



MÁSTER GESTIÓN DEL DEPORTE

**ESTUDIO DE VIABILIDAD EMPRESARIAL
DE UN SERVICIO DE MOVILIDAD
SOSTENIBLE EN BICICLETA
RECREATIVO E INCLUSIVO
EN EL MUNICIPIO DE GETXO.**



IZASKUN LARRIETA RUBÍN DE CELIS
JULIO CALLEJA GONZÁLEZ
LUIS GRAÑA RAMÍREZ

CURSO: 2024-2025



Agradecimiento por inspirar; por incluir; por inconformistas.

ÍNDICE

| | |
|--|--------|
| 1. Justificación | Pág.8 |
| 2. Introducción | Pág.10 |
| 3. Objetivos | Pág.14 |
| 4. Metodología | Pág.15 |
| 4.1.Análisis de fuentes secundarias | Pág.15 |
| 4.2.Entrevistas en profundidad | Pág.15 |
| 4.3.Observación de proyectos similares | Pág.18 |
| 4.4.Análisis DAFO | Pág.19 |
| 5. Descripción del proyecto | Pág.21 |
| 5.1.Definición | Pág.21 |
| 5.2.Necesidades que cubre | Pág.22 |
| 5.3.Modelos cercanos existentes | Pág.23 |
| 5.4.Marco normativo | Pág.28 |
| 5.5.Movilidad sostenible | Pág.31 |
| 5.6.Getxo | Pág.40 |
| 5.6.1. Ubicación | Pág.40 |
| 5.6.2. Movilidad y comunicaciones | Pág.42 |
| 5.6.3. Recursos turísticos y culturales | Pág.44 |
| 5.6.4. Plan de legislatura 2024-2027 | Pág.45 |
| 5.6.5. Getxo Lagunkoia | Pág.46 |
| 6. Aspectos de mercado | Pág.48 |
| 6.1.Clientes potenciales y sus características | Pág.48 |
| 6.2.Características de un proyecto inclusivo | Pág.49 |
| 6.3.Otros servicios potenciales | Pág.51 |
| 7. Recursos materiales y técnicos | Pág.53 |
| 7.1.Equipamiento | Pág.53 |
| 7.2.Instalaciones | Pág.55 |
| 7.3.Mantenimiento | Pág.55 |
| 7.4.Servicios técnicos y de suministro | Pág.56 |
| 8. Recursos humanos y de gestión | Pág.58 |
| 8.1.Puestos de trabajo | Pág.58 |



| | |
|---|--------|
| 8.2. Convenio laboral | Pág.60 |
| 9. Aspectos económicos y financieros | Pág.61 |
| 9.1. Plan de inversiones y financiación | Pág.61 |
| 9.2. Costes anuales | Pág.65 |
| 9.3. Ingresos anuales estimados | Pág.67 |
| 9.4 Resultados y previsión | Pág.69 |
| 10. Análisis DAFO | Pág.71 |
| 11. Conclusiones | Pág.72 |
| 12. Bibliografía | Pág.84 |
| 13. Anexos | Pág.89 |

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Cruz Roja Bilbao

Figura 2: Bizkaibizi

Figura 3: Gazteizhoy.com

Figura 4: Building Better Lives - Cycling Without Age

Figura 5: Bizkaibizi.eus

Figura 6: Modelo de movilidad en Bizkaia según los dos escenarios del PTSVC.

Fuente: Orden Foral 1600/2022

Figura 7: Energía requerida (kWh) por cada medio de transporte en las rutas preestablecidas. Fuente: Rosero, 2024

Figura 8: Emisiones contaminantes (G) considerando el 100% de producción de energía en termoeléctrica para cada medio de transporte en las rutas preestablecidas. Fuente: Rosero, 2024

Figura 9: Tiempo (min) por cada medio de transporte en las rutas preestablecidas. Fuente: Rosero, 2024

Figura 10: Costo (\$USD) por cada medio de transporte en las rutas preestablecidas. Fuente: Rosero, 2024

Figura 11: Google Maps recuperado el 30 de septiembre de 2025

Figura 12: Esperanza de vida al nacimiento en la C.A. de Euskadi por año, según territorio histórico y sexo. 2014 – 2023. Fuente: Eustat, 2025

Figura 13: Getxon bidegorriak bide biziak. Mapas de bidegorris de Getxo. Fuente: Ayuntamiento de Getxo

Figura 14: Van RAMM. Modelo Opair



Figura 15: Van RAMM. Modelo Velplis

Figura 16: Van RAMM. Modelo Rickshaw

Figura 17: Van RAMM. Modelo Maxitriciclo

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Objetivos

Tabla 2: Inversión inicial

Tabla 3: Balance inicial

Tabla 4: Amortización contable

Tabla 5: Amortización de préstamo

Tabla 6: Compras y gastos generales

Tabla 7: Gastos de personal

Tabla 8: Porcentaje de servicios estimados anuales

Tabla 9: Previsión de ingresos

Tabla 10: Cuenta de pérdidas y ganancias

Tabla 11: Evolución de la cuenta de pérdidas y ganancias

Tabla 12: Análisis DAFO

Tabla 13: Resumen

1. JUSTIFICACIÓN

El defensor de este proyecto es Luis Graña Ramírez, alumno del Máster de Gestión de Deporte de la Euskal Herriko Unibertsitatea (E.H.U) en el curso 2024/2025. Estoy titulado por la misma universidad como Maestro en Educación Física en el año 2014. Además, soy entrenador de nivel III especialista en balonmano desde 2004 y socio fundador de la empresa de servicios deportivos Cima Kirolak – Gobela 21 S.L. en marcha desde 2009.

Mi dedicación diaria se centra en tres áreas principales. En la primera de ellas, nuestro equipo trabaja en el ámbito de la gestión para el Organismo Autónomo Getxo Kirolak en dos esferas. Por un lado, somos agentes facilitadores de la relación que mantiene con los clubes deportivos municipales y, por otro, participamos en la gestión de todos los eventos que se celebran en Getxo tanto en instalaciones deportivas como al aire libre. En un segundo ámbito, somos responsables de la apertura y cierre de colegios en horario no lectivo para Ayuntamiento de Getxo. Estos se abren a la ciudadanía en horario para uso y disfrute de instalaciones y patios. En tercer lugar, ejecutamos el programa de actividad física de personas mayores de 60 años en el propio municipio, nuevamente para Getxo Kirolak.

Mi trayectoria anterior a la profesional encaminó este presente actual desde el mundo asociativo, donde fui jugador y entrenador de balonmano en el club del pueblo durante más de 20 años, además de otras experiencias en otros clubes de la misma modalidad y la federación de mi territorio.

