciones

Victor Martínez - periodista ilicitano

Hace un momento · 🌐

Fernando Verdú, director técnico de Bicielx, asegura que el objetivo final es fomentar la utilización de bicicletas privadas. Próximamente podrás leer la entrevista completa #ElcheAPedales 🚲 #Entrevistas

"Lo ideal de un servicio de transporte público en bicicleta es que tienda a desaparecer"

Fernando Verdú, Director Técnico de Bicielx, explica que el principal objetivo debe ser fomentar el uso de bicis particulares Fernando Verdú... ELCHEAPEDALES.WORDPRESS.COM

Me gusta Comentar Compartir

Publicaciones

Victor Martínez - periodista ilicitano

Hace un momento · 🌐

Ya puedes leer el reportaje sobre la utilización del servicio de bicicleta pública de Elche. Lo tienes completo en la web #ElcheAPedales 🚲

Elche a pedales

La utilización de la bicicleta pública en Elche

ELCHEAPEDALES.WORDPRESS.COM

Me gusta Comentar Compartir

3. TÍTULO DEL REPORTAJE PUBLICADO

El reportaje está disponible en la página principal de la web <http://elcheapedales.wordpress.com>. Las entrevistas están incluidas en otra sección de la web <https://elcheapedales.wordpress.com/category/entrevistas/>. Por su parte, los podcasts están subidos a la plataforma de Streamcloud, dónde se ha creado una lista con todos ellos para mejorar la experiencia del usuario. El enlace a los podcasts se encuentra también en la sección de la web <https://elcheapedales.wordpress.com/category/multimedia/>

El título del reportaje es ‘Elche a pedales’. La primera palabra es una referencia al lugar en el que se encuadra el reportaje, mientras que ‘a pedales’ es una referencia a la bicicleta. Se utiliza el recurso de la elipsis, ya que un posible título sería “Recorriendo Elche a pedales”, pero el verbo se omite.

3.1. REPORTAJE COMPLETO

Elche a pedales

El número de usuarios de Bicielx se estabiliza cerca de los 2.000 mientras la ciudad trata de mejorar sus infraestructuras ciclistas

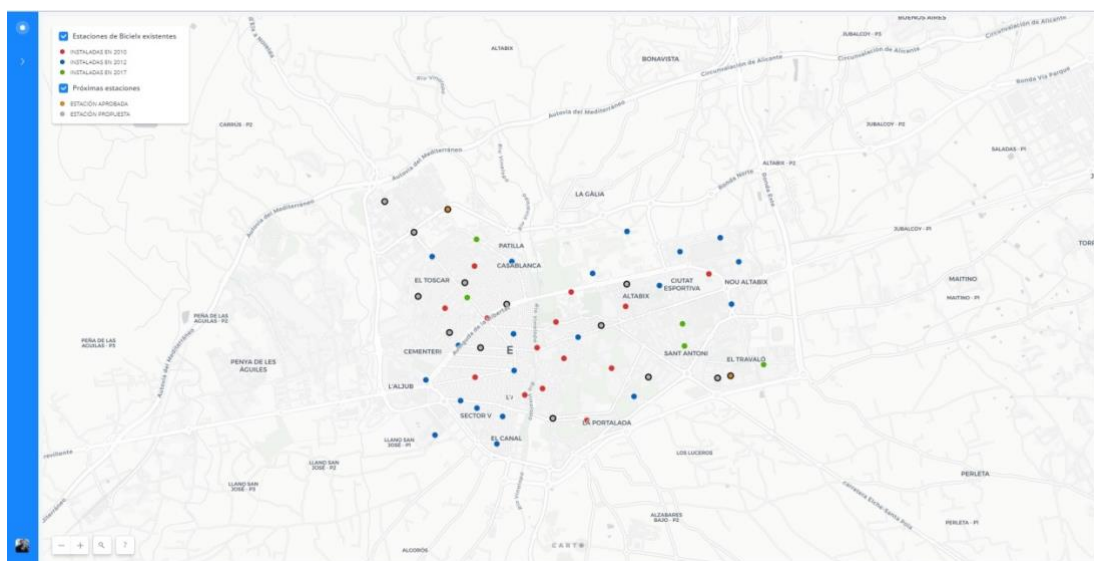
Cada mañana, Alejandro se acerca a la parada de Bicielx del Ambulatorio de San Fermín, la más cercana a su domicilio. El joven ilicitano saca su tarjeta de abonado de la cartera, la pasa por el lector y teclea el número de una bicicleta y un candado. En menos de un minuto, la bicicleta se desengancha y Alejandro la utiliza para desplazarse hasta la universidad y asistir a sus clases del Grado en Derecho. **Es uno de los cerca de 2.000 usuarios del servicio de transporte público en bicicleta de Elche, que cumplió ocho años el pasado mes de junio.**



Alejandro, usuario de Bicielx, devolviendo una de las bicicletas / Víctor Martínez

A pesar de las numerosas dificultades a las que ha tenido que enfrentar desde incluso antes de iniciar su actividad (presupuestos escasos, infraestructuras deficitarias...) el servicio de préstamos **ha conseguido consolidarse** gracias a una expansión paulatina por todo el territorio de la ciudad. Tras iniciarse con apenas 14, Bicielx **cuenta actualmente con 39 estaciones y un total de 330 bicicletas públicas**.

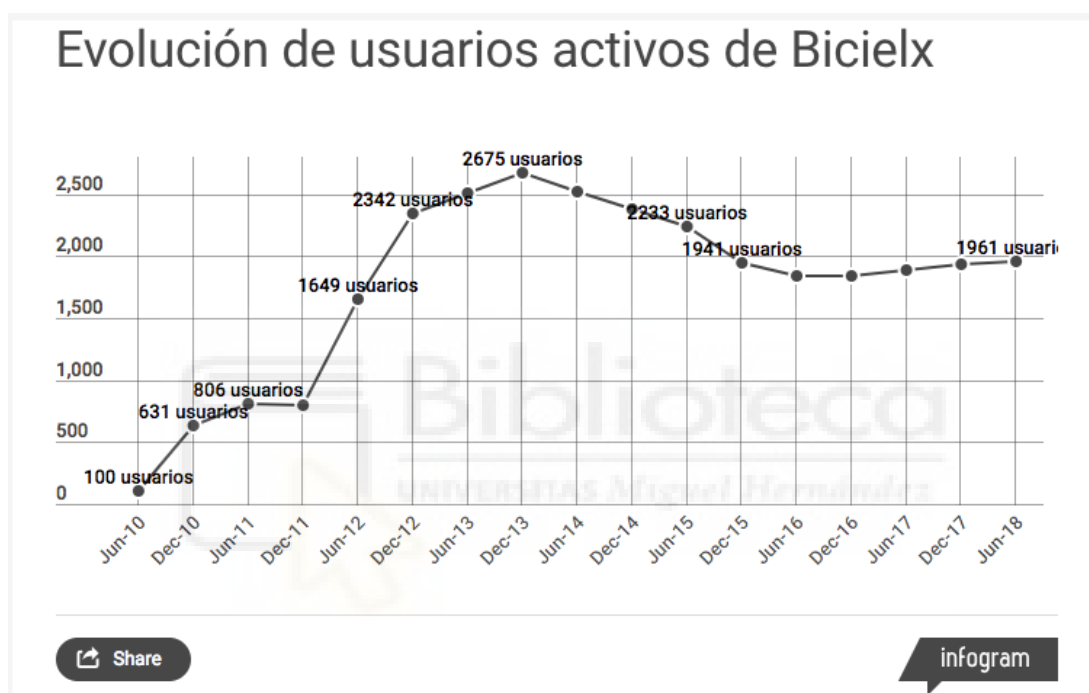
En gran medida gracias a él, **las bicicletas son un medio de transporte mucho más utilizado y respetado en la ciudad que hace una década**. Seguir avanzando en esta dirección puede ser uno de los aspectos clave para que el plan '[Elche 2030](#)' consiga el objetivo de que la ciudad se convierta en Capital Verde Europea de ese año.



Mapa de las estaciones actuales y futuras de Bicielx / Víctor Martínez

Pocos usuarios, pero muy activos

En el mes de **junio de 2018**, Bicielx cuenta con **1.961 usuarios** activos utilizando las bicicletas públicas por las calles de la ciudad. Desde que se **inició** el sistema, se han realizado un total de **7.409 abonos**. El **pico máximo de usuarios** se alcanzó en el mes de **octubre de 2013**, cuando el sistema registraba 2.770. Sin embargo, desde aquella fecha se ha experimentado una **caída acumulada** de un **26%**. La reducción del número de usuarios fue muy importante entre 2014 y 2016, cuando en el mes de julio se alcanzó un mínimo relativo de 1.708. La situación **apenas ha mejorado** en los dos últimos años, en los que el crecimiento ha sido tímido.

