

Liberty – En bici al trabajo
Evaluación de resultados
Mayo – Octubre 2016

SEIS MESES DEL PROGRAMA “EN BICI AL TRABAJO”	4
RESULTADOS GLOBALES	5
A.Participantes	5
B.Cambio modal	7
VALORACIÓN DE LAS MEDIDAS IMPLANTADAS POR LIBERTY	9
A.El incentivo económico por km recorrido en bici	9
B.Las instalaciones	13
C.Los cursos de formación	13
D.El apoyo de la empresa.....	15
MOTIVOS POR LOS QUE NO SE USA LA BICI	16
A.Motivos que afectan a todos	16
B.Motivos que afectan a los que no han empezado	17
C.Motivos que afectan a los que ya van en bici	17
D.Conclusiones: son necesarias acciones para atajar los problemas.....	18
FACTORES EXTERNOS COMUNES	19
A.Climatología	19
B.Los carriles-bici.....	20
C.La distancia / tiempo de trayecto	20
D.Factores que han dejado de ser influyentes.....	21
FACTORES ESPECÍFICOS DE CADA CIUDAD	22
A.Madrid	22
B.Barcelona	22
C.Bilbao	23
SUGERENCIAS DE LOS EMPLEADOS	24
A.Información para colgar en la intraweb	24
B.Formación	24
C.Flota de bicis	24
D.Incentivos	25
E.Instalaciones	25
F.Ubicación.....	25
RECOMENDACIONES GENERALES DE EBXM	26
A.Cursos de formación	26
B.Incentivos económicos.....	26
C.Página web específica del programa	27
D.1 minuto libre por cada km recorrido en bici	27
E.Plan de intermodalidad.....	27
F.Fomento de otras alternativas	28
RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS PARA CADA CIUDAD	29
A.Madrid	29

B.Barcelona	29
C.Bilbao	30
CONTACTO	31

SEIS MESES DEL PROGRAMA “EN BICI AL TRABAJO”

EN QUÉ CONSISTE EL PROGRAMA “EN BICI AL TRABAJO”.

En primavera de 2016 Liberty Seguros decide implantar un programa para promocionar el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento laboral entre sus empleados. Dicho programa se centra en las siguientes medidas:

- Un incentivo económico al empleado que vaya en bici a la oficina, 0,37€ por kilómetro
- Se habilitan espacios cerrados donde guardar las bicis
- Se realizan tres cursos de formación: mecánica, una clase teórica de seguridad vial y una clase práctica de circulación
- Adicionalmente, Liberty ya contaba en varios de sus centros con duchas para promocionar el deporte activo entre los empleados.

Aunque varias de las medidas se empezaron a implantar en Abril, hay que esperar a Mayo para que el programa esté funcionando al 100%.

APLICACIÓN EN DISTINTAS CIUDADES

El programa se ha implantado con las mismas características en las siguientes sedes de Liberty:

- Madrid: 473 empleados
- Barcelona: 352 empleados
- Bilbao: 225 empleados
- Oficinas comerciales: 109 empleados

Gracias a este factor, ha sido posible detectar factores externos que hacen que el programa tenga un éxito distinto dependiendo de cada ciudad. Aunque las ventajas fiscales y los cursos se ofrecieron a todos ellos, sólo las tres sedes principales han podido ofrecer también las facilidades adicionales de ducha y espacio cerrado para guardar las bicis, por lo que el estudio se centrará en esas sedes.

VALORACIÓN A LOS 6 MESES

Se realiza en el siguiente documento una valoración de resultados de los seis primeros meses, desde mayo a octubre. Para ello, se emplea la siguiente información:

- Datos de los kilómetros recorridos por empleado, gracias a las notas de gasto que estos envían para cobrar el incentivo¹

Encuesta telefónica o mediante correo electrónico sobre cambios de hábito de transporte

- Madrid, 38 entrevistados
- Barcelona, 30 entrevistados
- Bilbao, 9 entrevistados

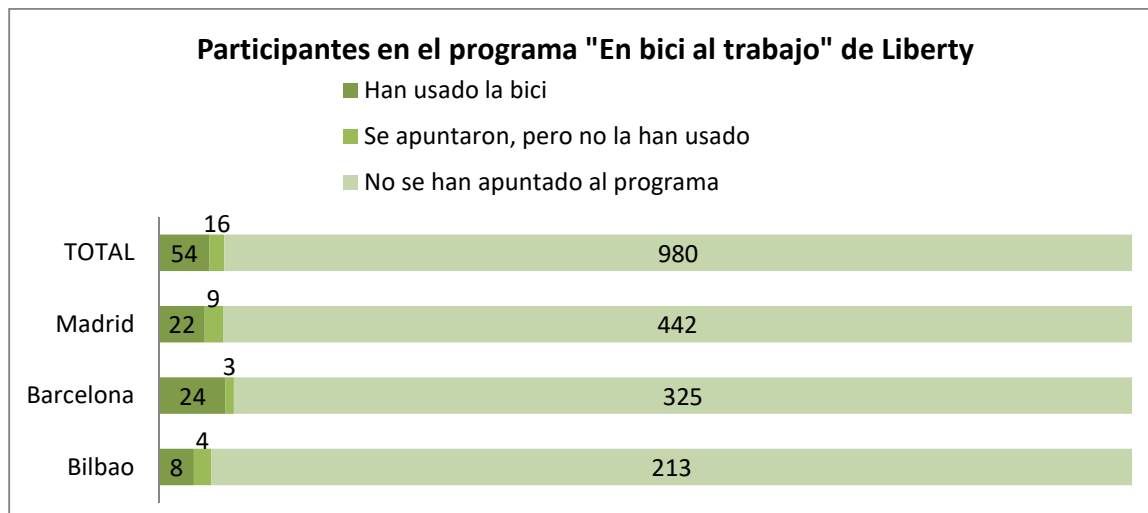
No ha sido posible localizar a 2 personas.

¹ Se han detectado mediante encuesta telefónica varios casos de gente que no ha anotado todos los kilómetros realizados. Para este informe se han completado los datos oficiales con los suministrados en la entrevista.

RESULTADOS GLOBALES

A. Participantes

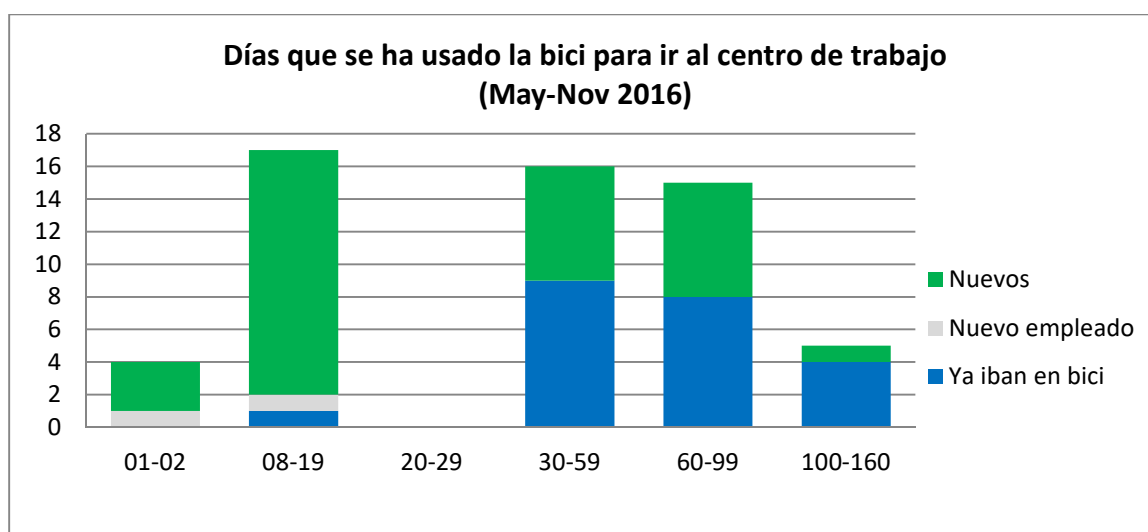
Liberty tenía 1159 empleados en el momento de realizar el programa. 87 personas (7,8%) se interesaron por participar en el programa, según la siguiente distribución.



A.1 Días de uso de la bici en los 6 meses de programa

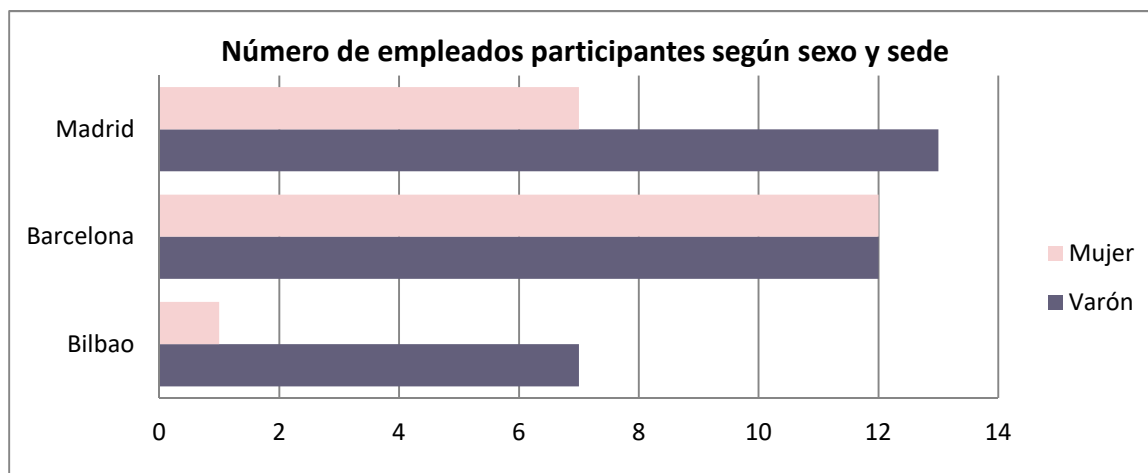
- 31 no llegaron a usar la bici
- 3 la usaron sólo 1 ó 2 días para probar y lo dejaron
- 16 llegaron a usarla menos de 20 días antes de las vacaciones de verano, pero no la han retomado a la vuelta
- 36 tienen ya afianzado el hábito de venir en bici
- 2 son nuevos empleados, por lo que se han incorporado con el programa ya avanzado...

Es notoria la ausencia de participantes que han usado la bici entre 20-29 días. Quien llega a esa cifra ya continúa usando la bici como hábito.