A lo largo de dicho camino que he recorrido hacia la dedicación profesional en la gestión, he compaginado en todo momento la producción de proyectos, con la puesta en marcha de los mismos a pie de calle. Algunos han evolucionado hacia hechos consumados y satisfactorios y otros no se desarrollaron como estaba previsto. Me resulta motivante dedicar mi tiempo a proyectos que potencialmente puedo ver hechos realidad. He de mencionar que el mayor exponente de ellos fue la gestión de la actividad física que llevamos a cabo junto a los responsables técnicos de envejecimiento activo y de deportes, para ofrecer servicio a nuestro público mayor de 60 años desde el primer momento de la declaración de pandemia por Covid – 19. En aquel entonces, fuimos capaces de mantenernos en contacto con nuestra población usuaria con propuestas relevantes que abarcaron desde opciones a distancia, hasta la gestión de actividad física al aire libre,

innovadora en aquel momento y que sigue vigente y consolidada en la oferta actual del municipio.

Soy usuario de la bicicleta, me lleva a recuerdos entrañables de la infancia y la utilizo en el presente como herramienta de desplazamiento y de salud. Me gusta la velocidad a la que se recorren los lugares pedaleando.

El estudio de viabilidad empresarial de un servicio de movilidad sostenible en bicicleta recreativo e inclusivo en el municipio de Getxo, nace de la inquietud de personas cercanas relevantes en mi trayectoria profesional. Sus perfiles profesionales están vinculados a los ámbitos de la actividad física, del mundo de lo social y del emprendimiento empresarial. Aunque, ante todo, son personas que transmiten ilusión de cambio. Todas ellas, cinco además de mí, llevamos tiempo visualizando y realizando hipótesis sobre esta idea. Para mí, plasmar en un documento tan relevante sus inquietudes y hacerlas mías, se convierte en un ejercicio apasionante e inspirador.

En este contexto, por tanto, se pretende conocer si en Getxo, municipio vizcaíno, costero, a unos 12 kilómetros de Bilbao, es implementable un servicio similar al que ya existe en otras ciudades europeas. En ellas, tras la red “En bici sin edad”, se organizan grupos de personas voluntarias que pasean personas usuarias, que no pueden montar en bicicleta, con objetivo de aportarles mayor calidad de vida. Mencionar también, que esta plataforma, es otro foco de admiración y fuente de la que bebemos para este estudio.

De este planteamiento inspirador me quiero diferenciar de partida en dos cuestiones principales: Por un lado, pretendo estudiar la viabilidad del proyecto sin la labor del voluntariado, sino con un equipo profesional donde todas las personas estén contratadas. Por otro lado, quiero que el servicio en sí se conceptualice como dispuesto para todas las personas, sin etiqueta de partida ninguna. Puede que los colectivos concretos nos contraten por su interés, pero el servicio siempre estará dispuesto para todas las capacidades, y, por tanto, para todas las personas. Quiere ser, un servicio inclusivo, donde los condicionantes limitantes para la vida diaria de las personas, no lo sean para disfrutar de la bicicleta.

2. INTRODUCCIÓN

En líneas generales las políticas públicas en el ámbito de la movilidad de personas se enfocan desde tiempo atrás hacia el carácter sostenible de la misma (Berrone et al, 2022). Ejemplos de este modo de gestión en el entorno cercano de Getxo, son la reducción de la velocidad de los vehículos en las ciudades o incluso la imposibilidad de acceso a las mismas en función de los motores de que dispongan. Por otro lado, las referencias a la población con objeto de incentivar el uso del transporte público son constantes por parte de las autoridades.

En este reto, la bicicleta como elemento de movilidad juega un papel trascendental por sus características favorables a un menor impacto medio ambiental. Se utiliza, convencional o eléctrica, para desplazamientos de ocio y laborales, presentándose como alternativa al vehículo particular, e incluso a otras opciones vinculadas al impacto ambiental como el coche eléctrico. El uso de la bicicleta no solo contribuye a la mejora de la condición física, sino que también se asocia con mayores niveles de bienestar psicológico y disfrute personal (Muñoz y Ortiz 2018).

La determinación por el uso de la bicicleta de la ciudadanía en Bilbao y sus municipios cercanos (Gran Bilbao) es plausible desde octubre de 2023, fecha de implantación de un servicio de bicicletas eléctricas de uso ciudadano, Bizkaibizi, que une muchos municipios a lo largo de la ría del Nervión (Bizkaibizi (s.f)). Existían propuestas anteriores a esta a nivel dentro de municipios vascos, aunque dicha opción intermunicipal ha supuesto un salto de visibilidad de la bicicleta en la fotografía de los pueblos y ciudades. El alcance de esta opción es amplio, puesto que se dispone de bicicletas convencionales y de triciclos, siempre eléctricos, aunque sigue siendo requisito indispensable un cierto nivel de habilidad para disfrutar de ambos elementos.

En aras de completar esta oferta, habría que aspirar a que toda la población pueda disfrutar de un servicio de estas características. Así, podemos circular en bicicleta, desde la óptica de la conducción de la misma, o también, por qué no, desde participar de un paseo siendo transportado/a.

En un servicio donde cabe todas las opciones, las personas encontrarán acomodo en distintos triciclos donde serán transportadas por personas profesionales conductoras, en otro tipo de triciclos donde podrán pedalear si no son capaces de conducir una bicicleta convencional de dos ruedas, y, si sí lo son, lo podrán hacer de manera autónoma en bicicletas clásicas. El convoy potencial de cada salida lo protagonizarán personas de cualquier condición de edad, género y capacidad de circular en bicicleta, con lo que espero un encuentro diverso entre personas en un disfrute común. Siendo de este modo, quiero investigar si es posible que sea una oportunidad de conocerse y de cohesionarse desde un estilo de vida activo en lo físico y en la participación social.

Estas personas potenciales usuarias del servicio se presentan como una parte importante de la población. Si el proyecto Bizkaibizi enfoca hacia las personas autónomas, desde aquí se apunta a un público objetivo amplio que queda fuera del marco de las primeras, y que, a su vez, las incluye. Se trata de una propuesta donde se difumina la limitación del disfrute del ocio entre iguales por cuestiones de adaptación de vehículos. La idea invita a pensar en un amplio mercado y en una rentabilidad del servicio. Además, se trata de un servicio alineado con principios instaurados en esta sociedad a favor, por ejemplo, del bienestar y la ecología, y se espera sea escaparate para inversiones que encuentren estos factores determinantes. La circulación de estas bicicletas puede a su vez generar interés en el uso particular, recurso al que se debe de estar dispuesto/a a satisfacer.