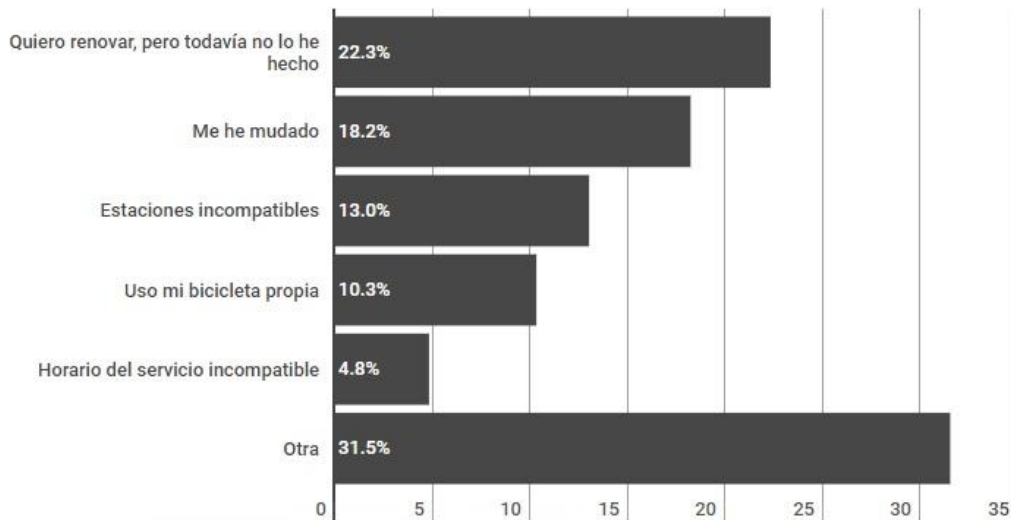


Sin embargo, los responsables del servicio no se muestran preocupados por este hecho. Como cualquier servicio público, Bicielx **no tiene el objetivo de ser rentable**. De hecho, para los dirigentes el fin último del sistema de alquiler de bicicleta debe ser **fomentar las bicis privadas**. “El sistema de bicicleta pública debe de ser lo suficientemente cómodo para que la gente abandone su vehículo a motor privado, pero lo suficientemente incómodo para que el usuario que es muy activo decida que es más útil comprarse una propia”, asegura [Fernando Verdú](#), director técnico del servicio. Por ello, el **objetivo** de los responsables de movilidad en el Ayuntamiento de Elche **no es el de crear usuarios de Bicielx**, sino usuarios de la bicicleta en general.

Muchos usuarios se han dado de baja a lo largo de los años de funcionamiento del servicio. Según los datos recogidos por Pimesa, **el motivo de no renovación de un 13% de los usuarios es que las estaciones no cubren sus necesidades, por lo que estos abonados podrían ser recuperados con futuras ampliaciones**. Los dos motivos

más destacados son los casos de usuarios que aseguran tener la voluntad de renovar pero que todavía—en el momento en que Bicielx les realiza la encuesta—no lo han hecho, y el de los casos de mudanza.

¿Por qué motivo los usuarios se dan de baja de Bicielx?



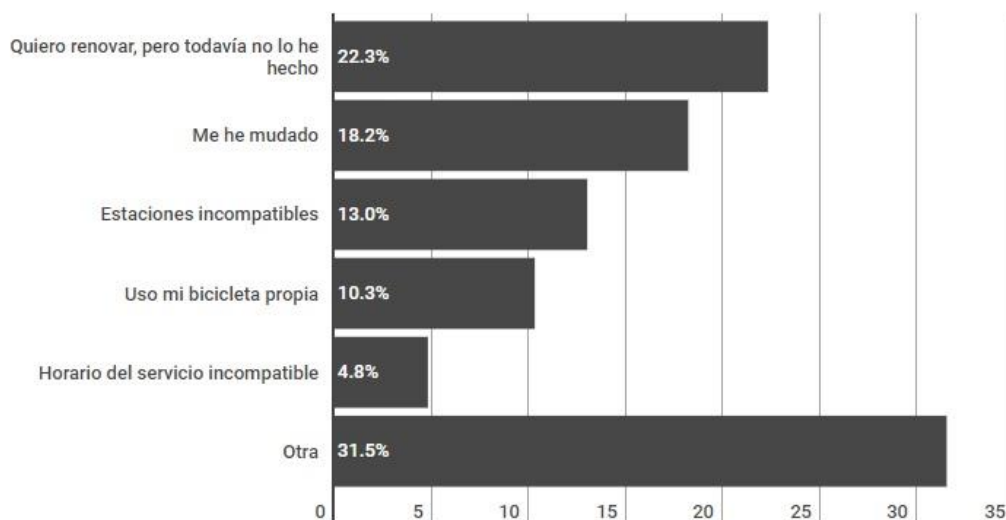
Share

infogram

Otra de las preguntas que un usuario que se da de baja del servicio tiene que responder es qué transporte va a pasar a utilizar. En este sentido, ¿cumple Bicielx con su misión de fomentar la bicicleta privada? Los datos no muestran resultados especialmente positivos. **Tan solo el 12,7% de los usuarios que no renuevan** aseguran que el medio de transporte que **utilizan** tras darse de baja del servicio es una **bicicleta propia**.

Sin embargo, desde el punto de vista medioambiental la situación es un poco más optimista. Sumando los usuarios que cambian la bicicleta pública por una privada a los que pasan a desplazarse a pie o con el autobús urbano, el porcentaje aumenta hasta el 56,2%. Es decir, **más de la mitad de los abonados que se dan de baja de Bicielx pasan a utilizar un transporte público que no contamina**.

¿Por qué motivo los usuarios se dan de baja de Bicielx?



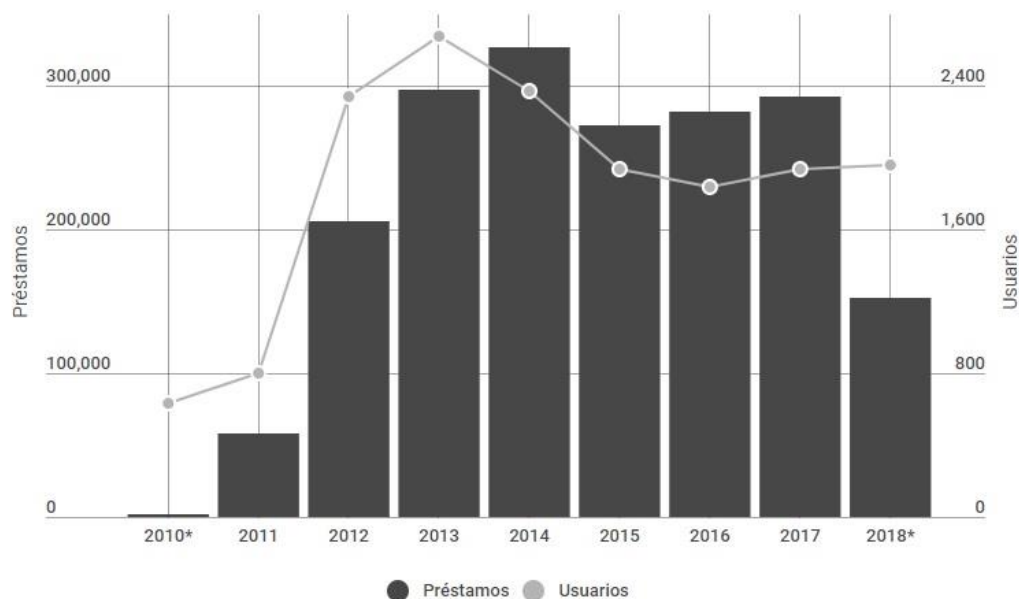
Share

infogram

A pesar de que actualmente el número total de usuarios de Bicielx no es muy elevado, los datos muestran que son muy activos, un aspecto muy valorado por sus responsables. “Creo que es muy engañoso cuando ves las estadísticas de ciudades con 70.000 u 80.000 usuarios de bicicleta pública. Aparte de tener en cuenta la dimensión del sistema y de esas ciudades, hay que estudiar cómo han llegado a ese cupo. Si lo han hecho a través de medidas como puede ser una promoción del alta gratuita. En Elche la cantidad de usuarios no es muy alta, pero tenemos muchos usos por cada abonado”, explica Verdú.

En el año 2017 se han registrado un total de 292.559 préstamos. Desde 2015 el número de préstamos ha crecido cada año. Es cierto que todavía no se ha alcanzado el valor de 2014, cuando se registró el pico máximo de préstamos con 327.302. Sin embargo, la progresión de los últimos años es positiva teniendo en cuenta que el número total de préstamos en 2017 es cercano al de 2014 siendo menor la cantidad de abonados. De este modo, **los datos dan la razón a los responsables del servicio.** El número de usuarios es bajo, pero el nivel de utilización que estos hacen del servicio es alto.

Comparación entre la evolución anual de la cantidad total de préstamos de bicicleta y el número de usuarios activos