A.2 Sexo

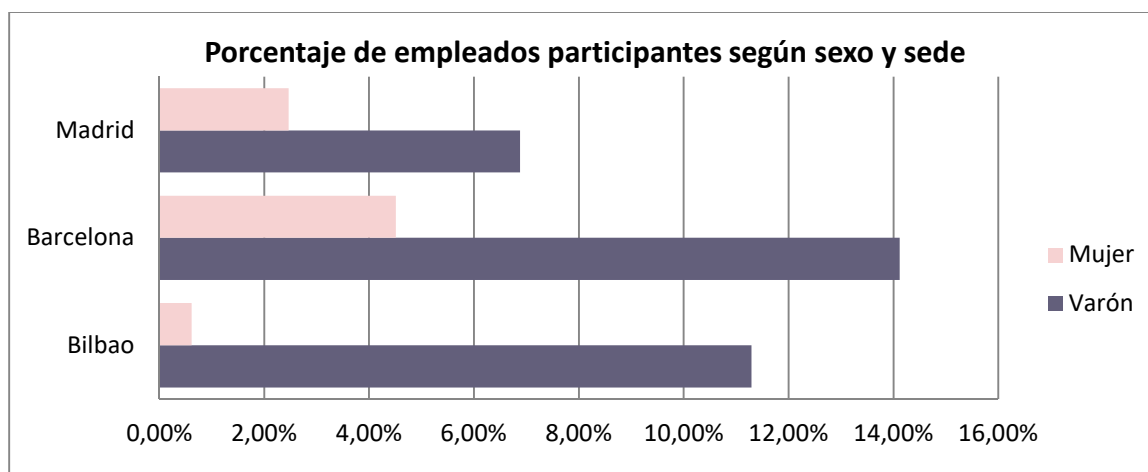
Aunque el interés por apuntarse al programa no presenta diferencias notables entre sexos, sí que los resultados han sido muy dispares si hablamos de resultados, ya que el número y porcentaje de empleados que se ha beneficiado del programa es claramente superior al de empleadas.



Si bien en número puede parecer que las diferencias de género son sólo en Bilbao y Madrid y que no afectan a Barcelona, hay que tener en cuenta que la plantilla de Liberty es principalmente femenina:

- Madrid: 284 mujeres de 473 (60%)
- Barcelona: 266 de 351 (75,8%)
- Bilbao: 163 de 225 (72,4%)

En el momento que medimos los resultados positivos por sexos en proporción al sexo de la plantilla, tanto en Madrid como en Barcelona se ve que el % de participantes varones que sí ha usado la bici es el triple respecto al de mujeres. El caso de Bilbao ha de tomarse con cautela al ser muy baja la muestra.



Dichas diferencias se mantienen prácticamente idénticas tanto entre los que han empezado a usar la bici como entre los que ya tenían el hábito anteriormente. Esto indica que claramente hay una brecha de género que las medidas de Liberty no están logrando reducir. Se han podido detectar algunos de los factores de disuasión específicos de mujeres, principalmente distancia y la logística de tener que recoger a los niños del cole.

B. Cambio modal

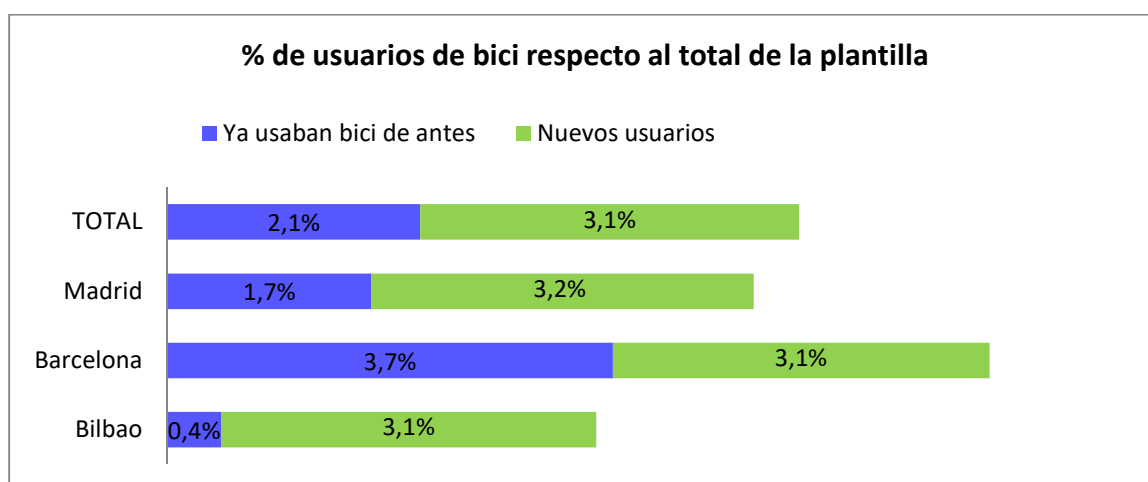
B.1 Aumento del número de personas que han usado la bici

El programa ha multiplicado por 2,5 el número de personas que usan la bici alguna vez para ir a trabajar, aunque de esos nuevos ciclistas, alrededor de un tercio lo ha hecho esporádicamente.

Por ciudades, el caso de mayor éxito ha sido Bilbao, que partía de niveles muy bajos, seguido de Madrid, con las siguientes cifras:

- **Bilbao:** Pasa del 0,4% al 3,5% de usuarios de la bici (se ha multiplicado por ocho)
- **Madrid:** Pasa del 1,7% al 4,7% (se triplica)
- **Barcelona:** Pasa del 3,7% al 6,8% (casi el doble)

Notesé que en las tres ciudades, el % de empleados respecto al total de la plantilla que ha empezado a ir en bici gracias al programa es siempre el mismo: un poco más del 3%.



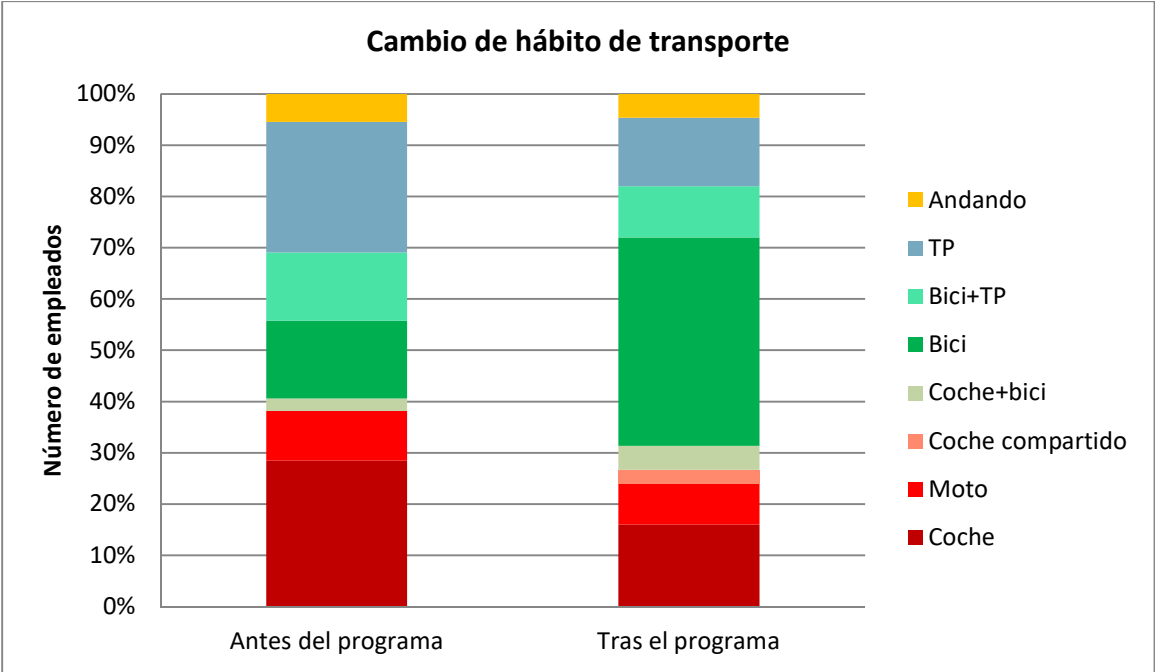
B.1 Cambio de transporte entre los que se han interesado por el programa

Respecto a la mejora de la movilidad y el fomento de transportes sostenibles, el aumento de la bicicleta se produce a partes iguales tanto a partir de usuarios de coches (que pasan del 21% al 11%) como del transporte público (del 21% al 10%).

De manera más marginal se ha producido un ligero descenso de la intermodalidad del transporte público con la bici. A la vez se ha aumentado ligeramente la intermodalidad coche+bici. Trayectos en moto y andando no han tenido variaciones significativas.

Por último ha habido algún caso de viaje compartido en coche a partir de intentos de empezar a ir en bici.

Se incluyen en el siguiente gráfico los que manifestaron interés por participar en el programa pero que no han llegado a usar la bici.



VALORACIÓN DE LAS MEDIDAS IMPLANTADAS POR LIBERTY

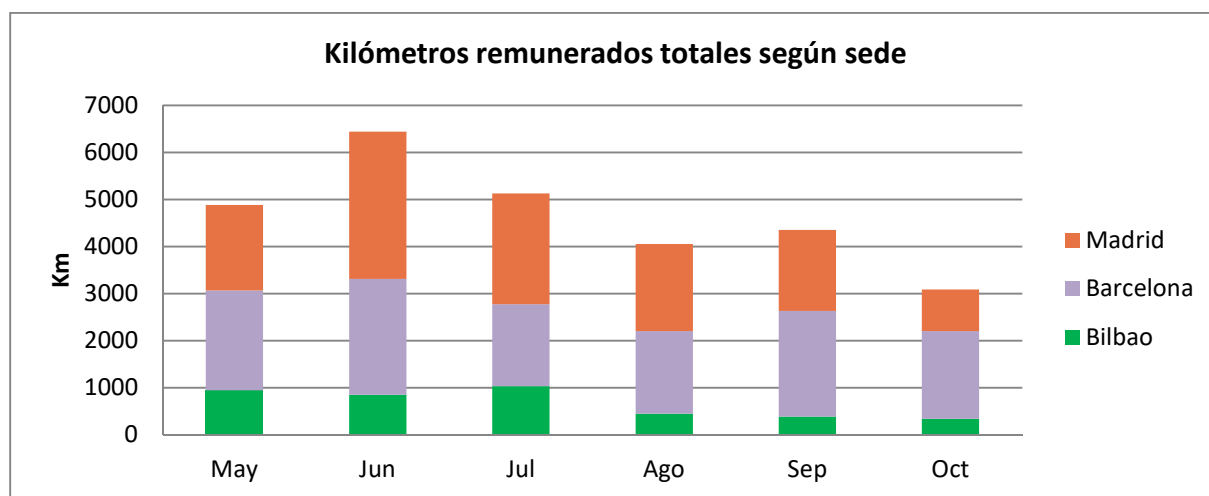
A. El incentivo económico por km recorrido en bici

El pago por kilómetro por ir en bici es una iniciativa implantada en Bélgica y en proceso de implantación en Francia, sin haberse obtenido resultados concluyentes sobre su idoneidad.