Estudiar a Getxo como un municipio donde existe esta oportunidad de implantar un servicio profesional de ocio entorno a la bicicleta, se antoja valorable por varios aspectos de partida. Se estudiará si se trata de municipio de servicios para las personas donde tenga lugar un producto como este, si es marco de posibilidades de ocio, sus variables socio - económicas, su red de infraestructuras y servicios de transporte y sus condiciones orográficas.

En esta línea de perspectiva de la rentabilidad, merece su espacio el turismo activo que abre su espacio como opción de disfrute. Este concepto está presente en las personas al plantearse viajar. Quieren conocer los lugares desde lo activo y se antoja escasa la oferta que posibilite hacerlo en caso de precisar diversidad de vehículos.

Según los datos de “En bici sin edad”, el modelo está implantado en 41 países con 450 ciudades en uso (Cycling without age. (s.f)). Desde aquí se estudia un modelo con ejes de implantación distintos pero una raíz común, en un municipio de 75.306 habitantes (Eustat, 2024). El autor de este TFM no conoce ningún estudio similar previo en Getxo realizado anteriormente. Por ello, con estos antecedentes, mis inquietudes giran en relación a las siguientes preguntas que me planteo:

- 1. ¿Es viable un proyecto de las características descritas en el municipio de Getxo?** El estudio que realizo trata del diseño y planificación para una viabilidad auténtica bajo unos condicionantes reales. Se parte de un marco basado en el pensamiento de idoneidad del proyecto en lo social y la búsqueda de la logística que precisa en lo empresarial.
- 2. ¿Se puede acometer el proyecto bajo un formato empresarial sin recurrir al voluntariado?** Se enfoca como idea de negocio y generación de empleo. Podrá finalmente concluirse que es viable su puesta en marcha inmediata o no, y con qué formato de participación: Uno autónomo desde una empresa, abierto a la colaboración público-privada o quizá sujeto a posibles esponsorizaciones si ello favoreciese una implantación sostenible.
- 3. ¿Qué valor ofrece este proyecto en materia de sostenibilidad?** La bicicleta adaptada como elemento clave, auto propulsada por las propias personas usuarias y/o por personas conductoras según el grado de autonomía de las personas participantes. Su marco de presencia se apoya básicamente en las infraestructuras que dispone la red de bidegorris del municipio y siendo respetuoso con el medio ambiente.
- 4. ¿Qué características requiere este proyecto de ocio para tener carácter inclusivo, ya que quiere dirigirse al encuentro de personas sin categorizar sus capacidades?** El servicio como tal contempla en cada salida la posibilidad de que el aforo de las personas usuarias sea, en este orden, homogéneo desde lo humano y heterogéneo desde lo funcional. La flota siempre podrá salir desde la bicicleta convencional asistida o no, hasta cualquier bicicleta que nos permita dirigirnos a las variables que nos aporten las personas usuarias con algún tipo de discapacidad o disminución de su grado de autonomía.

5. ¿Es Getxo el municipio adecuado para este proyecto? Getxo como eje central del ámbito territorial pero abierto a la intercomunicación con el entorno cercano de municipios de la comarca de Uribe Kosta y la margen derecha del Gran Bilbao.

Analizar si es viable el proyecto es un objetivo general que envuelve a todo el proyecto.

El resto de las inquietudes derivan en objetivos secundarios. Vinculado al general trataremos de establecer si el proyecto es viable solamente acometido por personas profesionales. Estudiaremos las referencias en materia de movilidad sostenible para establecer si el proyecto encaja en esas referencias. Estableceremos qué características han de darse para que un proyecto se considere inclusivo y finalmente analizaremos el municipio de Getxo y sus variables para observar si cumpliera con las variables necesarias para acoger esta idea.

3. OBJETIVOS

Tabla 1 *Objetivos*

| OBJETIVOS |
|---|
| 1. Objetivo principal: Analizar si es viable un proyecto de las características descritas en el municipio de Getxo. |
| 2. Objetivo secundario: Estudiar si se puede acometer el proyecto bajo un formato empresarial sin recurrir al voluntariado. |
| 3. Objetivo secundario: Evaluar el valor que ofrece este proyecto en materia de sostenibilidad. |
| 4. Objetivo secundario: Definir qué características requiere este proyecto de ocio para tener carácter inclusivo. |
| 5. Objetivo secundario: Analizar si Getxo es el municipio adecuado para este proyecto. |

Fuente: Elaboración propia

Los objetivos de este proyecto nacen de las preguntas que me planteo.

1. ¿Es viable un proyecto de las características descritas en el municipio de Getxo?. **OBJETIVO PRINCIPAL: Analizar si es viable un proyecto recreativo e inclusivo de bicicletas en Getxo en formato empresarial.**

2. ¿Se puede acometer el proyecto bajo un formato empresarial sin recurrir al voluntariado?. **OBJETIVO SECUNDARIO 1: Estudiar si se puede acometer el proyecto bajo un formato empresarial sin recurrir al voluntariado.**

3. ¿Qué valor ofrece este proyecto en materia de sostenibilidad?. **OBJETIVO SECUNDARIO 2: Evaluar el valor que ofrece el proyecto en materia de sostenibilidad.**

4. ¿Qué características requiere este proyecto de ocio para tener carácter inclusivo, ya que quiere dirigirse al encuentro de personas sin categorizar sus capacidades?. **OBJETIVO 3: Definir qué características requiere este proyecto de ocio para tener carácter inclusivo.**

5. ¿Es Getxo el municipio adecuado para este proyecto?. **OBJETIVO 4: Analizar si Getxo es el municipio adecuado para este proyecto.**

4. METODOLOGÍA

Este trabajo fin de Máster pretende alcanzar los objetivos marcados mediante las siguientes metodologías de trabajo:

1. Análisis de fuentes secundarias.
2. Entrevistas en profundidad.
3. Observación de proyectos similares.
4. Análisis DAFO.

Paso a continuación a describir concisamente cada una de las propuestas metodológicas, para posteriormente justificar el empleo óptimo de cada una de ellas.

4.1 ANÁLISIS DE FUENTES SECUNDARIAS

Las fuentes secundarias son aquellas que proporcionan datos e información indirecta, es decir, que se basan en información ya existente y tienden a expresar un punto de vista. Son interpretaciones o análisis elaborados a partir de la información original y son relativamente accesibles ya que están disponibles en libros y online. Estas fuentes son producidas por personas investigadoras, sociólogas, historiadoras, académicas, periodistas, entre otras, que utilizan fuentes primarias para elaborar sus estudios (Hernández Sampieri et al., 2014).

4.2 ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD

La entrevista es una técnica fundamental en la investigación cualitativa, ya que permite obtener información profunda mediante la interacción directa con los participantes, explorando sus experiencias, percepciones y significados (Taylor y Bogdan, 1987).