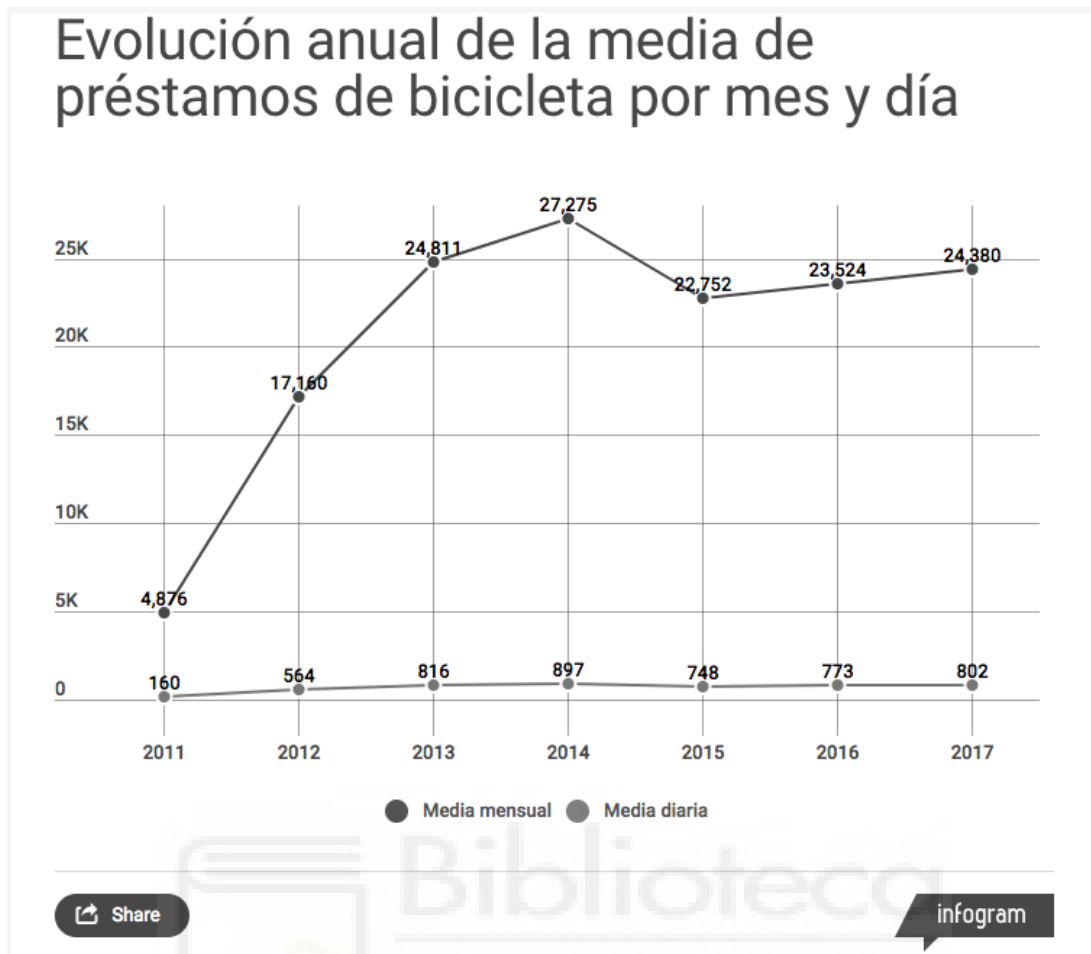
*Los datos del año 2010 y 2018 son parciales. En el primer caso, porque el servicio solo estuvo disponible a partir del mes de junio. En el segundo, porque el año todavía no ha finalizado

Share

infogram

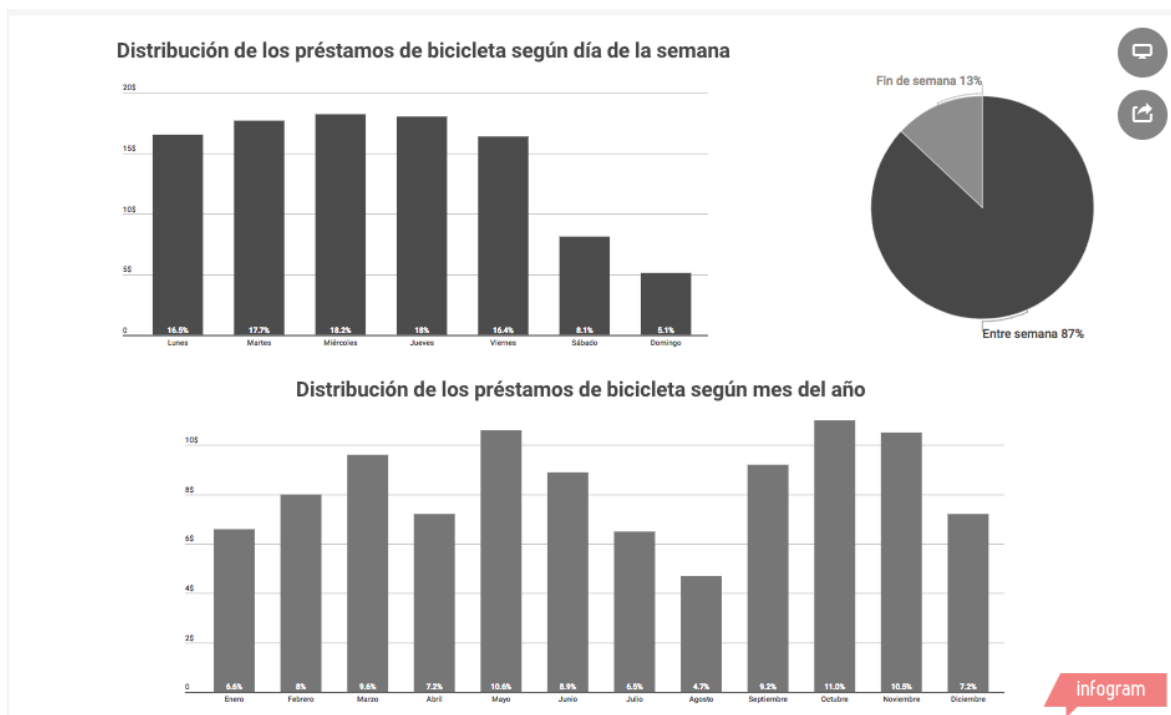
En el año 2017, cada usuario del sistema ha utilizado la bicicleta pública una media de casi 13 veces al mes, la más alta registrada desde que se puso en marcha el servicio. Cada bicicleta del sistema se presta una media de 3,10 veces al día, un dato que se mantiene prácticamente invariable desde 2013.

La media de préstamos mensuales de bicicletas ha sido de 24.380, repartidos en una media diaria de 802. En estos datos se observa una tendencia creciente desde el año 2015, pero todavía no se ha alcanzado a los picos que se dieron en el año 2014, cuando se registró una media de préstamos mensuales de 27.275 y de 897 diarios.



La distribución de los préstamos a lo largo de la semana demuestra que Bicielx es un sistema muy utilizado para la rutina de los usuarios (desplazarse al trabajo o a los centros escolares), pues **más del 85% de las operaciones se llevan a cabo entre semana.**

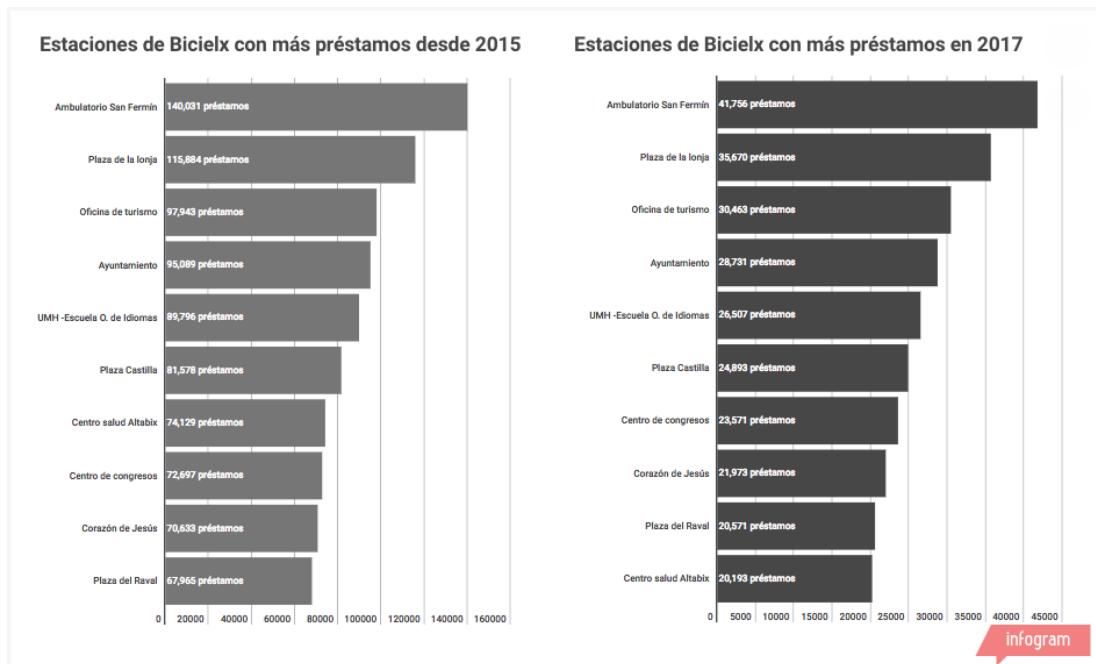
Bicielx también tiene un componente estacional muy importante, algo que también deja entrever que el sistema es muy utilizado para desplazarse al trabajo o a los centros escolares. Y es que **en los meses donde hay vacaciones se observa una menor utilización de las bicicletas.** Estos son los meses de abril, julio, agosto y diciembre.



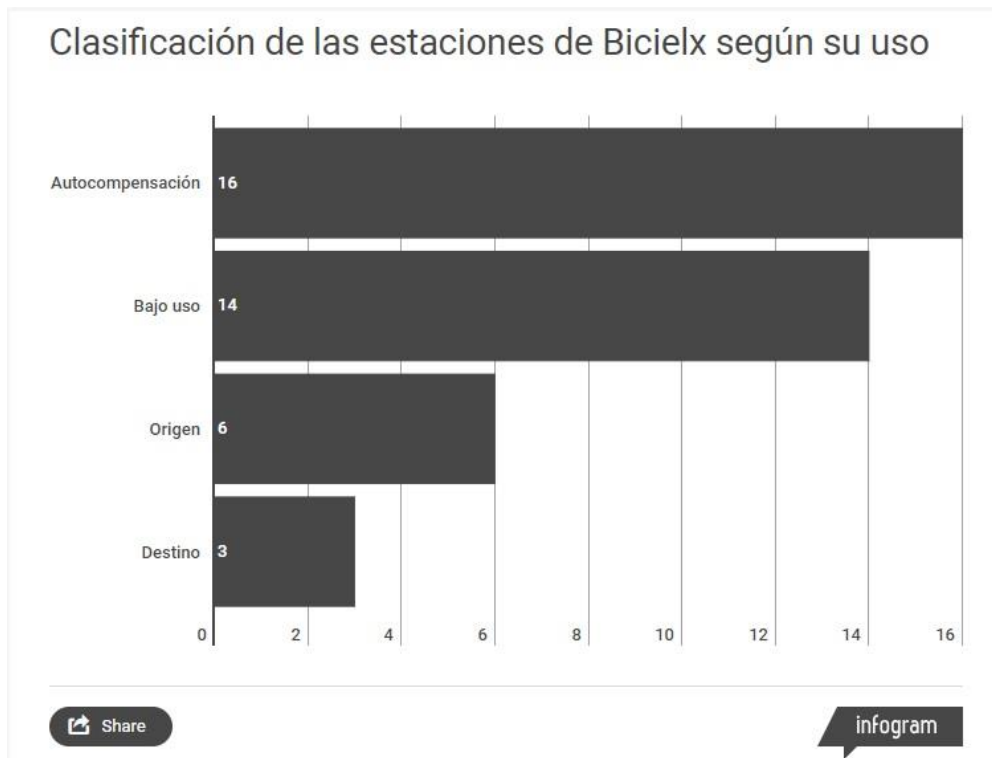
El 36% de las estaciones de Bicielx están consideradas de baja utilización

En lo que respecta a la distribución del uso por zonas de la ciudad, **la parada con mayor utilización desde que se implantó Bicielx es la situada en el Ambulatorio de San Fermín**, que ha registrado un total de 140.031 préstamos desde 2015. En los siguientes puestos se sitúan la de la Plaza de la Lonja, con 115.884 préstamos, y la de la Oficina de Turismo, con 97.943.