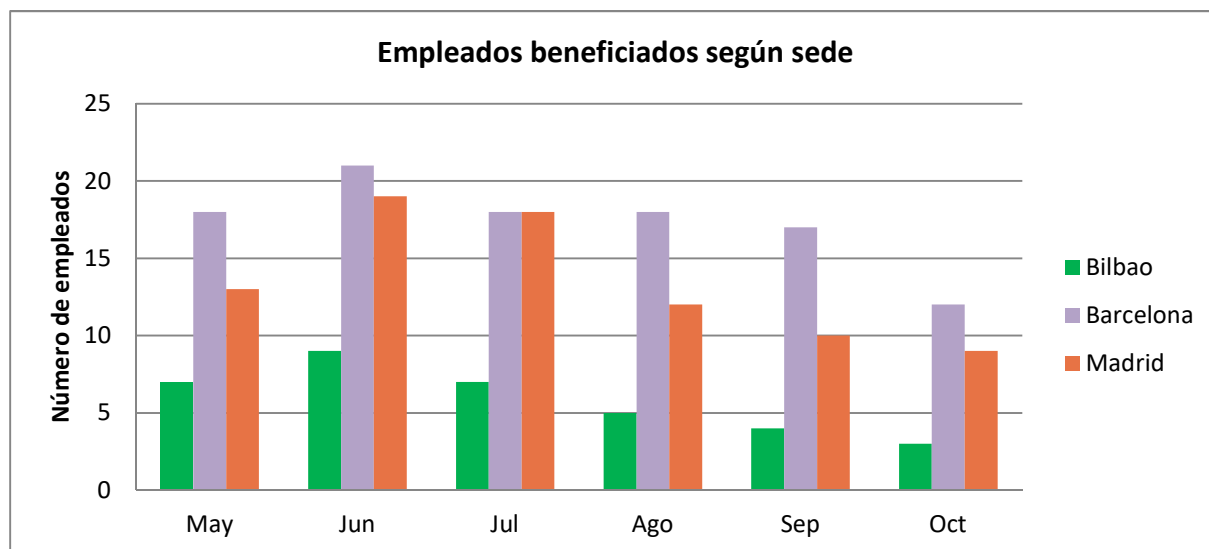
Aunque en España la medida ya ha sido implantada previamente por Integeam (Albacete), el caso de Liberty permite obtener una muestra mayor en tres ciudades a la vez de características muy distintas (Madrid, Barcelona y Bilbao), por lo que los resultados pueden arrojar una información muy valiosa de cara a extender esta medida a otros ámbitos.

A.1 ¿Cuántos kilómetros se han remunerado?

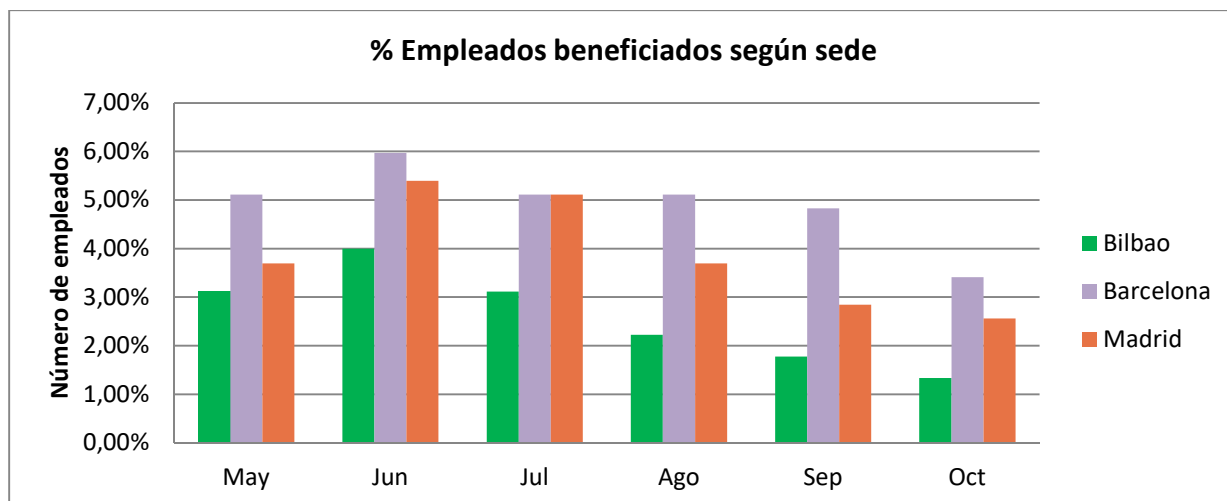
Se han contabilizado cerca de 28.000 km recorridos en bici, lo que ha supuesto una inversión cercana a los 13.000€ por parte de Liberty. El mayor éxito de la medida se dio en Junio, con más de 6000 km recorridos. En octubre este dato ha caído a la mitad, principalmente por las sedes de Madrid y Bilbao.



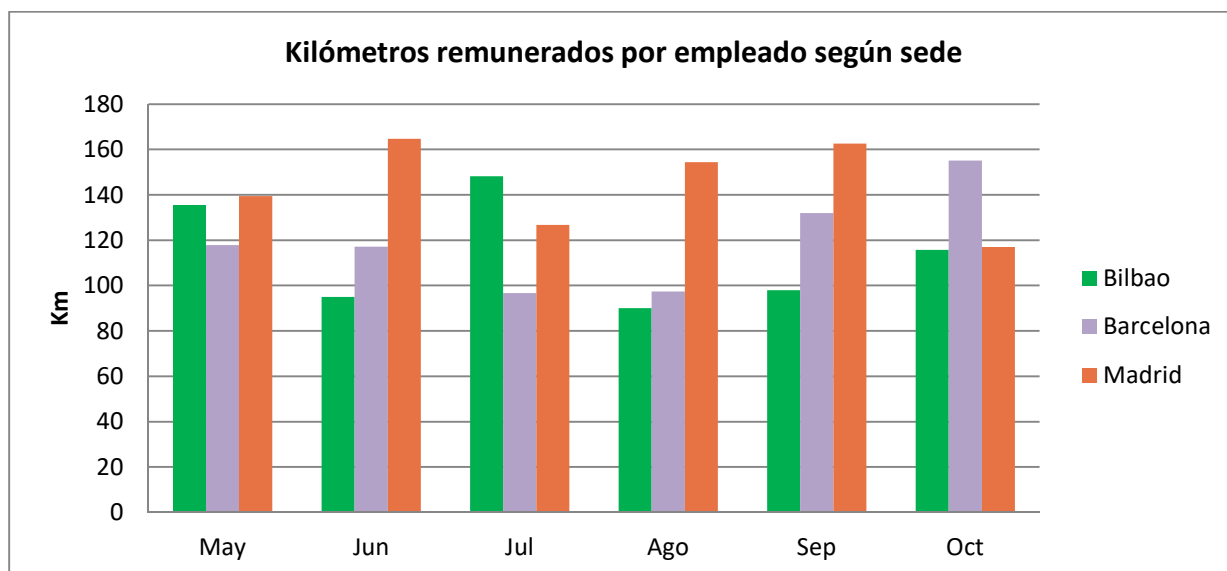
El número de empleados que se ha beneficiado del incentivo también ha ido variando según los meses.



En relación con el tamaño de cada sede se puede observar que los empleados de Barcelona han sido los más beneficiados por la medida (llegando al 6% de la plantilla en el mejor mes), mientras que el incentivo ha tenido menor efecto en Bilbao.



Sin embargo, la remuneración media por empleado presenta un escenario muy distinto, ya que son los empleados de Madrid los que han hecho más kilómetros, debido a la mayor distancia de las rutas.



A.2 ¿Son reales los kilómetros que los empleados dicen hacer en bici?

El control de la veracidad de la información que los empleados suministran se ha mostrado como un problema cuando el incentivo se aplica a nivel estatal, como pasa en Francia o Bélgica. Desde un primer momento, los responsables del programa en Liberty apostaron por confiar en la honestidad del empleado como política de empresa.

El cruce de los datos aportados por los empleados con las encuestas y la comprobación posterior ha podido determinar al respecto que:

- No se han detectado casos de falseamiento de datos con ánimo de cobrar más.
- Varias personas han facturado menos kilómetros de los que les corresponde por olvido o simplemente pereza a la hora de hacer la nota de gasto. Hemos corregido estas carencias preguntando a los empleados.
- En algún caso, quien iba en bici antes de empezar el programa ha considerado poco honesto cobrar lo que consideran un incentivo para animar a los que empiezan.
- Se tiende a pasar datos redondeados, que no afectan apenas al resultado global.

Se hace notar que esta extrema honestidad es posible por varios factores:

- El incentivo económico no es tan alto que compense la trampa

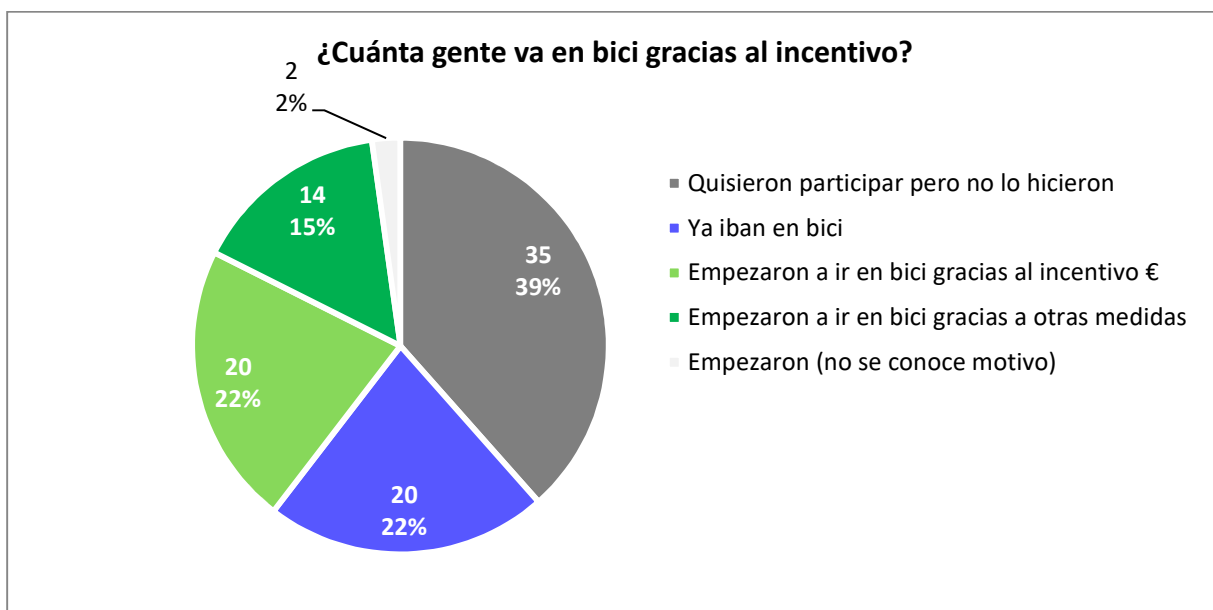
- Es fácil comprobar entre compañeros de trabajo quién va en bici. No es lo mismo que rendir cuentas a una administración lejana.
- En el entorno laboral de Liberty está socialmente reprobado intentar engañar a la empresa. No hay complicidad al respecto.

Por último se hace notar que a pesar de las carencias de algunos datos, el incentivo es una excelente manera de poder saber el uso de la bici que realiza cada empleado.

A.3 ¿Cuánta gente va en bici gracias al incentivo?