A diferencia de los métodos cuantitativos, que suelen recoger datos numéricos que pueden analizarse estadísticamente, las entrevistas captan datos ricos y detallados en forma de palabras, ideas y temas. Como método de investigación cualitativa, permiten recopilar información sobre las experiencias de las personas de una manera sensible al

contexto y a cada perspectiva individual ya que se ahonda en la diversidad de las distintas subjetividades.

Las entrevistas también empoderan a los participantes al darles voz. La persona entrevistada tiene la oportunidad de expresar sus opiniones, sentimientos y experiencias con sus propias palabras. Este aspecto participativo de las entrevistas subraya el respeto por las experiencias y perspectivas individuales, que es un principio central de la investigación cualitativa.

Las entrevistas en persona suelen considerarse la forma tradicional de entrevista. Implican una conversación directa entre la persona entrevistadora y la entrevistada. Esta forma permite una comunicación exhaustiva, ya que incluye señales verbales y no verbales como el lenguaje corporal, las expresiones faciales y el tono de voz (Kvale y Brinkmann, S. 2015). Además, permite la aclaración inmediata de las respuestas y puede ayudar a fomentar la compenetración entre las personas participantes, lo que puede dar lugar a datos más ricos y precisos.

En mi caso, las llevo a cabo con una lista de personas expertas que ahonden en las áreas ya identificadas como claves del trabajo. Estas han sido:

- Mikel Achaerandio; Emprendedor y Socio de Ciclos Olabarrieta S.L. en Getxo. Ha sido voluntario en el servicio que tiene el Ayuntamiento de Bilbao de Bicicletas sin edad. Es formador del voluntariado que se adhiere a la Cruz Roja para este proyecto. A su vez es el responsable del mantenimiento de los triciclos. La entrevista se realiza el 14 de octubre de 2025 en Getxo a las 9 horas y 30 minutos.
- Blanca Tambo; madre de una hija con movilidad reducida, trabajadora social en el Ayuntamiento de Getxo. Actualmente coordinadora de programas del área de cohesión social. Directiva en la Junta social de la Asociación deportiva Haszten. Haszten es una entidad que trabaja con el deporte inclusivo en Bizkaia. Es una Asociación Deportiva con domicilio social en Getxo con número de registro AD0006499 en el Registro de

entidades deportivas del Gobierno Vasco. La entrevista se realiza el 14 de octubre de 2025 en Getxo junto a Pablo Hernández a las 16 horas.

- Pablo Hernández; Coordinador general de la Asociación Haszten. 16 años trabajando en este ámbito. Haszten es una entidad que trabaja con el deporte inclusivo en Bizkaia. Es una Asociación Deportiva con domicilio social en Getxo con número de registro AD0006499 en el Registro de entidades deportivas del Gobierno Vasco. La entrevista se realiza el 14 de octubre de 2025 en Getxo junto a Blanca Tambo a las 16.00 horas.
- Jon Iribarri; Técnico de deportes en el Gobierno Vasco dentro de la Dirección de Deportes, dentro del área Programas deportivos donde se enmarca la Escuela Vasca del Deporte. La entrevista se realiza el 16 de octubre de 2025 en Getxo a las 9 horas y 30 minutos.
- Juan Aldaz; Profesor investigador de sociología de la EHU. Profesor en el máster en gestión del deporte. La entrevista se realiza el 16 de octubre de 2025 en Donostia a las 12 horas y 30 minutos.
- Gotzon Zulueta; Profesional jubilado (2022). Técnico municipal del Ayuntamiento de Getxo en el área de Servicios sociales como responsable de la prevención de las drogodependencias, cooperación al desarrollo y envejecimiento activo. Responsable del programa Getxo Lagunkoia (ciudad amigable con las personas mayores). La entrevista se realiza el 17 de octubre de 2025 en Getxo a las 9 horas y 30 minutos.

Las entrevistas comenzaron en todos los casos con una presentación propia y exponiendo a las personas una serie de fotos ilustrativas de los triciclos. Se les comenta que la batería de preguntas es común a todas las personas, aunque me permito la licencia de incidir y represtar en aspectos relevantes que pudieron surgir a lo largo de las conversaciones.

Las entrevistas están anexadas en el orden que se realizaron. 1. Mikel Achaerandio, 2. Blanca Tambo y Pablo Hernández, 3. Jon Iribarri, 4. Juan Aldaz y 5. Gotzon Zulueta.

Por facilitar la lectura y siendo la misma introducción en todas las entrevistas, se refleja únicamente en la primera de ellas.

4.3 OBSERVACIÓN DE PROYECTOS SIMILARES

La fuente de inspiración de este proyecto se encuentra en algunos casos cerca del entorno de Getxo. Estos proyectos de Bilbao (Cruz Roja, (s.f)), Donostia (BAE (s.f)) y Vitoria – Gasteiz (Ayuntamiento de Vitoria – Gasteiz (s.f)) han sido totalmente relevantes en la motivación hacia este trabajo. En el caso de Bilbao, pude realizar una visita y la propia formación que se les hace a las personas voluntarias con permiso de la responsable Paula Pérez, Técnica de salud y medio ambiente provincial en Cruz Roja. Esta visita se produjo el 21 de julio de 2025.



Figura 1. Cruz Roja Bilbao.

Por su parte el proyecto Bizkaibizi es una referencia de movilidad en el entorno de total actualidad. En este caso se trata de un servicio de alquiler de bicicletas que se está consolidando a ambas márgenes del ría del Nervión en el Gran Bilbao con clara perspectiva provincial (Bizkaibizi (s.f)).



Figura 2. Bizkaibizi

4.4 ANÁLISIS DAFO

El análisis DAFO es una herramienta estratégica que permite identificar la fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas de una organización facilitando la comprensión de su situación interna y del entorno para apoyar la toma de decisiones (Wehrich, 1982). Los factores identificados como debilidades y fortalezas se consideran internos o propios, negativos y positivos en cada caso. Las amenazas y las oportunidades serán de carácter externo, e, igualmente, de matiz negativo y positivo según se vinculen a cada caso.

En conclusión, a modo de resumen el presente trabajo opta:

- Por el análisis de las fuentes secundarias para abordar el contexto de la iniciativa.
- Por las entrevistas en profundidad como metodología cualitativa para la obtención de informaciones más pormenorizadas y específicas desde diferentes puntos de vista y ámbitos profesionales y de experiencia.
- Por la observación de proyectos similares como ejemplos de buenas prácticas aplicables.
- Por el DAFO como esquema de análisis de elementos clave del proyecto.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

5.1 DEFINICIÓN

El proyecto pretende satisfacer la demanda potencial de la población de Getxo en su tiempo de ocio mediante el paseo en bicicleta. Se vislumbra para toda la población sin excepciones y con un espectro de bicicletas y triciclos que cubra cualquier opción cualitativa respecto al disfrute, esto es, se ejecutará mediante unos vehículos que puedan atender cualquier casuística. Por tanto, la primera condición a la llegada al servicio será ubicar a la persona usuaria según su demanda, y adecuarla según sus capacidades de autonomía o no de conducción.