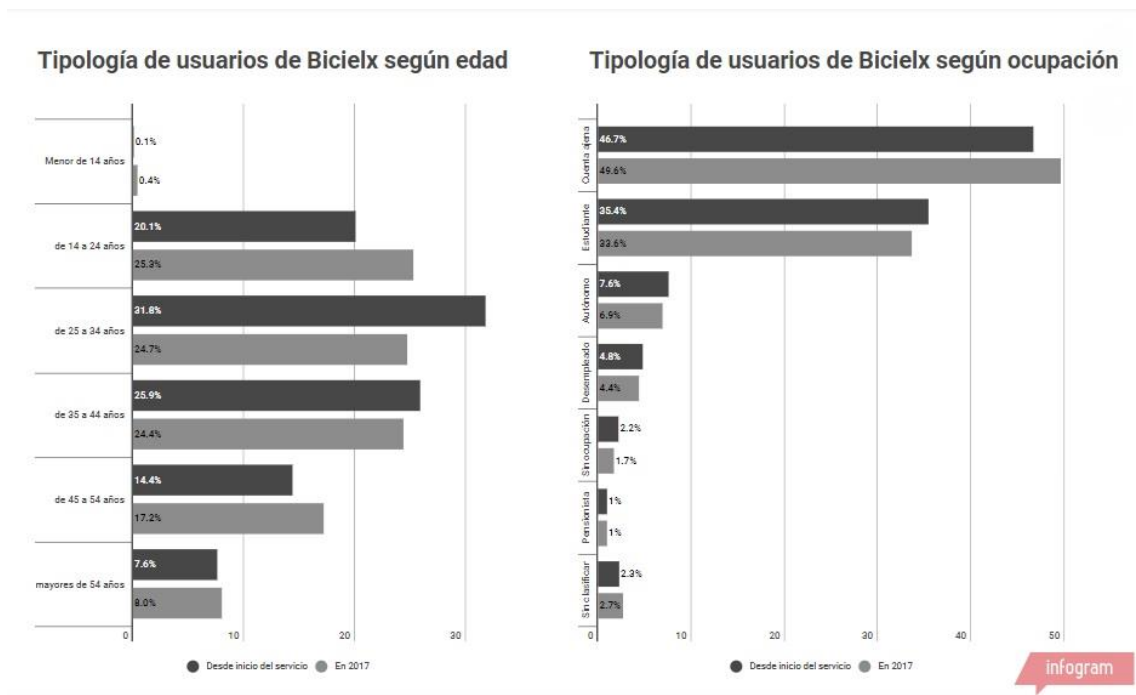
Teniendo en cuenta tan solo los datos del año 2017, este podium se mantiene invariable. La parada del Ambulatorio de San Fermín fue la más utilizada en el último año, con 41.756 préstamos. La segunda fue la estación de la Plaza de la Lonja, con 35.670 operaciones; y en tercer lugar la parada de la Oficina de Turismo, con un total de 30.463.



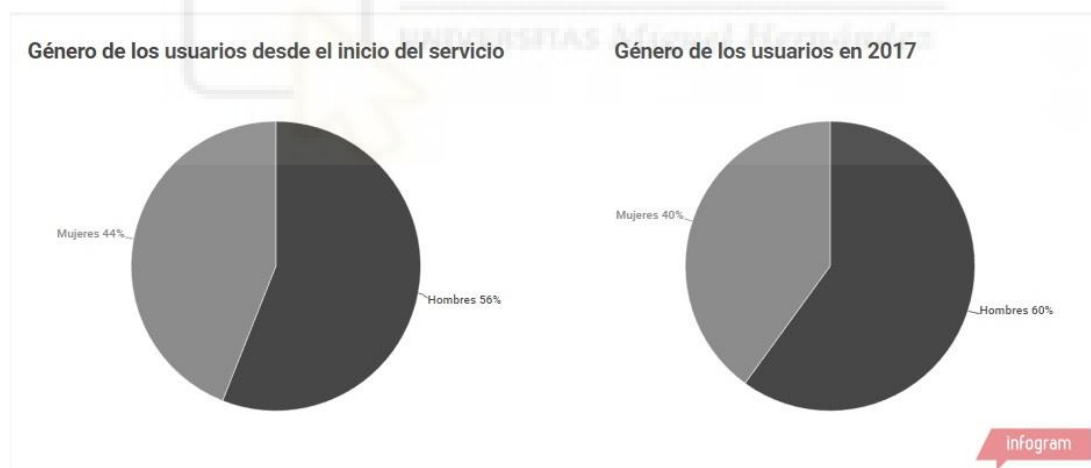
Los responsables del servicio diferencian entre 4 tipos de estaciones. Las de tipo **Origen** son estaciones que se usan frecuentemente como punto de partida, por lo que necesitan ser repuestas de bicicletas de forma habitual. Lo contrario sucede con las de tipo **Destino**, que se utilizan como punto de llegada y necesitan que el personal de mantenimiento retire bicicletas para que siempre haya candados libres. En tercer lugar se encuentran las de tipo **Autocompensación**, cuya uso normalmente supone que siempre haya bicicletas disponibles y también candados libres. Por último, están las estaciones de **Bajo uso**. Los datos muestran que **el tipo de estación más común es el de estaciones que se autocompensan, pero le siguen muy de cerca las de bajo uso, que son el 36%.**



El perfil de los usuarios que utiliza Bicielx es el de gente joven, de entre 14 y 44 años, que trabaja o estudia. Por un lado, un 76% del total de usuarios actuales son personas en esta franja de edad. Por otro lado, un 49,61% de los abonados son trabajadores por cuenta ajena y un 33,64% son estudiantes. Estos dos perfiles sumados suponen casi el 84% de los usuarios del sistema. La distribución es similar si se tienen en cuenta todos los abonos desde que se implantó Bicielx, con un ligero mayor protagonismo de los trabajadores.



En cuanto al sexo, **el 60% de los usuarios activos a fecha de 31 de diciembre de 2017 son hombres**. Respecto al total de abonados desde que se ha iniciado el sistema, la diferencia es algo menor. De las 7.409 que han sido usuarias de Biciex en algún momento de sus ocho años de vida, son hombres el 56%.

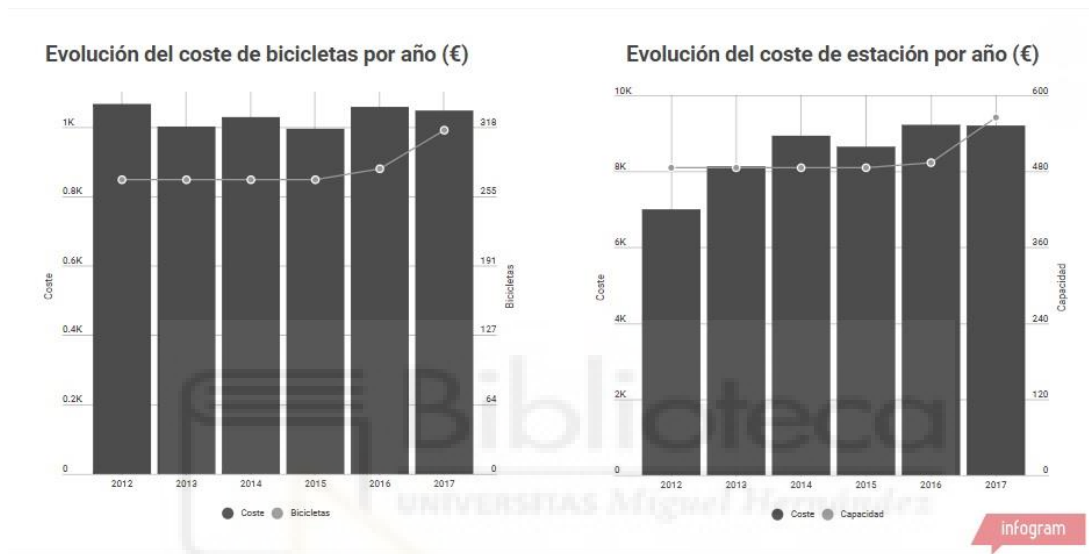


En lo que respecta a los **costes**, el servicio de transporte público en bicicleta supone un **gasto similar** al de los **autobuses urbanos**. Los responsables calculan que la aportación media por préstamo que ha tenido que realizar la administración en 2017 ha sido de 88 céntimos, lo que supone alrededor del 77% del coste total del servicio. Este valor es bastante similar al obtenido en el servicio de autobuses urbanos de Elche, en el que la administración aporta de media el 70% del coste total.