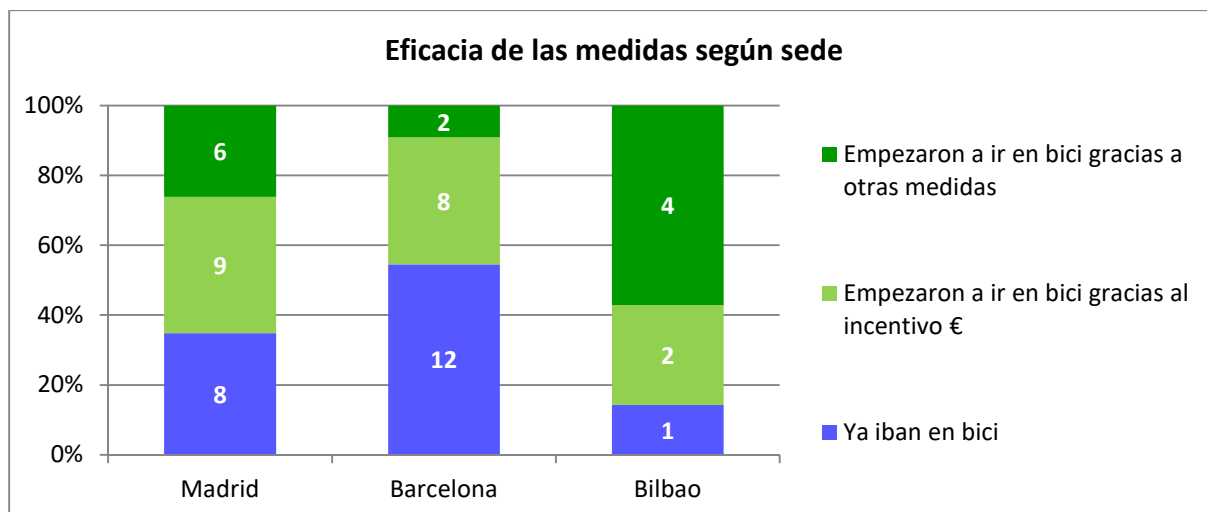
Gracias a las encuestas se ha detectado que el incentivo sólo ha tenido sentido para una pequeña fracción de los empleados que solicitaron apuntarse al programa:

- Un 39% de los interesados encontraron dificultades que el incentivo no fue capaz de compensar.
- Un 22% ya estaba yendo en bici. El incentivo premió su decisión, pero no supuso ningún cambio en los hábitos de movilidad.
- Un 22% sí que comentaron haber empezado a usar la bici gracias a la recompensa económica.
- Un 15% empezaron a usar la bici, pero se debió a otras medidas puestas en marcha al mismo tiempo por parte de Liberty, como los aparcabicis seguros, el respaldo oficial o el efecto imitación.
- Un 2% empezó, pero no fue localizado para conocer su motivo.



A.4 ¿Es igual de eficiente el incentivo en todas las ciudades?

Decididamente no. En Barcelona el incentivo remunera en gran medida a gente que ya iba en bici, mientras que en Bilbao han sido otras medidas las que han ayudado. Sólo en Madrid se puede hablar de un éxito mayoritario de la medida.

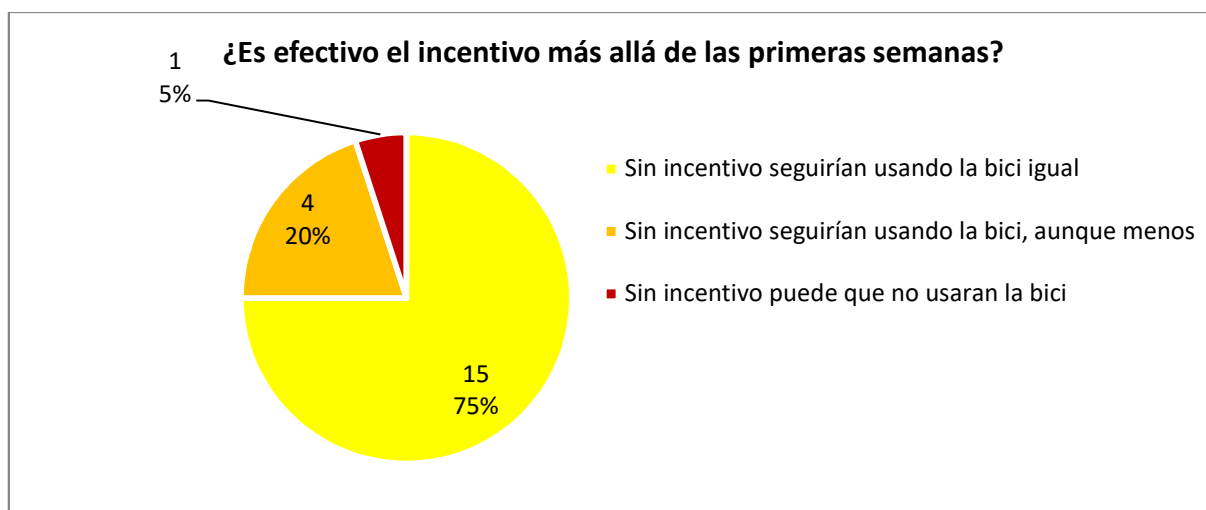


A.5 ¿Es efectivo el incentivo más allá de las primeras semanas?

En la encuesta se preguntó a los 19 empleados que habían empezado a ir en bici debido al incentivo económico hasta qué punto seguirían yendo en bici aunque se suprimiera esta recompensa:

- 15 declararon que les sirvió para empezar, y que habiendo visto ya las ventajas de ir en bici, no tenía efecto alguno para ellos que les siguieran pagando (aunque se agradecía la recompensa).
- 4 comentaron que se forzaban a venir más días en bici gracias al incentivo. Sin él, seguirían usando la bici de manera habitual, ya que también percibían las ventajas, aunque dejarían de usarla en casos puntuales.
- Sólo 1 caso comentó que dejaría completamente la bici en caso de desaparecer el incentivo, debido a las dificultades añadidas que tenía su ruta. En todo caso, también comentó que posiblemente renunciara a la bici de todas formas independientemente del incentivo.

Es decir, el resultado de un incentivo mantenido en el tiempo es muy escaso frente a un incentivo acotado las primeras semanas.



A.6 Conclusiones: el incentivo tiene un resultado escaso con margen de mejora

En grandes números, se han empleado alrededor de 12.000€ para lograr que 19 personas vayan en bici, esto es, 670€ por ciclista conseguido. Cabe preguntarse si es posible con un presupuesto similar lograr un mayor alcance dado que:

- No resulta suficiente aliciente para quien tiene otras barreras

- Está remunerando a gente que ya iba en bici en gran medida
- Está remunerando a gente que ha empezado a ir en bici por un motivo distinto al económico
- Está remunerando a gente más allá de las semanas iniciales, cuando ya han cogido hábito.

En los capítulos de Recomendaciones se mencionan varias medidas para enfocar este incentivo de una manera más eficiente.

B. Las instalaciones

Las instalaciones de las que dispone Liberty para facilitar el uso de la bici son básicamente dos: duchas y espacios cerrados para guardar la bici.

MADRID: LA IMPORTANCIA DE LAS DUCHAS

Se han detectado algunos casos de deportistas que han aprovechado la ruta laboral como entrenamiento, y que por lo tanto, no se hubieran planteado hacer esto si no hubiera ducha. Los desplazamientos cortos de carácter más urbano son escasos aquí, dada la ubicación periférica de la sede.

Algunos potenciales ciclistas ven en la escasez de duchas un problema por las colas que se forman. Eso implica un plus de tiempo que está resultando disuasorio.

BARCELONA: INSTALACIONES NO TAN NECESARIAS

Es quizá la ciudad en la que menos uso proporcional se ha hecho de las instalaciones respecto al número de ciclistas.

Por un lado, el espacio para guardar la bici es menos necesario que en otras ciudades, dado que la mitad de los usuarios de la bici usan bici pública o traen una plegable que guardan en el sitio.

Por otro, la combinación con otros medios de transporte está muy extendida, acortando enormemente las distancias realizadas en bici, por lo que las duchas tampoco presentan problemas de saturación por este motivo.

Eso no quiere decir que estas instalaciones no estén siendo de utilidad para el fomento de la bici en Barcelona. En algunos casos, el guardabicis aporta flexibilidad de cara a poder usar otro transporte de regreso en caso de lluvia o planes posteriores al trabajo, y más de uno que sí usa su bici propia no lo haría si no tuviera este espacio.

BILBAO: NO SIN MI GUARDABICIS

El perfil de usuario medio aquí es un ciclista deportista que ya usaba una bici de alto valor como ocio de fin de semana por carretera, pero no por ciudad. Ha resultado clave en 6 de los 8 entrevistados que Liberty habilitara espacio para guardar esas bicis valiosas, hasta el punto de que sin esa medida el programa hubiera fracasado.

C. Los cursos de formación

Durante la primavera se impartieron en las tres sedes de Liberty 3 cursos de formación:

- Curso de mecánica presencial
- Charla teórica sobre mitos y barreras
- Curso práctico de circulación

Muchas de las personas encuestadas mostraron la satisfacción con los cursos, con distintos matices y resultados. Varias se han lamentado de no haber podido ir, ya que consideraban necesaria la información. Para algunos, la información impartida ha sido relevante para decidirse a coger la bici, en cambio en otros casos se han detectado barreras adicionales que no han podido vencerse con la información.

C.1 Curso de mecánica

Ha tenido una buena valoración, hasta el punto de que varias personas han solicitado que se amplíe esta formación con los siguientes formatos:

- Repitiendo el curso periódicamente. Es también un incentivo a que ese día más gente venga en bici si saben que la van a poder arreglar
- Ofreciendo información al respecto por la intranet
- Instalando en el lugar de guardar las bicis en cada sede un pequeño kit de reparaciones.

C.2 Charla teórica sobre mitos y barreras

Varias son las personas que reconocen haber descubierto otra realidad tras esta charla, hasta el punto de haber sido el salto necesario para atreverse a probar o a circular con el tráfico. Al menos 7 personas modificaron hábitos de circulación gracias a la charla y en 2 casos se animaron a empezar con la bici. Igualmente se ha valorado alguna información complementaria clave para usar la bici: cómo llevar un portátil o como candar la bici, por ejemplo.

También se ha solicitado que esta información llegue a más empleados:

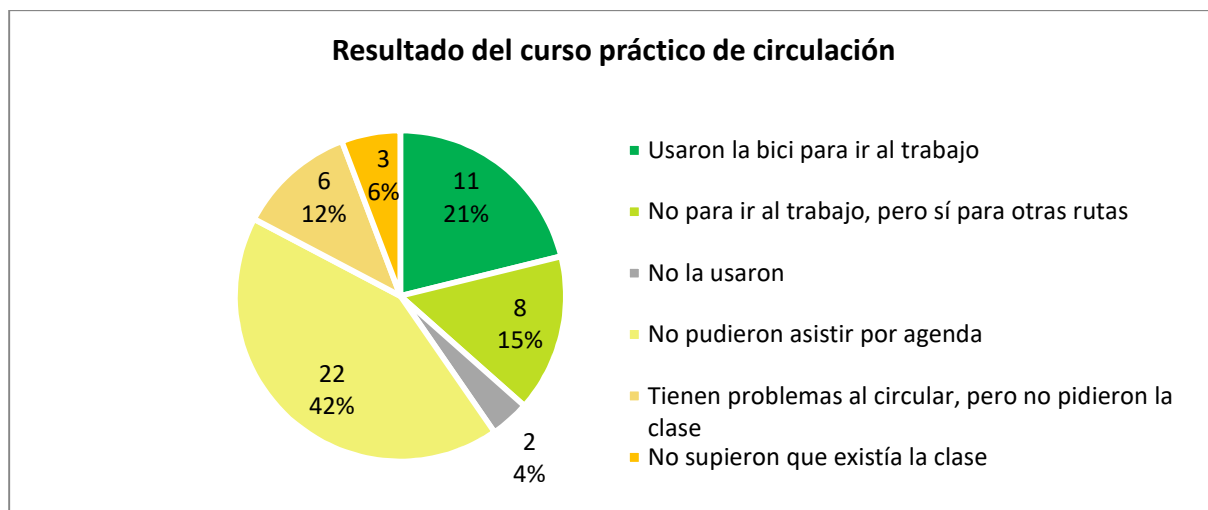
- Repitiendo el curso para los que no pudieron asistir
- Haciendo en la intranet un apartado específico permanente donde consultar todos los temas que se trataron: seguridad de candados, cómo circular, rutas fáciles para llegar, ropa y equipaje, etc.