Se abordará con más detalle las cuestiones técnicas de los vehículos, pero a modo de facilitación para una correcta visualización de la idea, podemos basarnos en la siguiente flota:

- Bicicletas convencionales o adaptadas (triciclos, eléctricas...) para personas que pueden ser autónomas en el manejo.
- Bicicletas con asiento doble, con persona conductora para una demanda en la que participan desde ser paseadas.
- Bicicletas con asiento individual adaptable a dificultades de movilidad, con persona conductora para una demanda en la que participan desde ser paseadas.
- Bicicletas con base para montar una persona en silla de ruedas, con persona conductora y para una demanda en la que participan desde ser paseadas.

De todas ellas, es idea de este servicio comenzar disponiendo de dos de cada modelo con persona conductora, y dos convencionales de formato triciclo y eléctricas (trabajando así desde las de mayor coste para este estudio), llegando a una flota inicial de ocho vehículos. Solamente las personas capaces de ser autónomas en bicicleta convencional de dos ruedas o en triciclo no requerirán de persona conductora, mientras que el resto de las personas participarán desde los tres tipos disponibles asistidas. Estas, actuarán a su vez de guías de las autónomas en las salidas.

Este convoy acometerá el trabajo con una base de dos horas de salida, donde el tiempo neto estimado de disfrute será de una hora, mientras que la otra se destinará a posibles desplazamientos previos, preparación de bicicletas y de personas, y de cierre de la actividad.



Figura 3 Gasteizhoy.com

5.2 NECESIDADES QUE CUBRE

El servicio se plantea para cubrir la posible demanda de la población de Getxo para disfrutar de la bicicleta y sus beneficios sin impedimento alguno. Se entiende que la oferta existente no cubre a una parte importante de la población que no puede disfrutar de las ofertas actuales de uso de la bicicleta por la incapacidad de ser autónoma montado/a sobre una. Esta complementariedad se pretende que sea para con los servicios ya existentes, de manera que en las salidas puedan encontrarse todas las posibilidades al unísono, trayendo al convoy, si se quiere, una bicicleta de otro servicio. Además, se le pretende construir un contexto de encuentro entre las realidades de personas, siendo la única variable la autonomía o no autónomas sobre una bicicleta. De forma en las salidas existirá la posibilidad de convivencia plena sin convertirse en un servicio para un colectivo concreto de manera segregada. Con esta visión, pienso que se podrá establecer

un espacio significativo de salud desde varias perspectivas, la física, la psicológica y la social. Los espacios al aire libre desempeñan un papel fundamental en el bienestar integral de las personas, ya que promueven la actividad física, fortalecen las relaciones sociales y favorecen la salud mental. Diversos estudios han demostrado que el contacto con la naturaleza reduce el estrés, mejor el estado de ánimo y fomenta la cohesión social (Twohig – Bennet y Jones, 2018).

5.3 MODELOS CERCANOS EXISTENTES

En el entorno más cercano, ubicadas en Vitoria - Gasteiz, Donostia y Bilbao ya existen proyectos de similares características en marcha. En el caso de Donostia desde 2017 (arranca oficialmente en 2021) y en Gasteiz arranca en 2021. Estas dos primeras iniciativas están inspiradas en una original ya asentada con más de diez años de trayectoria denominada “En bici sin edad”.

Este proyecto, desarrollado a nivel mundial, surge con el objetivo de dar, a personas mayores o dependientes, la oportunidad de ser transportada en un triciclo adaptado para ello. Nació en Copenhague en el año 2012, impulsado por Ole Kassow, bajo el nombre de Cycling Without Age (CWA). Actualmente, se enorgullecen de comentar que es una realidad en más de 450 ciudades repartidas en 41 de países (Cycling without age. (s.f)).

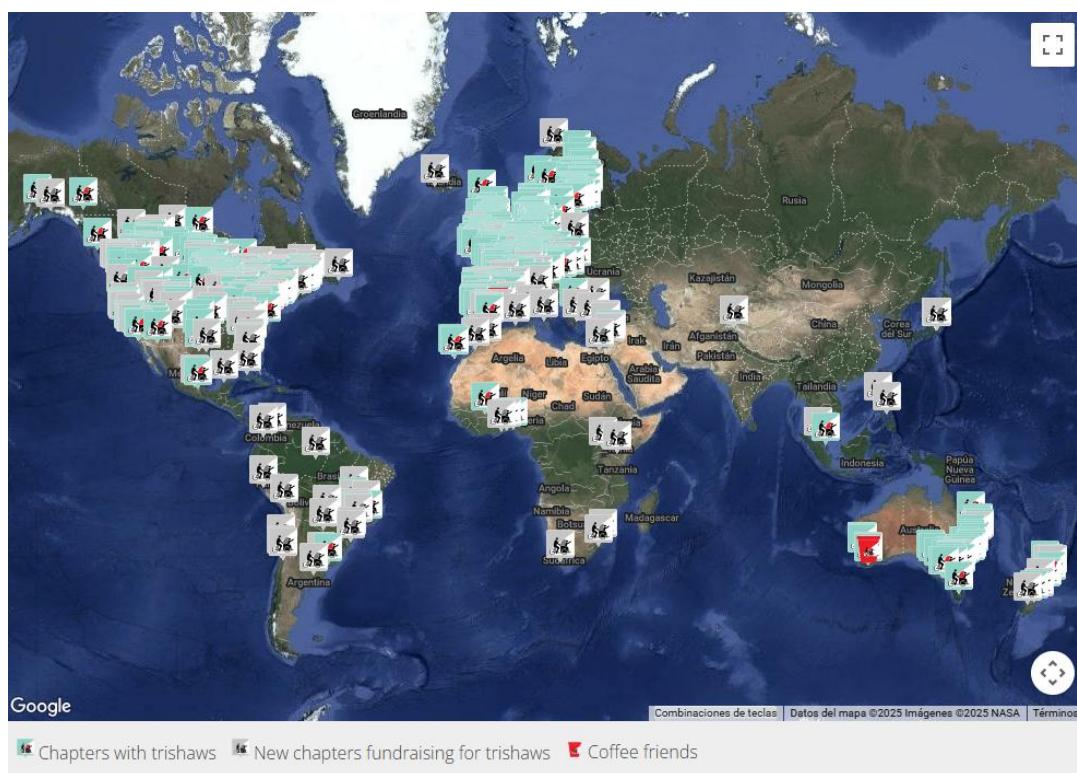


Figura 4. *Building Better Lives - Cycling Without Age*

En su declaración de intenciones esta iniciativa se presenta con el objetivo de integrar a las personas en una sociedad activa y su comunidad local. Mencionan los beneficios de la bicicleta, experimentar la ciudad y la naturaleza como un derecho o empoderarles como protagonistas de su propia historia a través de la oportunidad de contarla como ejes del proyecto. Con todo ello indican que alcanzan confianza, respeto y una sociedad más cohesionada (Cycling without age. (s.f)).