La gestión del sistema de bicicleta pública en Elche es una de las más eficientes de España si se toma como referencia el documento ‘Balance General de la Bicicleta Pública en España’ realizado en 2012 por Esther Anaya y Alberto Castro. **Cada**

bicicleta ilicitana tiene un coste anual ligeramente superior a los 1.000€. No existen publicaciones oficiales que recopilen los costes por bicicleta pública que tiene cada ciudad y actualicen los datos de 2012, pero los responsables del servicio tienen conocimiento de localidades en las que la media de coste por cada una es superior a 2.000 € por año.

En lo relativo a las **estaciones**, se estima que actualmente **cada una tiene un coste medio ligeramente por encima de los 9.000€.** Teniendo en cuenta que se ha ido ampliando tanto el número de estaciones como la capacidad de las mismas, se observa que los recursos se han ido optimizando según el sistema ha ido creciendo.



Las bicicletas de Bicielx han recorrido más de tres millones y medio de kilómetros desde el inicio del sistema

Pimesa estima que **desde el comienzo del servicio se han recorrido 3.741.225 kilómetros** en bicicletas de Bicielx, una distancia que supondría dar **más de 80.000 vueltas al mundo** siguiendo la línea del ecuador.

Los responsables del sistema calculan que desde su inicio se han evitado unas 196 toneladas de emisiones de CO₂. **El transporte público en bicicleta sale claramente ganador ante los autobuses urbanos en el aspecto medioambiental.** Con la flota actual se estima que por cada pasajero trasladado en autobús se emiten 0,427 kg de CO₂ de media, por los 0,040 kg que emite un usuario de Bicielx. Sin embargo, **se debe tener en cuenta que un sistema de transporte público en bicicleta nunca tendrá la capacidad de traslados que permite el transporte en autobús.**

Un crecimiento sostenible

El proyecto de Bicielx se inicia en **febrero del año 2009**, cuando el Ayuntamiento de Elche consigue **una subvención de 208.000€** otorgada por la Agencia Valenciana de Energía para poner en marcha un servicio de alquiler de bicicletas. La Concejalía de Transportes, regida durante esa legislatura por el socialista [Antonio Amorós](#), anunció que el servicio municipal sería puesto en marcha en el [último trimestre de 2009](#). Sin embargo, **la redacción del proyecto se demoró en multitud de ocasiones**, provocando incluso que el Ayuntamiento ilicitano tuviera que pedir [una prórroga](#) a la Generalitat Valenciana. Finalmente, **el servicio consiguió arrancar en el mes de [junio de 2010](#)**, con 14 estaciones repartidas por la ciudad y con un total de 111 bicicletas.

Amorós asegura que la iniciativa de la bicicleta surgió con el objetivo de fomentar que los ciudadanos de Elche dejaran de lado los transportes contaminantes, siendo una de las ciudades españolas que tomara la delantera en cuanto al cuidado del medio ambiente. Sin embargo, el concejal afirma que se encontraron con principalmente con **dos problemas: la “incomprensión” por parte de muchos políticos locales y un presupuesto escaso**.

De hecho, Fernando Verdú recuerda cómo Elche tuvo que acudir al mercado para comprar el software tecnológico que existe detrás de este tipo de servicios y **no pudo acceder a los de mayor calidad**. “Barcelona y Sevilla utilizaban los sistemas ofrecidos por ClearChannel o JCDecaux, pero nosotros no podíamos acceder a ellos simplemente por una cuestión de precio. Así que tuvimos que adquirir uno de segunda gama”, relata.

La escasez de presupuesto no sólo afectó a la elección del sistema tecnológico, sino también a la cobertura que se dio a la ciudad. “**Sabíamos que 14 estaciones no eran ni mucho menos suficientes para dar un buen servicio en una ciudad del tamaño de Elche**”, afirma Verdú.

La [primera ampliación](#) del servicio llegó en el mes de abril de 2012, cuando el gobierno del Partido Popular salido de las elecciones municipales de 2011 instaló **20 nuevas estaciones**. Posteriormente, se llevaron a cabo actuaciones para aumentar la capacidad de algunas de ellas y, finalmente, a lo largo de 2017 se han implantado 5 nuevas estaciones. De esta forma, **Bicielx ha alcanzado las 39 estaciones actuales**.



Un usuario de Bicielx extrae una bicicleta en la parada situada junto a la estación de Renfe / Víctor Martínez

Sin embargo, para Fernando Verdú el servicio aún está lejos de cubrir adecuadamente la ciudad. “**Se estima que para que un sistema de este tipo esté compensado debe existir una estación más o menos cada 300 metros.** En una ciudad del tamaño de Elche, eso significaría tener alrededor de 105 o 110”, explica.

A pesar de ello, **los colectivos ciclistas de la ciudad se muestran satisfechos con la política seguida por Pimesa.** [Jeroni Rico](#), integrante del colectivo Margalló-Ecologistas en Acción Elche y del movimiento Bici Crítica, asegura que el servicio funciona de forma adecuada y que están de acuerdo con su crecimiento moderado. En el mismo sentido se expresa [Fernando Sáez](#), del grupo local de Elche del movimiento 30 días en bici, que afirma que con la colocación de siete u ocho estaciones más la ciudad ya tendrá suficientes puntos estratégicos para poder recorrer Elche de una punta a la otra.

[Justino Delgado](#), el que fuera Concejal de Movilidad de la ciudad entre 2011 y 2015, justifica que se siga esta política de crecimiento gradual. “Con la bicicleta pública hay que llevar cuidado para no morir de éxito. Esto significa invadir las carreteras y las aceras de la ciudad sin tener infraestructuras adecuadas para ello. Por eso, el crecimiento debe ser sostenible”, explica.

Los ciudadanos de Elche pueden solicitar nuevas estaciones de Bicielx a través de los presupuestos participativos

Pero el crecimiento de Bicielx no depende solo de las decisiones del Ayuntamiento. **A través de los presupuestos participativos, los ciudadanos de Elche pueden solicitar estaciones en sus barrios.** Si el Ayuntamiento comprueba que su instalación es posible a nivel técnico, la propuesta sale adelante.

En este sentido, **el concejal de Participación, [Felip Sánchez](#)**—que actualmente se encarga también de la Concejalía de Movilidad por la baja temporal de Esther Díez—**explica que las estaciones deben crecer de forma concéntrica.** “Una estación debe de ir a continuación de la otra por una cuestión técnica. No podemos hacer estaciones alejadas de otras porque si no existe una continuidad el sistema informático decae”, comenta. Por ello, **no todas las nuevas estaciones que se piden a través de los presupuestos participativos se llevan adelante.**

El sistema público de alquiler de bicicletas seguirá creciendo durante los próximos años según el Ayuntamiento vaya disponiendo de partidas presupuestarias. Por el momento, **ya hay dos estaciones aprobadas que se van a instalar antes de que finalice 2018.** Además, la campaña para los presupuestos participativos de este año ya está en marcha. Las peticiones que se han registrado todavía se encuentran en la fase de estudio previa a la votación. Pero, a juzgar por los resultados de otras ediciones, nuevas estaciones de Bicielx saldrán adelante con seguridad.

Carriles bici deficientes

El grado de utilización de la bicicleta en una ciudad, tanto de los sistemas públicos de préstamos de bicicletas como de las bicis privadas, está muy relacionado con la calidad de las infraestructuras. En 2010, **la implantación de Bicielx fue acompañada de la creación de [carriles bici](#)** en zonas de la ciudad como la Avenida de la Libertad y la Avenida de la Universidad, el Camino de la Bassa del Moro o el Camino del Gato. Además, **multitud de calles céntricas de la ciudad se pintaron con señales de bicicletas**, tratando de dar visibilidad a este transporte en aquellas calles donde debía compartir espacio con vehículos a motor. Sin embargo, **estas actuaciones han recibido a lo largo de los últimos años multitud de críticas** y de modificaciones.

Antonio Amorós justifica los hechos afirmando que la mayoría de las primeras infraestructuras fueron construidas de forma experimental. Además, el ex concejal explica que el presupuesto fue una limitación. “Se dio todo de forma muy precipitada. La planificación inicial no fue muy exhaustiva porque tratamos de poner en marcha el servicio lo antes posible. La idea que teníamos era experimentar para ir descubriendo problemas e ir solucionándolos después”, comenta. En la misma línea se expresa [Jesús Moreno](#), técnico de Movilidad del Ayuntamiento de Elche, cuando

asegura que los carriles bici “quedaron como quedaron” por la falta de presupuesto y por la geometría de las calles de la ciudad.

Tanto los colectivos ciclistas como los dos últimos concejales de movilidad coinciden en afirmar que, **si el presupuesto era escaso, las actuaciones podrían haberse concentrado en menos zonas**. De esta forma, podría haberse dedicado más dinero y realizarlas en mejores condiciones. “Creo que el Ayuntamiento debería concentrar todos los esfuerzos en un carril bici muy bueno, que puede ser el de la Avenida de la Libertad. En lugar de gastar presupuesto en diversos puntos de la ciudad se debería trabajar muy bien un carril y hacerlo excelente, de forma que se cree una vía ciclista principal. Y ya después hacer infraestructuras en otras zonas”, afirma Fernando Sáez.

En el mismo sentido se expresa Felip Sánchez, que afirma: “Se hicieron muchos carriles bici y ciclo calles simplemente pintando señalización. Creo que lo que se intentó más que nada fue darle visibilidad a la bicicleta, pero quizá no se debió hacerlo de forma tan genérica y haber aprovechado todos esos recursos de una manera puntual para hacer un buen carril bici”.