C.3 Curso práctico de circulación

Se realizaron 10 clases de unas 3 horas de duración (6 en Madrid, 3 en Barcelona y 1 en Bilbao). Cada clase con un guía llevó a no más de 3 guiados en una ruta similar a la que pudieran haber usado, preferentemente en fin de semana.

Se valoran los resultados:

- En 11 casos la clase resultó clave para que el empleado empezara a usar la bici, al enseñarles una ruta adecuada a su nivel y a perder el miedo a circular con tráfico. Sobre esto último se trata de un proceso gradual que algunos han ido introduciendo en pequeños tramos en su ruta habitual.
- En 8 casos la clase no resultó suficiente para vencer la barrera por ser la ruta excesivamente larga, pero sirvió para que se animaran a coger la bici en otros trayectos (hacer recados, ir a visitar a familiares), por lo que el objetivo de fomentar hábitos saludables se puede considerar cumplido en cierta manera.
- En 2 casos no consideraron la prueba en fin de semana adecuada para reproducir una situación de tráfico real, por lo que no han usado la bici.
- 22 personas solicitaron el curso y se quedaron sin atender al haber sido imposible hacer cuadrar sus agendas con los horarios de los cursos.
- 6 de los que van en bici sin haber asistido al curso han manifestado problemas al circular, pero no solicitaron asistir por pensar que no tenía relación con su dificultad.
- 3 no se enteraron de que este curso existía y están interesados en asistir cuando han conocido su existencia.



Varios encuestados han hecho sugerencias sobre el curso, muchas de ellas recurrentes:

- Consideran que mucha gente que tiene prejuicios podría ser convencida si hicieran un curso así.
- Creen que la ruta debe de hacerse en día laborable, para que sea más realista
- Se debe repetir el curso, pero en horario laboral y partiendo de las sedes, de tal manera que no se quede fuera gente por problemas de agenda.
- Se deberían poder probar bicis adecuadas. La prueba con bicis pesadas (propias o de la flota de Liberty) ha resultado disuasoria en varios casos.

C.4 Conclusiones: los cursos pueden lograr mejor resultado con otros planteamientos

Se ha detectado un amplio margen de mejora en la efectividad de los cursos de cara a lograr ayudar a más gente a superar las barreras, tanto de contenido como de organización. Se especifican con detalle en el capítulo de “Recomendaciones generales”

D. El apoyo de la empresa

En las encuestas han sido varios los que han afirmado que han empezado a coger la bici “porque la empresa lo apoyaba”. Ahondando más en esta cuestión, se han detectado temores y recelos de hacer algo que todavía no está tan normalizado como se cree, incluso en ciudades como Barcelona. Antes de este programa, el empleado tenía que justificar por qué venía en bici. Que desde arriba haya una apuesta clara ha supuesto un espaldarazo moral a los que tímidamente se lo estaban planteando pero no se atrevían a hablar de ello abiertamente, hasta el punto de que ahora quien tiene que excusarse es quien no va en bici.

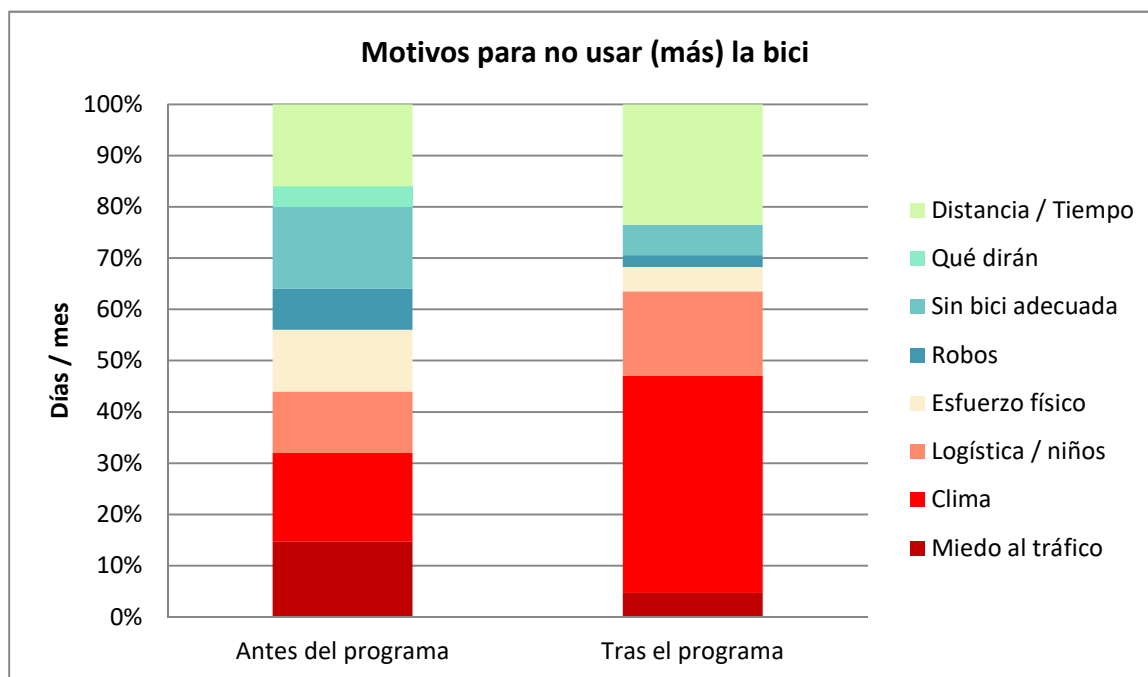
A ese respecto, muchas personas han realizado las siguientes sugerencias:

- El apoyo institucional que hubo el primer mes debería de ser algo constante en el tiempo.
- Se debería de seguir informando de que existen los incentivos, las instalaciones, el asesoramiento, etc.
- Se solicita reiteradamente que este programa tenga un apartado fijo en la intranet, en el que además de las ayudas y mensajes de apoyo, se pueda acceder a la información que se ha ido suministrando en los cursos.

MOTIVOS POR LOS QUE NO SE USA LA BICI

Se ha preguntado tanto a los que no han empezado a usar la bici como a los que sí lo hacen los motivos que les frenan. Es destacable que los obstáculos reales son bastante distintos de lo que se esperaba antes de probar.

A. Motivos que afectan a todos



Es destacable que mientras algunos problemas se magnifican en la imaginación de quien no va en bici (prejuicios) otros que no se tienen en cuenta y aparecen en el día a día (infravalorados). Por último, algunos sí que están valorados en su justa medida.

A.1 Problemas que tienen más de prejuicio que de realidad

- **El miedo al tráfico:** Sólo tras probar a ir en bici, mucha gente descubre que no es un obstáculo.
- **Esfuerzo físico:** La gente cree que tiene peor fondo físico del que realmente tiene. La bici no requiere el esfuerzo que se cree.
- **Robos:** Fácilmente solucionable con información adecuada. En el caso de Liberty, las instalaciones han sido clave para poder sortear este problema sin necesidad de dar dicha información.
- **Qué diran:** El hacer algo que todavía se ve como ir contracorriente echa para atrás a algunos. Ver a otros compañeros y sentir el apoyo institucional ha sido clave para eliminar este recelo.
- **Bici inadecuada:** La falta de bici o tener una bici no apropiada se considera una barrera insalvable. Sin embargo, muchos han aprovechado el programa y el incentivo económico para conseguir una bici nueva que respondiera a sus necesidades, venciendo el problema.

A.2 Problemas infravalorados

- **Climatología:** No se contempla con factor disuasorio hasta que se coge la bici. El frío, la noche y sobre todo la lluvia resultan fuertes barreras difíciles de vencer. Aunque la última es muy puntual en Barcelona y Madrid, el frío y los días cortos sí reducen enormemente el uso de la bici para quien empieza. El efecto es menor para quien ya tiene hábito.

- **Tiempo:** Se tiende a ser excesivamente optimista con los tiempos, sobre todo para quien viene desde periferias en coche o moto. Descubrir lo que se tarda en bici disuade a muchos, y no todos tienen combinaciones con transporte público fáciles que les permitan acortar tiempos.

A.3 Problemas correctamente valorados

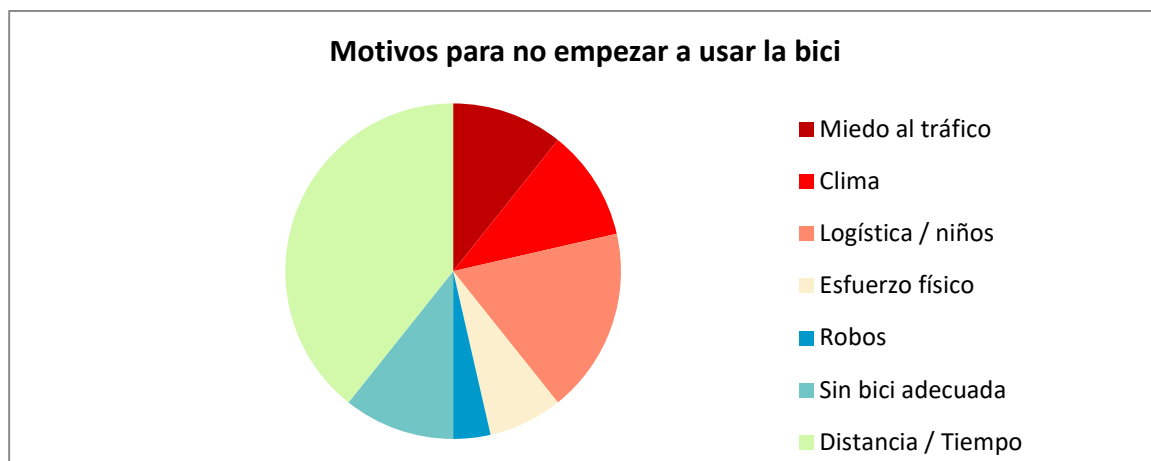
- **Logística:** Tener que realizar un tercer trayecto echa para atrás a muchos, sobre todo si implica llevar carga, pasajeros o dejar la bici atada en la calle. Aunque todos estos temas tienen solución, no son evidentes para quien empieza.

B. Motivos que afectan a los que no han empezado

Resulta clave entender los motivos que hacen que mucha gente no esté dispuesta a coger la bici, a pesar del gran apoyo prestado por Liberty en cuanto a infraestructura e incentivos.

El tiempo de trayecto es con diferencia el principal motivo, que va unido al de la logística en muchos casos de tener que llevar a los niños al cole antes de entrar. Sólo esta combinación de motivos suponen dos tercios de los casos de la gente que interesándose por participar finalmente no lo ha hecho, incluso tras haber probado algún día.