También orienta hacia sus posibles usos y colectivos diana o personas destinatarias:

- Usos: paseos, modo de transporte para llegar a otras actividades (actos, eventos culturales), ruta de reconocimiento al barrio donde vivía anteriormente el pasajero, entre muchos otros.

- Beneficiarios/as: Personas mayores y/o con discapacidad (tanto residentes en residencias como residentes en sus domicilios) o asociaciones de afectados por enfermedades.

En Vitoria-Gasteiz el programa se impulsa desde BIZAN, la red de centros y espacios para personas mayores del Ayuntamiento y cuenta con el patrocinio de Caja Laboral (Ayuntamiento de Vitoria – Gasteiz (s.f)).

Según indica Gasteizhoy (2024) el servicio se basa en el voluntariado y contaba con 5 vehículos eléctricos y una utilización de alrededor de 250 personas por año. En el caso de las primeras personas, las voluntarias, las cifras en el momento de ser recabadas alcanzaban las 34 personas conductoras activas sobre 83 formadas. Por su parte, las personas usuarias se caracterizaban por tener una dependencia moderada en la tabla de discapacidad y residir en viviendas comunitarias del Ayuntamiento o ser usuarias de los centros de atención diurna.

Gasteizhoy (2024) también indica que la compra de los 5 vehículos activos en 2024 la realizó el Ayuntamiento en colaboración con la entidad Laboral Kutxa.

En palabras de Raimundo Ruiz de Escudero, concejal de Políticas Sociales en junio 2024 "El objetivo es favorecer la movilidad de las personas mayores con dificultad, darles visibilidad, combatir los estereotipos asociados a ellas y propiciar relaciones intergeneracionales entre ellos y quienes conducen los triciclos" (Gasteizhoy, 2024).

En Donostia en 2017 se crea Bizikletaz Adinik Ez. Según su página web, el proyecto ve la luz en 2021 de manera práctica.

En la memoria de 2024 recogen las 192 salidas repartidas entre residencias (103), centros de día (4), Asociaciones de personas mayores jubiladas (49), pisos tutelados (5), asociaciones (5), salidas particulares (7) y salidas de formación (9). Alcanzan las 1.075 personas pasajeras y en 2024 igualmente 36 nuevas personas voluntarias formadas, que colabora en alcanzar la cifra 96 voluntarias activas (BAE (s.f)).

En el caso de Bilbao se inició oficialmente en noviembre de 2022 promovido por el Ayuntamiento de Bilbao y delegada en la Cruz Roja para su ejecución. Desde esta fecha

hasta el primer semestre de 2024 han participado un total de 723 persona, con mayor presencia femenina y edades comprendidas entre 81 y 95 años, gracias a la colaboración de un equipo de 53 personas voluntarias (P. Pérez , comunicación personal, 21 de julio de 2025).



Figura 5. Bizkaibizi.eus

Liderado por la Diputación Foral de Bizkaia, el proyecto Bizkaibizi arranca en octubre de 2023 y acumula hasta agosto 2025 2,5 millones de trayectos y más de 24.000 personas usuarias activas.

La extensión del servicio alcanza 9 municipios del área metropolitana, desde Bilbao a Barakaldo, Portugalete, Getxo, Leioa, Erandio, Sestao, Basauri y Berango. En total con 86 estaciones y 1.180 anclajes físicos posibles para un parque móvil de 824 bicicletas eléctricas operativas. En esta red, hay que añadir triciclos eléctricos en todos los municipios que pretenden una mayor adaptabilidad a la población.

El futuro pasa por la extensión a otras comarcas y la mejora continua en los recursos tecnológicos del servicio. En concreto se espera que en 2027 llegue a todos los municipios de Bizkaia con 1.311 bicis y más de 300 estaciones (Cimadevilla, 2025). Todo

ello responde a una visión estratégica que es convertir a BizkaiBizi en un referente europeo de movilidad activa, adaptado a los desafíos medioambientales y sociales del presente.

Como reflejo del interés social generado, en el ámbito del servicio Bizkaibizi, el periódico Deia publicaba el día 8 de octubre que, a raíz de las averías significativas en Metro Bilbao del lunes anterior, 6 de octubre, la cifra de usos de las bicicletas reflejó un aumento muy llamativo. En la Estación Intermodal de Bilbao el servicio aumentó un 185% entre alquileres y devoluciones con respecto a la media de las tres semanas anteriores. Por su parte, en Abando, otra estación de alquiler central de Bilbao, los alquileres aumentaron un 85% y las devoluciones un 75% en comparación con un lunes habitual. Según el periódico, el primer momento de incidencia de avería en la línea de Metro se produjo a las 8 horas 27 minutos, y coincide con un primer flujo de aumento del servicio de Bizkaibizi los minutos posteriores. A las 19 horas indican que se produjo un flujo similar y vinculan ambos momentos a la entrada y salida de la jornada laboral, y la entrada a centros de estudio (Santamaría, 2025).

La estrategia de la Diputación Foral de Bizkaia no pasa únicamente por el despliegue de BizkaiBizi. En la búsqueda de un entorno favorecedor, han habilitado ya 15 BiziPark, que son aparcamientos seguros para bicicletas particulares, con capacidad para 447 plazas, y se espera llegar a las 500 antes de fin de año 2025. Estas infraestructuras permiten que quienes utilizan su propia bicicleta puedan estacionarla de forma segura y cómoda, facilitando su uso diario para trabajar, estudiar o hacer recados.

Complementando esta red de aparcamientos, Bizkaia cuenta con 110 estaciones BiziPunto, distribuidas por 86 municipios, que ofrecen servicios gratuitos de reparación, mantenimiento e hinchado de bicicletas.