Un empleado de Bicielx coloca bicicletas en una estación / Víctor Martínez

Sin embargo, **Jesús Moreno justifica que la idea inicial era que cualquier estación de bicicleta o bien tuviera un carril bici cercano, o bien una ciclo calle en la que hubiera señalización**. “En 2010 cuando alguien llegaba a una estación para coger una bicicleta y no veía ningún carril bici ni ninguna señalización que le indicara por dónde ir, se sentía inseguro. Por ello, queríamos que todas las bases de bicicleta estuvieran conectadas de esta forma”, explica.

Antonio Amorós, Fernando Verdú y Jesús Moreno coinciden en afirmar que si volvieran atrás probablemente harían las cosas de forma diferente. Sin embargo, aseguran estar satisfechos. “Con el presupuesto que había, lo hicimos todo lo mejor que podíamos”, sentencia Verdú.

Entre 2011 y 2014, los carriles bici de la ciudad apenas sufrieron cambios a pesar de las críticas. Justino Delgado justifica la falta de sus actuaciones explicando que su partido llegó al gobierno en época de plena crisis, y que ni el Ayuntamiento tenía fondos propios ni otras administraciones como la Diputación provincial o la Generalitat Valenciana ofrecían subvenciones. Sin embargo, el colectivo ecologista Margalló cree que el gobierno de la legislatura 2011–2014 no hizo ningún esfuerzo en desarrollar una política por la bicicleta.

El Ayuntamiento ha modificado de forma importante el carril bici en una de las zonas más conflictivas de la ciudad

Con la llegada del equipo de gobierno “tripartito” encabezado por Carlos González, la situación comenzó a cambiar. La Concejala de Movilidad, Esther Díez, declaró desde el principio su intención de modificar de forma importante la infraestructura ciclista de la ciudad. **Gracias a una subvención de la Diputación de Alicante se ha actuado en uno de sus puntos más controvertidos: la Avenida de la Universidad entre el fin del Puente del Ferrocarril y la rotonda de la Estación de Autobuses.**

En este lugar se había creado en 2010 un carril bici que ocupaba un espacio importante en la acera, de modo que quitaba demasiado espacio a los peatones. Por tanto, **los conflictos entre viandantes y ciclistas en esa zona han sido constantes**, ya que los primeros se veían obligados a invadir la zona dedicada a las bicicletas porque no había espacio suficiente para caminar.

La solución que ha tomado el Ayuntamiento ha sido la de crear **un carril unidireccional en el sentido de la circulación de los vehículos**. En la parte norte, dónde se encontraba el principal conflicto entre ciclistas y peatones, se ha eliminado una banda de aparcamiento para situar el carril bici a la altura de la calzada, mientras que por el lado sur se ha utilizado la acera.



Fotografía interactiva: sitúa el cursor encima de la imagen para descubrir los problemas del nuevo trazado del carril bici en la Avenida del Ferrocarril y la Universidad / Víctor Martínez

Los colectivos ciclistas de Elche se han mostrado muy críticos con el nuevo carril de la Avenida

Sin embargo, **el proyecto ha recibido muchas críticas**. Uno de los elementos que mayores quejas ha suscitado es que ahora **las bicicletas deben utilizar [las rotondas](#)** del mismo modo que las utilizan los vehículos a motor. Y este hecho provoca que muchos de los ciclistas se sientan inseguros.

El proyecto del carril bici fue elaborado en la Mesa de la Movilidad, un grupo de trabajo del Ayuntamiento en la que participa el gobierno de la ciudad, un representante de cada partido con representación en la corporación municipal, la Policía Local de Elche y **colectivos medioambientales** de la ciudad como 30 días en bici o Margalló-Ecologistas en Acción de Elche. Sin embargo, estos grupos no están nada satisfechos con el proyecto, y **aseguran que se han visto obligados a aprobarlo**, a pesar de no estar de acuerdo con él, **para que el consistorio no perdiera la subvención**.

Los colectivos ecologistas presentaron un proyecto que consistía en un carril bidireccional por el lado norte de la Avenida que no utilizara las rotondas. Además, en el Puente del Ferrocarril propusieron rebajar la altura de una jardinera para crear una plataforma elevada por la que pasaran las bicicletas. Sin embargo, fue rechazado por **los técnicos del Ayuntamiento**, que **optaron por otra solución**.



Fotografía interactiva: sitúa el cursor encima de la imagen para descubrir la propuesta de algunos colectivos de la ciudad para cambiar el carril bici del Puente del Ferrocarril / Víctor Martínez

Jesús Moreno justifica el rechazo del proyecto argumentando que en la avenida **no existe espacio suficiente** para un carril bidireccional. “Si nuestra ciudad fuera como Valencia o Barcelona, donde existen grandes avenidas y bulevares con aceras de 7 u 8 metros, lo hubiéramos hecho de otra forma. Pero no tenemos espacio, y robarle sitio a los peatones o a los vehículos es muy complicado porque siempre surgen quejas”, explica.

Pero a los ecologistas no les han convencido las explicaciones. De hecho, **no solo critican la configuración del nuevo carril, sino también la forma en la que se ha desarrollado toda la planificación**. “En la Comisión de la Bicicleta nos metieron mucha prisa porque el presupuesto que se había conseguido a través de la Diputación había que justificarlo antes de acabar el 2016. Descartaron nuestro proyecto y los técnicos elaboraron el suyo propio, pero **no nos explicaban nada, tan solo nos daban ideas generales**. Siempre que preguntábamos por cosas específicas como las medidas o por dónde iba a discurrir el carril por determinado punto, algo fallaba”, cuenta Jeroni Rico. Y continúa: “**Tendríamos que habernos reunido las veces que hiciera falta** para alcanzar un consenso. Vale que había prisa, pero si tan solo haces un par de reuniones para algo tan importante como un carril bici en una de las Avenidas principales de la ciudad, entonces es que tampoco lo consideras tan importante”.

El integrante de Margalló asegura que el proyecto se aprobó porque tenían la presión de que si se oponían al proyecto se perdía la partida presupuestaria, pero no están nada satisfechos con él. En la misma línea se expresa Fernando Sáez, de 30 días en bici, que asegura que la actuación ha sido “un desastre”. El proyecto no parece haber

sido muy exitoso, ya que **muchos de los usuarios continúan subiéndose a la acera, mientras que otros utilizan el carril de la zona norte como si fuera de doble dirección.**

El nuevo carril bici ha quedado inconexo en diversos puntos y provoca confusión entre los usuarios

El proyecto ha tenido otras deficiencias, como **algunos tramos que han quedado a medias por falta de permisos.** Por ejemplo, a la altura de la estación de Renfe el carril se interrumpe porque el Ayuntamiento todavía no ha conseguido el permiso de la empresa ferroviaria para utilizar su carril de servicio, y en la rotonda entre el instituto Misteri d'Elx y el parking de la Universidad Miguel Hernández existe una rampa que lleva a un huerto de palmeras, donde debe ir un carril bici que todavía no se ha construido.

Moreno justifica las actuaciones y asegura que este tipo de obras siempre quedan incompletas y que hay que ir avanzando poco a poco. Sin embargo, la actuación no parece muy acertada ya que estos tramos todavía inconexos **están generando confusión y molestia entre los usuarios.** El Ayuntamiento anunció en el mes de febrero que las inconexiones quedarían solucionadas en [cuestión de semanas](#), pero a día de hoy todavía no se ha realizado ninguna obra.



La rotonda entre el parking de la UMH y el instituto Misteri d'Elx es uno de los tramos donde el nuevo carril bici está inconexo / Víctor Martínez

Margalló también lamenta que se haya dejado fuera del proyecto el Puente del Ferrocarril, ya que consideran que es un tramo esencial para conectar el tramo de carril de la Avenida de la Libertad con el de la Avenida del Ferrocarril y la Universidad.

Actualmente, este puente continúa en la misma situación que 2010 y que es muy parecida a lo que pasaba en la acera de la Universidad y el Conservatorio, el carril bici ocupa un espacio antes dedicado a peatones y estos lo invaden.

Jeróni Rico se muestra muy crítico con la concejala de Movilidad Esther Díez, asegurando que ha dejado que los técnicos tengan más voz que ella. El impulsor del movimiento Bici Crítica en Elche se muestra muy pesimista con la evolución futura de las infraestructuras. "Los técnicos no se creen que la bicicleta pueda ser de verdad un medio de transporte como pueden ser los coches. Estamos muy desanimados porque no vemos avances", sentencia.



Ciclista circulando por una rotonda, por donde discurre el trazado del nuevo carril bici / Víctor Martínez

El futuro de la bicicleta en Elche

El servicio público de préstamo de bicicletas de la ciudad de Elche parece que tiene el futuro asegurado. A pesar de que el objetivo último sea fomentar la utilización de las bicicletas privadas, los responsables de Bicielx aseguran que no va a desaparecer. Todo lo contrario, **el sistema continuará expandiéndose con nuevas estaciones** ya sea a través de iniciativa propia del consistorio o con las peticiones de los ciudadanos en los presupuestos participativos. Eso sí, **manteniendo siempre la filosofía de una expansión moderada.**

Tanto los colectivos ecologistas y ciclistas de Elche como los grupos políticos y los responsables de Bicielx coinciden en que **el mayor triunfo de este sistema de préstamo de bicicletas públicas ha sido aumentar la visibilización de las bicicletas** en la ciudad, y confían en que con el paso de los años la convivencia dentro de la ciudad entre estas y los vehículos a motor continúe mejorando.