Siendo el resto de motivos bastante más secundarios, resulta clave centrar los esfuerzos en resolver este problema. En el apartado de “Recomendaciones generales” se dan algunos consejos sobre medidas a adoptar al respecto.



C. Motivos que afectan a los que ya van en bici

También se han identificado los motivos para que los que sí han usado la bici varios días hayan dejado de hacerlo según avanzaba el año.



C.1 Clima adverso

Para los que sí han empezado a usar la bici, el principal motivo para no usarla más a menudo es climático. Aunque en muchos casos es la lluvia el obstáculo, esto sólo retrasa de usar la bici en días puntuales en Barcelona y Madrid, y en Bilbao no suele importar si se trata de lluvia fina. En cambio, resultan muy persistentes la preocupación por los días cortos y el frío que bloquean a mucha gente durante los meses de otoño e invierno.

Curiosamente, son factores que no afectan a quien ya usaba la bici antes de empezar el programa de Liberty, especialmente el frío, que deja de molestar a los 2 minutos de pedaleo. Pero esto es algo que no saben quienes se enfrentan a su primer invierno sobre los pedales.

Por último sólo se ha detectado preocupación por el calor de manera muy puntual en Madrid.

C.2 Llevar a los niños

Dentro de las dificultades para coger más la bici, destaca tener que llevar a los niños al colegio, algo que limita a muchos el uso de la bici a los meses de verano. Es un problema que apenas aparece en Bilbao y Barcelona, pero es muy persistente en Madrid.

D. Conclusiones: son necesarias acciones para atajar los problemas

Varios de los problemas comentados no se han manifestado en quienes venían usando la bici desde hacía tiempo, por lo que es un claro indicio de que son solucionables: la logística, el frío o la distancia tienen solución con una correcta información. Se indica cómo enfocar este tema en el capítulo de Recomendaciones Generales.

FACTORES EXTERNOS COMUNES

Gracias a poder haber hecho la experiencia en tres ciudades con climas y costumbres de transporte muy distintas se ha podido comprobar qué factores ajenos a la empresa influyen en el uso de la bici. Algunos, como el clima o el miedo al tráfico son esperables y conocidos. Otros, como los niños o las vacaciones pueden resultar sorprendentes.

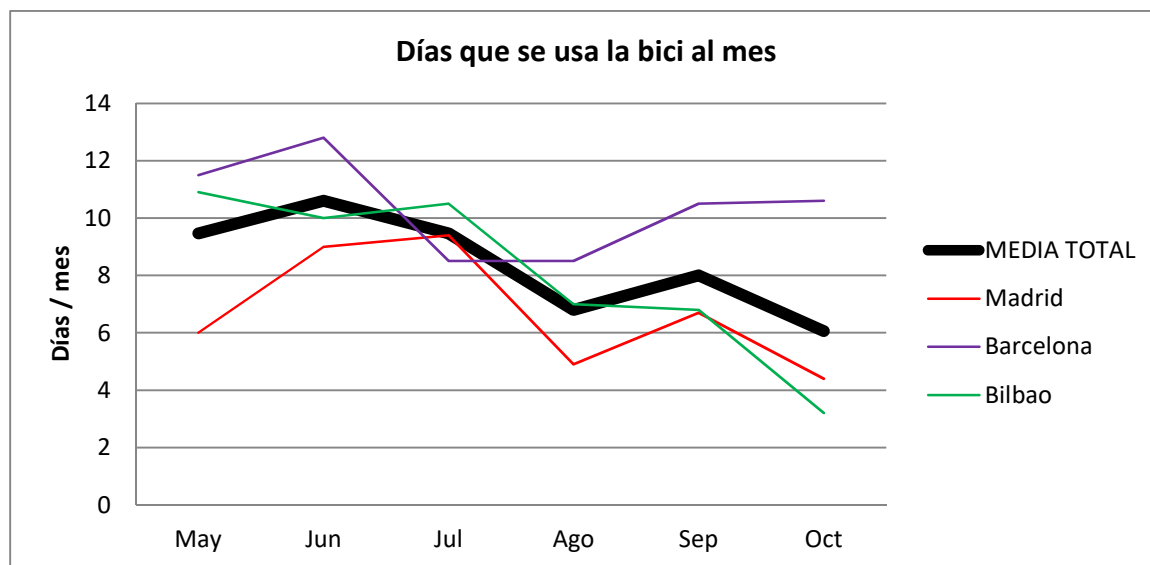
A. Climatología

La agregación de los kilómetros realizados por meses muestra claramente la variabilidad de la bici en función de la climatología. Tres son los factores que son citados recurrentemente por los encuestados como disuasorios para usar la bici:

- Temperatura, principalmente el frío, aunque también hay casos de no uso por calor
- Lluvia
- Rodar de noche. En este aspecto no sólo la longitud de los días, también la jornada continua de verano es un factor clave.

Según el otoño ha ido acrecentando estos factores, el número de días que se usa la bici ha caído hasta en un 40%.

Varios de los encuestados que habían usado la bici en verano y que ya habían parado han manifestado su intención de volver a la bici con el buen tiempo. Los datos de un futuro estudio entre Diciembre y Abril podrán comprobar esto.



A.1 Diferencia por ciudades

Por ciudades se aprecia una clara diferencia de cómo influye la climatología según han reflejado las encuestas:

MADRID

La lluvia resulta disuasoria, pero no la noche. En varios casos el calor del verano también ha supuesto un freno.

BARCELONA

Aquí resulta disuasorio el frío y la lluvia, el calor no ha resultado un obstáculo.

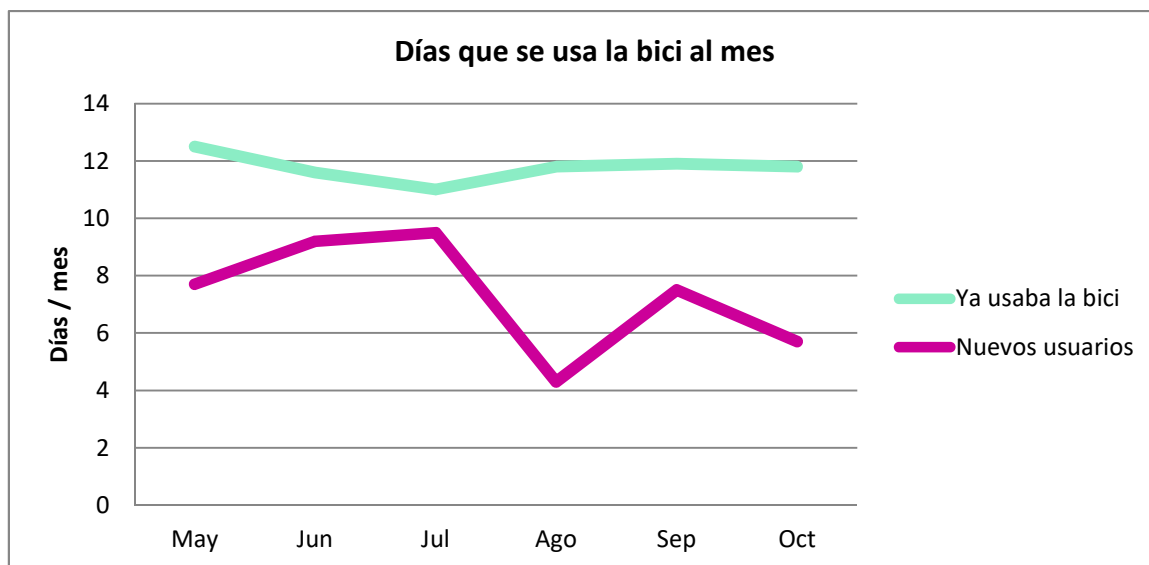
BILBAO

El principal efecto disuasor es rodar de noche. La lluvia fina característica de Bilbao no parece ser disuasoria.

A.2 Diferencia según experiencia como ciclista urbano

Quien tiene ya establecido el hábito del ciclismo urbano no se ve afectado por el clima, usando la bici de manera muy regular a lo largo del año. La llegada del otoño le da bastante igual, porque ya han rodado con frío y saben que la barrera se supera a los pocos minutos en cuanto el cuerpo que se mueve ha entrado en calor.

La climatología afecta mucho más a los que han empezado a usar la bici como transporte con el programa de Liberty, que pierden el hábito al llegar las vacaciones, o no ven fácil usarla con mucho calor o cuando llega el frío.



B. Los carriles-bici

La existencia de una red de carriles-bici segregados del tráfico ha mostrado ser un factor determinante en las tres ciudades, aunque de doble filo. Mientras que muchos reconocen haberse lanzado a usar la bici porque había un camino con esta infraestructura, otros tantos no lo han hecho precisamente por no conocer carriles-bici en su itinerario, aunque éste fuera fácil y tranquilo.

En este segundo caso ha sido necesario un asesoramiento personalizado para mostrar que es posible realizar el itinerario también sin carril-bici, algo que ha tenido éxito desigual según las ciudades. Mientras que en Madrid y Bilbao el asesoramiento para circular en calles sin carril ha sido bastante exitoso, en Barcelona resulta “extraño” rodar en contra de la tendencia general, que es por aceras en ausencia de carriles-bici.

C. La distancia / tiempo de trayecto

Dada la limitación de tiempo para llegar a la oficina, este factor se ha mostrado altamente disuasorio, reduciendo el número de usuarios en dos categorías muy claras:

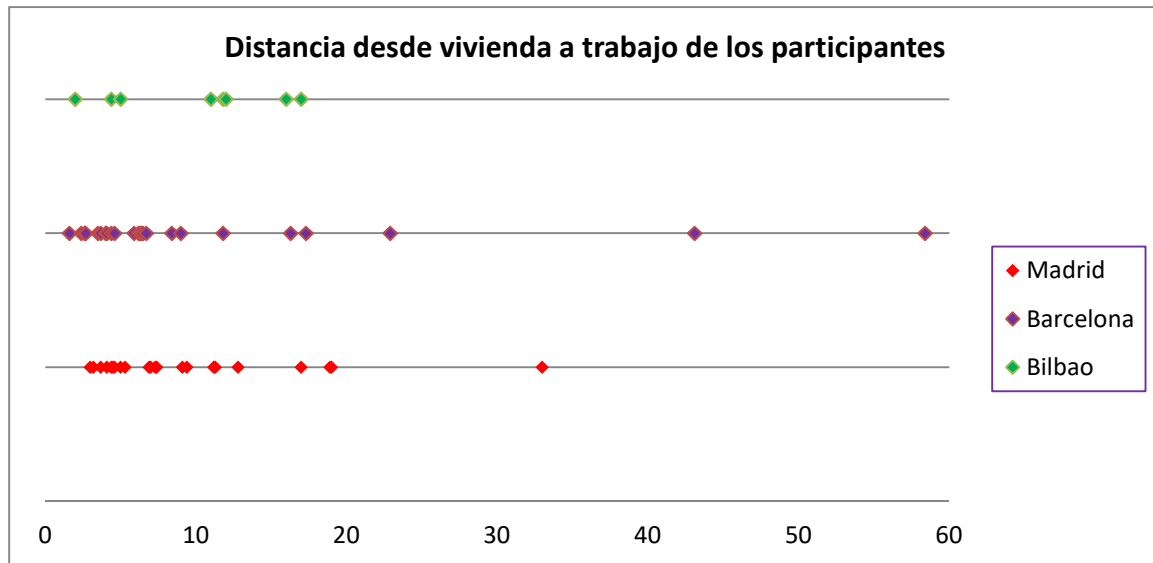
- Los que viven cerca, generalmente ciclistas urbanos
- Los deportistas que están dispuestos a hacer muchos kilómetros, aunque sólo cuando los días son largos.