En la misma alineación, la Diputación Foral está desarrollando el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas, un documento clave que definirá una red conectada de más de 350 kilómetros de itinerarios verdes, vertebrando el territorio y creando nuevas oportunidades para desplazarse de forma segura, eficiente y saludable. En paralelo, ya están en marcha las obras de la Vía Vieja de Lezama, una conexión estratégica entre Bilbao y Txorierri que aprovechará el túnel ferroviario bajo Artxanda, con una inversión

que supera los 6,6 millones de euros. Además, en este ecosistema, se sitúa el PTS de Vías Ciclistas de la Diputación Foral de Bizkaia.

Los objetivos que persiguen todas estas acciones, lejos de ser intervenciones aisladas, se vinculan a generar un modelo integral de transformación de la movilidad en Bizkaia. La pretensión es situar a las personas en el centro, buscando las desigualdades territoriales, la mejora de la salud pública y el avance hacia una transición ecológica justa (Diputación foral de Bizkaia, 2025).

5.4 MARCO NORMATIVO

El marco normativo en el que se desenvuelve la propuesta me ha llevado a fijarme básicamente en dos aspectos esenciales de la misma: la derivada social (Ley 12/2008 de 5 de diciembre) y la de actividad física (Ley 2/2023 de 30 de marzo). Otros aspectos normativos, como por ejemplo la circulación por las vías públicas, sin quitarles importancia, quizá puedan ser menos significativos a la hora de valorar la transcendencia de la propuesta. En este sentido, Jon Iribarri, lo apunta en las entrevistas a personas expertas indicando que *“hablamos de desplazamiento, hablamos de vehículo, entiendo que está todo más o menos regulado, vamos a decir inducción a la actividad física más o menos pasiva, más o menos activa de sujetos, que está regulado también por la Ley de Profesiones de la actividad física, (...) hay un marco legal lo suficientemente amplio”* (J. Iribarri, comunicación personal, 16 de octubre de 2025).

En materia social nos debemos de fijar en la Ley 12/2008 de 5 de diciembre de Servicios Sociales. Partamos primeramente de su objeto esencial “el promover autonomía de las personas” así como atender a su entorno en situaciones derivadas de la dependencia. Incide del mismo modo en abordar necesidades provenientes de la desprotección, la exclusión, y promover la integración social de las personas, bien sea solas, en familia, como en grupos.

Es destacable la transversalidad interdepartamental llamativa que aparece recogida en el artículo 6 de la mencionada Ley 12/2008, indicando que *“la finalidad del Sistema Vasco de Servicios Sociales es promover, en cooperación y coordinación con otros sistemas y políticas públicas, el bienestar del conjunto de la población”*. Esta

finalidad y estos objetivos considera la Ley que no son competencias únicas del ámbito de lo social. Así, promulga que “el bienestar social, la inclusión y la cohesión sociales no constituyen finalidades exclusivas del Sistema Vasco de Servicios Sociales, sino compartidas con otros sistemas y políticas públicas (...). De igual modo se pronuncia a cerca de la solidaridad, la convivencia y el fomento de la participación social como aspectos también relevantes a abordar.

De esta declaración de principios del mundo de lo social, podemos encontrar respuesta por ejemplo en el artículo 16 de la Ley 2/2023 de 30 de marzo de actividad física y deporte del País Vasco, donde se expone la interrelación inequívoca entre el ámbito de los Servicios Sociales y las administraciones públicas en materia de deportiva, que deberán trabajar desde sus respectivas áreas y con sus diferentes presupuestos. Como público objetivo de este artículo, nos encontramos especialmente con el colectivo de personas mayores y las personas con discapacidad. Se expone que ha de haber colaboración entre ambas áreas en fomento de una cultura de envejecimiento activo y la creación de hábitos saludables, con el bienestar y la calidad de vida como objetivos finales. En esta línea, se dicta que las personas mayores deberán ser objeto de campañas de sensibilización hacia la actividad física, promover los programas intergeneracionales y “fomentar la práctica de actividad física de las personas con discapacidad eliminando cuantos obstáculos se opongan a su plena integración”.

Este concepto último de eliminación de barreas de cualquier tipo para una mayor accesibilidad y un derecho de utilización con plenas garantías del espacio público, aparece en las conversaciones a personas expertas, invitando a una idea de derecho a la equidad en el servicio. *“Yo el marco lo desconozco, pero sí creo que todas las personas, independientemente de su discapacidad, edad, funcionalidad, tienen derecho al uso del espacio público y en la medida que las playas las hacemos accesibles a las personas con discapacidad (...) ya no solo por la movilidad, sino por la presencia y la capacidad de disfrute del espacio público”* (B. Tambo, comunicación personal, 14 de octubre de 2025).

Con este marco transversal presente, la ley de Actividad Física y deporte continúa ofreciendo aseveraciones contundentes por sí misma en varios apartados. En su artículo 2 fija los principios rectores y finalidades de la misma comenzando por “reconoce el

derecho de todas las personas a la práctica de la actividad física y del deporte de forma libre y voluntaria, y los poderes públicos tendrán la obligación de establecer los medios adecuados para la efectividad de aquel”.

En este mismo apartado se establecen principios rectores de la Ley 2/2023:

- La aprobación y ejecución de programas especiales para la extensión de la práctica de la actividad física y del deporte a todos a los sectores sociales, especialmente a los más desfavorecidos.
- La remoción de todos los obstáculos que impidan la incorporación real y efectiva de todas las personas a la actividad física y al deporte en igualdad de condiciones o con equidad.
- El fomento de la actividad física y del deporte entre la ciudadanía que padezca cualquier tipo de discapacidad.
- La promoción de las condiciones que favorezcan la plena integración de las mujeres en la práctica deportiva en todos los niveles y sin discriminaciones.
- El impulso de la actividad física y del deporte como motor de desarrollo económico y social en el País Vasco.
- La consideración del deporte como un medio que puede coadyuvar al fomento de valores como la superación personal, el trabajo en equipo, la solidaridad, el compañerismo, el juego limpio, la tolerancia, la equidad o la igualdad.

Todos estos grupos objeto se refuerzan en el Artículo 11, donde se vuelve a hacer hincapié en la actividad física como factor de integración y cohesión social, con atención especial a los grupos que más lo precisen.

Para finalizar, me parece relevante detenernos en los artículos 13 y 14, ya que en ambos volvemos a encontrar refuerzo hacia la necesidad de una visión

interdepartamental, en esta ocasión en materia de disposición de vías de circulación y de urbanismo. El artículo 13 dicta medidas en materia de transporte, carreteras y seguridad vial.