Los responsables Pimesa también planean **expandir el servicio a otros puntos fuera del casco urbano** de la ciudad, como los Polígonos Industriales de Carrús y Torrellano o las pedanías. Aunque estos proyectos son más a medio plazo, ya que primero deben mejorar la conexión entre Elche y estas poblaciones.

Lo que no parece tan claro es cómo se va a desarrollar la creación de nuevas infraestructuras ciclistas, puesto que **el fin de la división de opiniones no parece que esté cercano.**

Jesús Moreno explica que en los próximos años seguirán mejorando la infraestructura ciclista ya existente a la vez que se crean nuevas. Pero, como siempre, **el ritmo dependerá del presupuesto del que se vaya disponiendo.** Aunque el técnico avisa que no se debe abusar de la creación de carriles bici específicos, sino que en muchas calles de la ciudad las bicicletas y los coches pueden coexistir con medidas como la reducción de la velocidad a 30km/h.

Fernando Sáez asegura que, a pesar de las deficiencias, la infraestructura actual es suficiente como para comenzar a utilizar la bicicleta. “Necesitamos gente valiente que se inicie en utilizar la bicicleta para conseguir que la situación mejore a mayor ritmo. **Si solo somos cuatro o cinco los que utilizamos la bicicleta no haremos la suficiente fuerza como para que la situación cambie**”, explica. Sin embargo, Jeroni Rico no está del todo de acuerdo. “La ciudadanía siempre es la que tira del carro y la Administración acompaña. Pero creo que no están acompañando lo suficiente. **No podemos exigirle a la gente que se anime a utilizar la bicicleta si no se siente segura.** La Administración debe de actuar de manera mucho más decidida y crear vías nuevas y seguras”, concluye.

4. INTERPRETACIÓN DERIVADA DE LA INVESTIGACIÓN

La elaboración del reportaje ha permitido confirmar la mayor parte de las hipótesis reflejadas en el anteproyecto.

En primer lugar, los responsables del servicio han confirmado que la creación de nuevas estaciones se tiene que realizar de forma concéntrica, es decir, desde los barrios céntricos hacia los periféricos. Los motivos para que esta situación sea así son dos. Por un lado, el sistema informático del servicio necesita que exista una continuidad. Por otro, si unas estaciones están muy lejanas de otras es más difícil que se autocompensen y, por tanto, necesitan una mayor actuación del personal de mantenimiento.

En segundo lugar, se confirma que la infraestructura ciclista de la ciudad de Elche es todavía deficiente. Los usuarios del servicio público y de la bicicleta en general como medio de transporte todavía sienten inseguridad en muchos puntos de la ciudad. Asimismo, los carriles bici ya existentes en la ciudad todavía necesitan importantes mejoras. Prueba de ello es, por ejemplo, la profunda transformación a la que ha sido sometido el carril que discurre por la Avenida del Ferrocarril y de la Universidad.

En tercer lugar, se ha comprobado que el tipo de usuario de Bicielx más común es el de gente joven, principalmente estudiantes y trabajadores. El 76% de los usuarios que alguna vez ha utilizado el sistema se concentra en las edades comprendidas entre 14 y 44 años.

Por último, se confirma la hipótesis de que el Ayuntamiento de Elche planea seguir expandiendo el servicio de Bicielx con la creación de nuevas estaciones. A pesar de que las fuentes institucionales consultadas coinciden que el objetivo último de la ciudad debe de ser fomentar la utilización de la bicicleta privada, tanto los responsables del servicio como los diferentes grupos políticos aseguran que el objetivo es que el servicio de transporte público en bicicleta debe seguir existiendo y ampliándose.

Tan solo una de las hipótesis iniciales planteadas previamente a la elaboración del reportaje ha quedado invalidada, y es la que afirmaba que en las zonas donde se utiliza con mayor frecuencia el servicio es cerca de los centros educativos de la ciudad. A pesar de que los estudiantes son uno de los grupos que más importancia tienen dentro de los usuarios del servicio, las 3 paradas con más utilización desde que existe Bicielx son la

del Ambulatorio de San Fermín, la de la Plaza de la Lonja y la de la Oficina de Turismo. Ninguna de estas tres paradas se sitúa cerca de un centro educativo. Aunque es cierto que en el segundo caso existe una sala de estudio pública y es una zona de residencia de estudiantes universitarios.

Finalmente, existe una hipótesis que no se ha podido comprobar. Ha sido imposible conocer si las rutas en bicicleta más utilizadas son aquellas que cuentan con los carriles bici más importantes de la ciudad. Bicielx está haciendo un importante cambio en su sistema informático, por lo que no he podido acceder a información sobre cuáles son las rutas que los usuarios de las bicicletas públicas utilizan con más frecuencia.

Tras todo el trabajo realizado, surgen principalmente dos conclusiones. Una de ellas puede considerarse como positiva y la otra como negativa.

Por un lado, el aspecto positivo es que el futuro de Bicielx parece asegurado. Tanto los responsables del servicio como los representantes de diferentes grupos políticos han mostrado su compromiso en seguir creando nuevas estaciones del servicio. Además, los presupuestos participativos suponen una garantía presupuestaria.

Por el otro lado, el aspecto negativo es que no existe un consenso político sobre el futuro de la bicicleta. A pesar de que los diferentes grupos muestran su compromiso en seguir apostando por este medio de transporte, existe una disparidad de opiniones en torno al modo en que se va a hacer. Todas las discrepancias en torno a importantes proyectos como el carril bici de la Avenida del Alcalde Vicente Quiles y de la Universidad demuestran que no existe un consenso en la ciudad a pesar de que se cuenta con la Mesa de Movilidad como un órgano en el que todas las voces están representadas. Los colectivos medioambientales aseguran que observan buena predisposición en sus contactos con las administraciones, pero que al final no se acaba teniendo en cuenta sus peticiones.

5. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

Balance General de la Bicicleta Pública en España [Informe] / aut. Esther Anaya y Alberto Castro / Fundación ECA Bureau Veritas. - Girona : Curbet Edicions, 2012. - pág. 79.

Informe. Estado Actual. Servicio de Transporte Público en Bicicleta de Elche (BICIELX) [Informe] / aut. Pimesa / Pimesa. - Elche : [s.n.], 2017. - pág. 22.

Europa Press (2018). “¿Cuáles son las 20 mejores ciudades del mundo para ir en bicicleta?”. 11 de enero, de Europa Press. Sitio web <http://www.europapress.es/sociedad/medio-ambiente-00647/noticia-cuales-son-20-mejores-ciudades-mundo-ir-bicicleta-20180111115747.html>

Victor M. Romero (2018). “Un reto: Elche, Capital Verde Europea en el año 2030”. 6 de junio, de Diario Información. Sitio web <https://www.diarioinformacion.com/empresas-en-alicante/2018/06/03/reto-elche-capital-verde-europea/2027711.html>

EFE (2009). “Elche pondrá en marcha un servicio de bicicletas en el último trimestre de 2009”. 6 de agosto, de Diario Información. Sitio web <https://www.diarioinformacion.com/elche/2009/08/06/elche-pondra-marcha-servicio-bicicletas-ultimo-trimestre-2009/918036.html>

M.S. / D.L. (2009). “La Generalitat prorroga el plazo para poner en marcha el préstamo de bicicletas en la calle”. 16 de octubre, de Diario Información. Sitio web <https://www.diarioinformacion.com/elche/2009/10/16/generalitat-prorroga-plazo-poner-marcha-prestamo-bicicletas-calle/941274.html>

F. Arias (2010). “El servicio de bicicleta urbana arranca hoy con la solicitud de las tarjetas de alquiler”. 14 de junio, de Diario Información. Sitio web <https://www.diarioinformacion.com/elche/2010/06/14/servicio-bicicleta-urbana-arranca-hoy-solicitud-tarjetas-alquiler/1018664.html>

M. Pomares (2012). “Bicielx amplía su red de estaciones por todos los barrios con 21 nuevos puntos”. 18 de febrero, de Diario Información. Sitio web <https://www.diarioinformacion.com/elche/2012/02/18/bicielx-amplia-red-estaciones-barrios-21-nuevos-puntos/1224860.html>

Domingo López (2010). “El nuevo carril bici discurrirá por más de veinte calles y vías urbanas”. 2 de marzo, de Diario Información. Sitio web

<https://www.diarioinformacion.com/elche/2010/03/02/nuevo-carril-bici-discurrira-veinte-calles-vias-urbanas/984786.html>

I. J. Iniesta (2018). “Pistoletazo de salida para el nuevo carril bici de Elche”. 11 de enero, de Diario Información. Sitio web

<https://www.diarioinformacion.com/elche/2018/01/11/pistoletazo-salida-nuevo-carril-bici/1976484.html>

I. J. Iniesta (2018). “En alerta por el carril bici en las rotondas de Elche”. 12 de enero, de Diario Información. Sitio web

<https://www.diarioinformacion.com/elche/2018/01/12/alerta-carril-bici-rotondas/1976712.html>

Ana Fajardo (2018). “El carril bici de la Universidad Miguel Hernández de Elche tendrá pivotes para evitar que los conductores invadan el vial”. 15 de febrero, de Diario

Información. Sitio web <https://www.diarioinformacion.com/elche/2018/02/16/carril-bici-universidad-tendra-pivotes/1989093.html>



6. MATERIALES E INFRAESTRUCTURA UTILIZADA

Por un lado, la herramienta principal para elaborar este reportaje ha sido una grabadora de voz prestada por la titulación de Periodismo UMH, modelo Grabadora Digital De Voz Zoom H4n. Para que el sonido fuera de mayor calidad se ha utilizado un micrófono de corbata, también prestado, en lugar del micrófono integrado de la propia grabadora. Además, todas las entrevistas han sido grabadas con un Iphone 6 para tener una alternativa en caso de fallo. Por otro lado, para tomar las fotografías incluidas en el reportaje se han utilizado dos cámaras de fotografía distintas: una Sony DSC-HX400V y una Evil Sony ILCE-6000YB.