Para quien vive lejos y no está dispuesto a hacer muchos kilómetros, la combinación de bici con otro transporte está permitiendo vencer las largas distancias, pero resulta actualmente anecdótico por varios motivos:

- Las deficientes opciones para combinar

- La falta de información

Esta norma general se rompe en el caso de Barcelona, donde la intermodalidad sí es buena y es conocida. Se ve en detalle en el apartado de dicha ciudad.



D. Factores que han dejado de ser influyentes

Varios de los factores externos que influyen negativamente para no usar la bici han sido resueltos casi en su totalidad gracias a las medidas tomadas por Liberty:

- **Miedo al robo de la bici:** Se ha corregido gracias a los espacios cerrados instalados en las sedes principales. Subsiste el problema en las oficinas comerciales y hay riesgo de saturación en Bilbao cuando llegue el buen tiempo.
- **Sudor:** Se ha corregido gracias a la instalación de duchas, aunque hay riesgo de saturación en Madrid cuando llegue el buen tiempo. Las oficinas comerciales tampoco están dotadas.
- **Qué dirán:** El apoyo institucional de la empresa ha sido clave para eliminar el reparo a realizar una actividad todavía no normalizada, aunque según pasan los meses el efecto tiende a diluirse.

FACTORES ESPECÍFICOS DE CADA CIUDAD

Aunque los incentivos del programa son idénticos en las tres ciudades, la disparidad de resultados indica que hay factores externos que tienen un peso muy desigual según la ciudad.

A. Madrid

A.1 Madres que llevan a los niños al cole

Este factor se ha mostrado mucho más limitante en Madrid (8 casos) que en el resto de ciudades (1 caso en Bilbao y otro en Barcelona). Parece que la excentricidad la sede de Madrid limita las opciones de transporte enormemente y el coche acaba siendo casi obligado en cuanto hay que hacer una parada intermedia en el colegio.

Además se ha detectado una brecha de género (7 madres afectadas frente a 1 padre) que no sólo muestra que todavía el reparto de la responsabilidad familiar es muy desigual, sino que explica en gran medida el relativo fracaso del proyecto entre las mujeres de Madrid. Sólo se tiene constancia de un caso en el que se esté usando la bici para transportar a los niños al colegio.

En todos estos casos, las afectadas mencionaron el problema del tiempo de trayecto como la principal barrera para cambiar el coche por la bici, por lo que las medidas de apoyo ofrecidas por Liberty no son útiles. Precisamente, es en período vacacional escolar cuando varias de ellas han decidido usar la bici, abandonándolo al llegar septiembre por el mismo motivo.

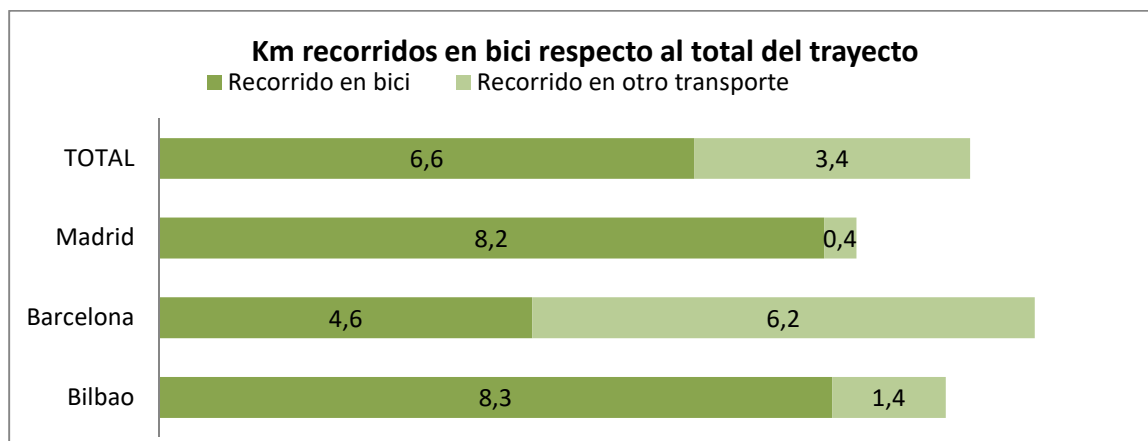
B. Barcelona

B.1 La intermodalidad para reducir distancias

Las grandes distancias son un factor altamente disuasorio, aunque en Barcelona muchos lo sortean satisfactoriamente combinando el transporte público y la bici, bien con una plegable, bien con la bici pública en destino, especialmente desde las estaciones de Arc de Triomf y Clot-Aragó. En algunos casos con mal transporte público algunas empleadas combinan coche hasta la playa y una bici plegable en el maletero que les permite realizar los últimos 3 km.

Los datos muestran una reducción de la distancia media del 60%. Esto permite que haya participado en el programa gente que vive de media más lejos que las otras ciudades.

En las otras ciudades parece haber un gran desconocimiento sobre las opciones de intermodalidad, unido a un servicio de bici pública con mucha menor cobertura, lo que explica que apenas haya diferencias entre las distancias totales y las realizadas en bici. Peculiar resulta el caso de Madrid, que siendo la ciudad más grande con la sede más lejana del centro, es la que menos distancia media supone para quien participa en el proyecto, lo que indica la cantidad de gente que podría entrar si la intermodalidad se aprovechara correctamente.



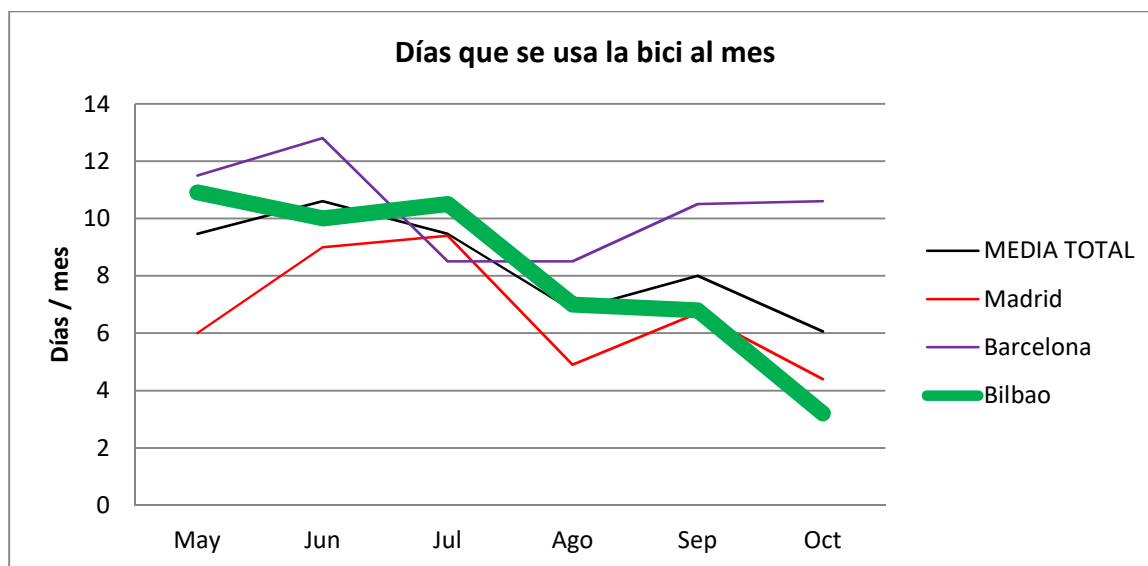
C. Bilbao

C.1 Climatología: la noche disuade

La reacción de los ciclistas frente al clima de Bilbao presenta dos rasgos muy particulares:

- La lluvia fina no es un obstáculo, están acostumbrados
- Los días cortos resultan extremadamente disuasorios, no gusta rodar de noche

Esto explica la extrema diferencia entre el número de días promedio que los empleados usan la bici al mes según avanza el año, llegando a reducirse un 70% en octubre respecto a mayo. Es esperable que la cifra baje aún más en noviembre y diciembre.



C.2 Aparcabicis seguro

En Bilbao se ha habilitado un recinto cerrado para las bicis coincidiendo con el comienzo del programa en Abril de 2016. Es una medida que en Madrid y Barcelona existe ya desde hace más tiempo.

Tener este sitio ha sido mencionado por la gran mayoría de los participantes como el factor determinante para usar la bici, hasta el punto de que sin este espacio no se plantearían hacerlo, más allá de otros incentivos.

Esta acertada medida también es un factor limitante, pues llega al 100% de capacidad algunos días de buen tiempo, disuadiendo a nuevos ciclistas de traer su bici.

SUGERENCIAS DE LOS EMPLEADOS

Aprovechando la encuesta, se ha preguntado sobre qué medidas podría adoptar Liberty para mejorar el programa y lograr que llegue a más gente. Aunque en un primer momento la respuesta general ha sido escasa “¿qué más podría hacer, con todo lo que ha hecho ya?”, al insistir sí que se han detectado algunas peticiones que pueden ayudar a que el programa tenga más difusión.

A. Información para colgar en la intraweb

Varias personas han expresado su ignorancia sobre muchos temas propios y que han detectado en compañeros. Sugieren que haya un apartado fijo en la intraweb con todo lo relacionado con bicicleta y movilidad, con la siguiente información:

- Cómo paliar la distancia con intermodalidad (7 peticiones)
- Instalaciones y facilidades que ofrece Liberty (3 peticiones)
- Cómo funciona el incentivo económico (3 peticiones)
- Efectos beneficiosos de la bici (3 peticiones)
- Planos de itinerarios recomendados en bici (3 peticiones)
- Contacto con asesor de temas de bici (2 peticiones)
- Cómo llevar equipaje (2 peticiones)
- Cómo evitar accidentes comunes
- Qué tipo de bici es mejor
- Cómo vencer al frío
- Cómo vencer al sudor
- Cómo vencer las cuestas
- Efectos nocivos de usar el coche

B. Formación

Además de las personas pendientes de atender, otras personas que ya van en bici han solicitado asistir a los cursos, aunque cambiando el horario:

- Clase de circulación desde Liberty en horario laboral (3 peticiones)
- Iniciativas prácticas para quitar miedo a la gente y que prueben (2 peticiones)
- Repetir clase de mecánica o sistematizar un taller de manera periódica (2 peticiones)
- Más info sobre cómo circular en la charla teórica

C. Flota de bicis

La falta de una bici adecuada ha sido un factor disuasorio que las bicicletas de préstamo de Liberty no han resuelto bien. En varios casos se trataba de rutas exigentes o que requerían intermodalidad, por lo que la prueba sólo podría haber funcionado con una bici apropiada. Al respecto, se solicita la posibilidad de añadir:

- Bicis de préstamo eléctricas (3 peticiones)
- Bicis de préstamo plegables (3 peticiones)
- Bicis de préstamo menos pesadas

D. Incentivos

Dado que muchos de los que han querido apuntarse al programa no lo han hecho a pesar de la ayuda económica, se ha preguntado sobre cómo se podría reencaminar dicho incentivo para que fuera más efectivo. Estas son las respuestas:

- Tiempo libre por ir en bici para poder llegar más tarde (2 peticiones)
- Ayudas a la compra de la bici (3 peticiones)
- No poner tantas facilidades al uso del coche (2 peticiones)
- Ayudas a la compra de bicis / abono bici pública que ayude a la intermodalidad
- Extender alguno de los incentivos al personal externo
- Consejos y ayuda a la electrificación de bicis

E. Instalaciones

Aunque son bien valoradas, se ha detectado saturación en algunas sedes y carencias en otras:

- Más sitio para guardar las bicis en Bilbao (3 peticiones)
- Duchas en las oficinas comerciales (3 peticiones)
- Ampliación duchas en Madrid (2 peticiones)
- Kit de mecánica: inflador, herramientas

F. Ubicación

Parece ser un factor disuasorio en el caso de Madrid. A falta de información sobre cómo paliar las distancias, se ha solicitado estudiar los beneficios de una ubicación más céntrica (4 peticiones).

RECOMENDACIONES GENERALES DE EBxM

A partir de los resultados obtenidos y las peticiones generales, desde EBxM vemos recomendable realizar las siguientes modificaciones y ampliaciones del actual programa de apoyo a la bici.

A. Cursos de formación

A.1 Cursos en horario laborable

Se ha detectado una baja efectividad del curso cuando se ha realizado en fin de semana por tres problemas:

- La dificultad de cuadrar agendas con los participantes ha dejado fuera a mucha gente
- Los cursos en domingo no quitan el miedo. En varios casos les parece una situación irreal de cara a circular por su cuenta al lunes siguiente
- La falta de una bici adecuada ha causado experiencias contraproducentes

Dado que mucha gente sí ha considerado útil la clase práctica, se recomienda realizar una segunda convocatoria con las siguientes modificaciones:

- En horario laborable, como parte de la formación al empleado
- Saliendo y volviendo de las sedes de Liberty
- Alquilando alguna bici de calidad para la ocasión (plegable, eléctrica, ligera, etc).

B. Incentivos económicos

B.1 Mantener la medición hasta completar el año de programa

Dados los cambios estacionales a lo largo del año, la única manera de realizar un seguimiento fiable de la efectividad del programa requiere completar un ciclo completo sin variar las condiciones, esto es, hasta abril de 2017 incluido. Posteriormente a esa fecha, se debería proceder a sustituir el incentivo por otro más efectivo.

B.2 Incentivos por kilómetro recorrido de dos meses

El incentivo continuo se ha mostrado poco eficaz hasta el momento por dos motivos:

- Los nuevos ciclistas que se apuntan al programa debido al incentivo descubren las ventajas de la bici al poco tiempo, por lo que ya no lo necesitan pasadas unas semanas. Para los numerosos abandonos posteriores a los primeros meses, el incentivo no está siendo de ayuda.
- En algunos casos ha podido ser incluso contraproducente. El efecto “ya lo haré más adelante” que provoca pensar en un incentivo sin fecha de caducidad ha hecho perder los meses de buen tiempo a varias personas.

Esto significa que el incentivo podría haber conseguido los mismos resultados o incluso mejores si en lugar de haberse aplicado durante 6 meses se hubiera aplicado sólo 2, ahorrando un 67% del coste.

Por ese motivo, se recomienda realizar en años posteriores este incentivo acotado en el tiempo aproximadamente dos meses, en los meses de primavera, en los que el comienzo de buen tiempo puede ayudar más a prolongar su efecto. Establecer una dinámica anual recurrente (empezar cada año tras la semana santa, por ejemplo) puede ser una idea exitosa, aunque se deberán medir los resultados igualmente para validar esta modalidad.

B.3 Incentivos a la compra de bicicletas

Varios son los casos en los que la falta de una bici adecuada ha supuesto un obstáculo para realizar un desplazamiento cotidiano. Aunque desde EBxM se ha informado adecuadamente de la bicicleta que en cada caso podría ayudar a superar las dificultades, la inversión inicial frente al miedo a no usarla ha resultado disuasoria.

Se recomienda implantar el programa de desgravaciones fiscales ya ensayado en Reino Unido, similar al de los cheques comedor/guardería para la compra de bici o complementos que faciliten su uso como medio de transporte.

Dicho programa deberá ser objeto de seguimiento para comprobar su eficacia.

C. Página web específica del programa

Dado que muchos de las barreras detectadas se deben a la desinformación, se recomienda habilitar en la intraweb de Liberty un espacio específico para la bici con los siguientes contenidos mínimos que se han mostrado recurrentemente necesarios en las encuestas realizadas:

- Ayudas y facilidades de Liberty
- Consejos y dudas comunes: cómo circular seguro, ropa, robos, tipo de bici adecuada
- Intermodalidad para vencer las distancias
- Cómo llevar a los hijos y usar una bici en la misma ruta
- Recomendaciones de rutas para llegar a las sedes
- Testimonios de empleados que ya han vencido las dificultades
- Concienciación: importancia del ejercicio físico, los problemas asociados al uso del coche, etc.

D. 1 minuto libre por cada km recorrido en bici

El tiempo de trayecto resulta un factor mucho más disuasorio que el coste de cara a usar la bici. Se han detectado varios casos de abandono tras unos primeros intentos por la dificultad de realizar trayectos en bici muy largos o que requerían llevar a los niños al colegio.

Se recomienda implantar un sistema de retribución de tiempo en función de los km realizados, de tal manera que puedan ser usados para entrar más tarde a lo largo de la semana o bien acumulados a cambio de días libres, algo que puede resultar también motivador.

Una primera aproximación fácil de implantar sería 1 km en bici = 1 minuto de regalo, algo que podría atraer a los empleados que se sitúan en la franja de los 10-15km, y que podrían disponer de 20-30 minutos más al día para tener tiempo de hacer el recorrido en bici. También resultaría atractivo para los que tienen hijos a su cargo, facilitando la conciliación familiar que se ha mostrado una barrera para el uso de la bici.

Esta iniciativa debería ser monitorizada para comprobar sus resultados.

E. Plan de intermodalidad

La distancia está siendo disuasoria en Madrid y Bilbao debido a la dificultad para combinar el transporte público y el tren, y resulta todavía desconocida para muchos en Barcelona. Para paliar este problema, se recomienda implantar las siguientes medidas:

- Información sobre la intermodalidad a través de la intraweb, consultable fácilmente en un apartado fijo referido al programa de En bici al Trabajo.
- Asesoramiento personalizado para lograr rutas adecuadas a cada caso.

- Bici plegable de empresa prestable para que el empleado pueda comprobar la facilidad de subirla a los transportes públicos.

F. Fomento de otras alternativas

De cara a la promoción de la movilidad sostenible y/o activa, se recomienda extender este programa a los siguientes ámbitos:

- **Movilidad peatonal:** Resulta tan saludable como el uso de la bici, por lo que se ha de fomentar también de cara a incentivos y ventajas.
- **Viaje compartido:** Mitiga el exceso del uso del coche para los trayectos largos, a la par que alivia la presión por las plazas de aparcamiento. Siendo obvias sus ventajas, poner de acuerdo a dos personas está ahora mismo en manos del azar, cuando es posible una plataforma para tal fin.
- **Fomento de la movilidad eléctrica:** Tanto bicis, motos o coches, suponen una solución ante la contaminación que puede fomentarse con ventajas fiscales, privilegios para aparcar, etc.

RECOMENDACIONES ESPECÍFICAS PARA CADA CIUDAD

A. Madrid

A.1 Plan de choque ante el cierre de la línea 8 de Metro hasta Marzo de 2017

Desde mediados de enero y hasta finales de marzo desaparecerá la principal conexión de transporte público en la sede de Madrid. Esto provocará un gran traspaso de usuarios hacia el coche, no sólo de Liberty sino de todas las empresas de la zona haciendo imposible el aparcamiento. Tanto para esos casos como para los que no usan el coche, la bicicleta puede ayudar a realizar los desplazamientos, suponiendo una oportunidad de oro para promocionar este medio.

Dado que la preparación de una página específica en la indraweb puede resultar lenta se debería enviar por correo electrónico la información antes citada, a saber:

- Información de rutas recomendadas
- Facilidades puestas por Liberty para el uso de la bici
- Consejos y preguntas frecuentes

Asimismo, se recomienda adelantar la repetición del curso de formación para que aquellos empleados que tengan dudas o no se atrevan puedan empezar ya a usar la bici estos tres meses.

A.2 Subvención del abono anual de BiciMAD

Debido a la ubicación esquinada de la sede de Madrid y las dificultades para realizar una intermodalidad adecuada con el transporte público, la distancia está resultando un factor muy disuasorio para las personas que no viven en la zona este.

Se puede corregir este problema combinando la bici pública en origen hasta las estaciones de Nuevos Ministerios y Colombia, desde donde es posible terminar el trayecto en metro directo una vez terminado el corte previsto hasta Marzo con un considerable ahorro de tiempo.

Se propone incluir un abono anual con saldo como posible retribución. Dado que el sistema actualmente sólo existe dentro de la M30, esta medida sería complementaria de la retribución por km que sólo ha beneficiado a los que viven en la zona este por cercanía a la sede.

Dado que la combinación propuesta no es evidente, se propone supeditar la entrega de dicho abono a la realización de una clase para enseñar la ruta, de tal manera que se potencien además hábitos de conducción seguros.

B. Barcelona

B.1 Subvención del abono anual de Bicing

La bici pública en Barcelona ha demostrado ser fundamental en el éxito del programa por varios motivos:

- Su combinación con el transporte público está permitiendo introducir la bici en rutas largas
- Da flexibilidad para realizar desplazamientos que no son de ida y vuelta en bici
- Ayuda a empezar a quien no tiene bici

Varios son los empleados de Barcelona que han comentado la necesidad de que la gente se quite los prejuicios de la dificultad de ir en bici probando no sólo con clases prácticas, sino usando el Bicing como transición antes de usar una bici propia.

Por este motivo, se propone incluir un abono anual del Bicing dentro de los incentivos que Liberty ofrece a sus empleados. Para focalizar dicho incentivo en quien no ha usado la bici hasta hora se

propone limitar el número de abonos, dando prioridad a aquellos empleados que no han disfrutado del incentivo económico por km hasta el momento.

También se puede plantear dicho abono como recompensa por realizar la clase de formación práctica. De esta manera se fomenta a la par el hábito saludable de ir en bici y la circulación segura.

C. Bilbao

C.1 Ampliación del espacio para guardar bicis

La instalación de un guardabicis en Bilbao ha supuesto la diferencia entre ir y no ir en bici para la mayoría de los participantes, y en verano la ocupación puede llegar al 100%, impidiendo que otros se planteen entrar en el programa.

Se recomienda la ampliación de dicho espacio, pensando en que es bastante realista que la próxima primavera la necesidad de espacio pueda llegar a duplicarse respecto al que hay ahora.

CONTACTO

Correo de contacto: info@ebxm.es

Teléfono: 644 71 52 41

Web de empresa: ebxm.es

Web de En bici por Madrid: Enbicipormadrid.es



Madrid, 8 de Enero de 2017