Los softwares y programas informáticos utilizados para el desarrollo de este Trabajo de Fin de Grado han sido los siguientes. En cuanto al audio, se ha utilizado el programa Audacity para extraer los cortes de voz utilizados en los podcasts, y el programa Adobe Premiere para ensamblarlos en la pieza final. Para el análisis de los datos se ha utilizado Microsoft Excel, mientras que para la visualización se ha utilizado la herramienta online Infogram. Por último, cabe destacar que, a pesar la publicación final del reportaje ha sido en formato blog, se utilizó la herramienta online Medium para escribir los borradores. Se optó por esta herramienta, en lugar otra como pudiera haber sido de Google Drive, por dos motivos. Por un lado, permite compartir la pieza con otra persona, aunque todavía no sea pública en la web, y que ésta añada comentarios privados. De esta forma, el tutor del TFG fue aportando sus correcciones a la pieza. Por otro lado, Medium permite embeber los gráficos realizados con Infogram y que el tutor pudiera verlos con todos sus elementos, también para aportar sus comentarios.

Todas las entrevistas fueron realizadas en el lugar elegido por el entrevistado, aunque siempre buscando que fueran lugares con poco ruido ambiente. En este sentido, se consiguió que 5 de las 7 entrevistas fueran en los despachos de los entrevistados. Al ser un entorno cerrado, unido a la utilización de un micrófono de corbata, las grabaciones contaban con una buena calidad y no fue necesario re-grabarlas en los estudios de Radio UMH. En los podcasts, la voz del periodista ha sido también grabada con este material.

7. ANEXO I: ANTEPROYECTO



Anteproyecto de reportaje

Elche a pedales

Un reportaje de datos sobre la utilización de la bicicleta pública
en la ciudad de Elche

Víctor Martínez Maciá

Propuesta para Trabajo de Fin de Grado

Grado en Periodismo, curso 2017/2018

7.1. Definición de la temática y el enfoque y justificación de su valor noticioso

Este Trabajo de Fin de Grado consiste en un reportaje de datos sobre la utilización de la bicicleta pública en la ciudad de Elche a través de Bicielx, servicio de préstamo de bicicletas que cumple ocho años desde su instalación. El reportaje analizará su expansión por la ciudad y el crecimiento tanto de su número de usuarios como de los préstamos de bicicletas realizados cada año, además de otros datos de interés como la variación de los préstamos según los meses del año o la evolución de los costes del sistema.

El pasado mes de mayo del año 2017, Elche anunciaba la creación de un plan estratégico que se marcaba como objetivo convertirse en la Capital Verde Europea del año 2030. Dentro de esta estrategia, la movilidad sostenible es una de las áreas más importantes. Es aquí donde se encuadra el transporte público mediante la bicicleta, cuyo sistema cumple ocho años.

7.2. Objetivos e hipótesis de la investigación

Los principales objetivos de esta investigación son los siguientes:

1. Examinar la estrategia seguida por el Ayuntamiento para gestionar y expandir Bicielx
2. Analizar en qué zonas de la ciudad se utiliza con mayor frecuencia el servicio
3. Descubrir cuáles son rutas en bicicleta son las más utilizadas por los usuarios
4. Valorar el estado de la infraestructura ciclista de la ciudad de Elche
5. Mostrar qué clases de ciudadanos utilizan en mayor medida Bicielx
6. Averiguar los planes de futuro del Ayuntamiento para la movilidad en bicicleta

En relación a ellos, estas son las hipótesis que formula la investigación:

1. El crecimiento de Bicielx se realiza desde los barrios céntricos hacia los periféricos
2. Las zonas donde se utiliza con mayor frecuencia el servicio son cerca de los centros educativos como los institutos o la universidad.
3. Las rutas en bicicleta más utilizadas son aquellas que cuentan con los carriles bici más seguros
4. La infraestructura ciclista de Elche es todavía escasa y necesita mejoras
5. Los ciudadanos que más utilizan el servicio de Bicielx son los jóvenes de entre 15 y 30 años
6. El Ayuntamiento de Elche planea seguir creando nuevas estaciones de Bicielx y mejorar las infraestructuras para que sea más seguro circular en bicicleta.

7.3. Cronograma de trabajo

Junio 2018

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
24	25	26	27	28	29	30
	Documentación			Redacción del anteproyecto		

Julio 2018

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
1	2	3	4	5	6	7
	Preparación de entrevistas			Elaboración de elementos multimedia		
8	9	10	11	12	13	14
		Entrevista a Fernando Verdú		Entrevista a Felip Sánchez		
15	16	17	18	19	20	21
			Entrevista a Justino Delgado	Entrevista a Antonio Amorós	Entrevista a Jesús Moreno	
22	23	24	25	26	27	28
	Entrevista a Jeroni Rico	Escritura del reportaje				
29	30	31				
Edición de entrevistas independientes						

Agosto 2018

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
			1	2	3	4
			Elaboración de podcast de las entrevistas			
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
			Difusión			
19	20	21	22	23	24	25
Difusión						
26	27	28	29	30	31	
	Elaboración de la memoria final					
Difusión						

Septiembre 2018

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
						1
						Difusión
2	3	4	5	6	7	8
Difusión	Publicación del reportaje	Difusión				

7.4. Relación de documentación recabada sobre el asunto

Este reportaje gira en torno a dos principales documentos:

- **BICIELX_RESUMEN_MES_AMES.xlsx**: base de datos rellena mes a mes por el personal de Bicielx para recabar todos los datos relativos al funcionamiento del servicio
- **Informe. Estado Actual. Servicio de Transporte Público en Bicicleta de Elche 2017'**: en el último mes de cada año la empresa encargada del servicio de Bicielx, Pimesa, elabora un informe del estado del servicio que analiza los datos de cada ejercicio y realiza una comparación con los datos de años anteriores para evaluar la evolución del sistema.

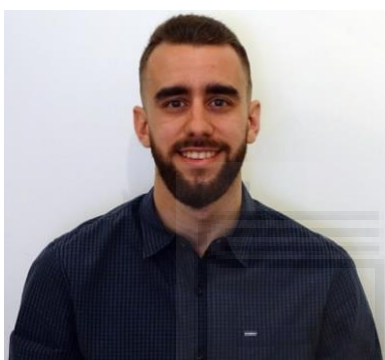
7.5. Selección y representación de las fuentes propias y documentales

La pieza será elaborada principalmente en base a nueve fuentes principales, siete de ellas propias y dos documentales. Se detallan a continuación:

- Fuentes documentales
 - **'Informe. Estado Actual. Servicio de Transporte Público en Bicicleta de Elche 2017'**
 - **'Balance General de la Bicicleta Pública en España'**: Esther Anaya y Alberto Castro realizaron este estudio, editado por la Fundación ECA Bureau Veritas, en el año 2012. Analiza la situación de los sistemas de bicicletas públicas en diversas ciudades de todo el territorio español. El informe de estado de Bicielx en 2017 contiene algunas referencias a este estudio.
- Fuentes propias
 - **Fernando Verdú**: Es el director técnico del Servicio de Bicielx. Desempeña este cargo desde la creación de este servicio en el año 2010.
 - **Felip Sánchez**: Es el concejal de participación del Ayuntamiento de Elche en la legislatura 2015/2019. Actualmente también se encarga de la Concejalía de Movilidad debido a la baja temporal de su compañera de partido Esther Díez.
 - **Justino Delgado**: Concejal del Ayuntamiento de Elche en la oposición durante la legislatura 2015/2019. Fue el concejal de movilidad durante la anterior legislatura (2011/2015) y participa en la Mesa de Movilidad.

- **Antonio Amorós:** Fue el concejal de movilidad de la legislatura 2007/2011, en la que se puso en marcha el servicio de Bicielx.
- **Fernando Sáez:** Es uno de los miembros del grupo local de Elche del movimiento '30 días en bici'
- **Jeroni Rico y Mariló Antón:** miembro del grupo de Margalló Ecologistas en Acción de Elche y creador del movimiento 'Bici Crítica'. Antón participa en la Mesa de Movilidad.
- **Jesús Moreno:** Técnico de Movilidad del Ayuntamiento de Elche. Participa en la Mesa de la Movilidad

7.6. Presentación del autor y breve CV



Víctor Martínez (Elche, 1996) ha estudiado el Grado en Periodismo en la Universidad Miguel Hernández de Elche (UMH) entre los años 2014 y 2018. Cabe destacar que durante el primer semestre de su último curso, de septiembre de 2017 a febrero de 2018, ha participado en el programa Erasmus realizando una estancia en la Universidad de Zagreb, capital de Croacia.

Durante sus años como estudiante ha realizado prácticas profesionales en diversos ámbitos. En primer lugar, entre julio y diciembre de 2016 fue periodista en prácticas en la emisora Gestiona Radio Elche. En segundo lugar, durante el segundo cuatrimestre de 2017 colaboró en la comunicación del Grado en Periodismo de la UMH gestionando la cuenta de la red social Twitter (@periodismoUMH). Además, fue uno de los alumnos encargados de elaborar la octava edición de la revista oficial de la titulación, Reporteros en el Campus. Por último, desde el de abril de 2018 realiza prácticas en la comunicación del Observatorio Ocupacional, unidad de la UMH que gestiona las prácticas profesionales de los estudiantes de esta universidad. Para el curso 2018/2019, el autor ha sido admitido para estudiar el Máster en Periodismo de Investigación, Datos y Visualización, un programa posgrado de la Escuela de Periodismo de Unidad Editorial.