Las administraciones públicas con competencia en materia de transporte, carreteras y seguridad vial adoptarán, con arreglo a sus disponibilidades presupuestarias, las siguientes medidas:

- a) Aprobar y ejecutar estrategias de transporte intermodal que favorezcan la movilidad activa de las personas.
- b) Mejorar los servicios de transporte a fin de permitir y fomentar los desplazamientos en bicicleta y en otros medios activos.
- c) Implementar medidas orientadas a mejorar la seguridad vial y la seguridad de peatones, ciclistas y personas que utilizan otros medios rodados.
- d) Establecer limitaciones a los desplazamientos motorizados en los espacios destinados a peatones y personas usuarias de bicicletas, con excepción de las personas con discapacidad.
- e) Colaborar activamente en el desarrollo de los planes territoriales sectoriales de vías ciclistas aprobados por los órganos forales de los territorios históricos para conseguir los fines previstos en esta Ley.

Mientras, reforzando el anterior artículo, el 14 establece medidas en materia de urbanismo, entre las cuales establece que se fomenten la facilitación de los desplazamientos activos a pie y en bicicleta.

5.5 MOVILIDAD SOSTENIBLE

En términos generales, se entiende la movilidad sostenible como aquella que satisface las necesidades presentes sin comprometer las generaciones futuras (Baxter, 2021).

El enfoque de la movilidad sostenible debe de ser amplio, puesto que afecta de manera significativa al entorno que conocemos provocando problemas económicos, sociales y de salud pública. La congestión del tráfico, la falta de aparcamiento, los problemas de accesibilidad, las malas conexiones de servicios de transporte públicos, y los accidentes son ejemplos de ello. Cuantificando, la UE pierde aproximadamente 100 billones de euros al año debido a atascos, la movilidad urbana alcanza el 40% de las emisiones del transporte terrestre o la mala calidad del aire está relacionada con 400.000 muertes prematuras en Europa. Añadido a esto, aproximadamente el 50 por 100 del espacio público en las ciudades europeas lo ocupan calles –espacio que no puede ser destinado a otros usos, como espacios verdes– y el 67 por 100 de accidentes ocurren en ciudades (Berrone et al, 2022). Muchos de los modelos de transporte actuales no están diseñados de forma accesible, pese a que en Europa residen más de 100 millones de personas discapacitadas y aún más con movilidad reducida (Mabita, 2019). Las nuevas alternativas de movilidad (bicis, *scooters*, etc.) no suelen facilitar el transporte a este grupo, problematizando la retirada de coches.

De esta forma, se puede apreciar que la movilidad genera consecuencias considerables más allá de los ámbitos tradicionalmente relacionados con la misma.

Hay preocupación y conciencia para abordar este reto hace años. Así, por ejemplo, en 2004, durante el Foro Social Mundial, La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad salida del mismo, estableció principios fundamentales en favor del acceso de peatones, ciclistas y el uso de transporte público en búsqueda de una movilidad equitativa y sostenible. “La movilidad urbana es esencial para garantizar el acceso equitativo a servicios y oportunidades, fomentando la equidad social y apoyar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Rodríguez L.E. et al, (s.f)).

La movilidad sostenible actualmente la podemos enmarcar en la referencia que nos aportan los Objetivos de Desarrollo Sostenible en 2015. En 2015, a nivel global, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, una oportunidad para que los países y sus sociedades emprendieran un nuevo camino con el que mejorar la vida de todas las personas, sin dejar a nadie atrás. La Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, que establecen que la erradicación de la pobreza debe ir de la mano

de estrategias que fomenten el crecimiento económico y aborden una serie de necesidades sociales como la educación, la sanidad, la protección social y las perspectivas de empleo, al tiempo que se combate el cambio climático y se protege el medio ambiente (Naciones Unidas, 2015). A destacar:

Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.

Según Naciones Unidas en los últimos años se han logrado grandes avances en la mejora de la salud de las personas. Esta afirmación se basa principalmente en la mejora de los datos de vacunación y en reducción de ciertas enfermedades, aunque también se establece que quedan retos sanitarios por abordar.

En un contexto más general se afirma que se requiere de un fuerte compromiso para garantizar una vida saludable y que, “las personas sanas son la base de unas economías sanas”. Desde Naciones Unidas se enfoca a que los países hagan suyas las medidas necesarias para abordar los desafíos de la salud, y, establece prioritario el hacerlo con la población vulnerable.

Objetivo 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna.

El Objetivo 7 pretende garantizar el acceso a una energía limpia y asequible, clave para el desarrollo de la agricultura, las empresas, las comunicaciones, la educación, la sanidad y el transporte. El mundo continúa avanzando para alcanzar las metas de energía sostenible, pero no lo suficientemente rápido. Al ritmo actual, alrededor de 660 millones de personas continuarán sin acceso a la energía eléctrica y casi 2000 millones de personas seguirán dependiendo de combustibles y tecnologías contaminantes para cocinar en 2030. Nuestro día a día depende de una energía segura y asequible. No obstante, el consumo de energía sigue siendo la principal causa del cambio climático, ya que representa alrededor del 60 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero.

Objetivo 8: Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos.

La salida de la crisis de la COVID-19 se acompañó de la reducción de la tasa de desempleo mundial llegando a un pico del 5,4% en 2022, siendo inferior al 5,5% previo del 2019. El reto no se enfoca tanto desde lo cuantitativo como desde lo cualitativo, en la búsqueda de un marco laboral de calidad y sostenible. En esta línea, las Naciones Unidas definen el concepto de trabajo decente como aquel que sea productivo y proporcione ingresos dignos, seguridad y protección social para las familias. Se vincula igualmente al derecho a compartir el progreso.

Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

Las ciudades representan el futuro del modo de vida global. La población mundial alcanzó los 8000 millones de personas en 2022, de las cuales más de la mitad viven en zonas urbanas. Se prevé que esta cifra aumente y que para 2050 el 70 % de la población vivirá en ciudades.

Separando por espacios, aproximadamente 1100 millones de personas viven actualmente en barrios marginales, o en condiciones similares en las ciudades, y se espera que en los próximos 30 años haya 2000 millones más. Alineado con estas cifras y con estos espacios, se establece vínculo entre la utilización del espacio público como un derecho fallido para todas las personas.

En la línea medioambiental encontramos datos muy llamativos, como que la ocupación de las zonas rurales en la extensión del planeta es del 3% con respecto a la superficie terrestre y, a su vez, suponen entre el 60 y el 80 % del consumo energético y el 75% de las emisiones del carbono. Según Morán Blanco y Díaz Barrado el impacto medioambiental debe de ir considerado a la gestión de los residuos, en materia de edificación con edificios más eficientes y ciudades más verdes, y, obviamente en la mejora de la calidad del aire. En último aspecto, en 2022, solo la mitad de la población urbana mundial tenía acceso al transporte público.

Objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

El cambio climático afectará a todas las personas de todos los países de todos los continentes de alguna forma. Se avecina un cataclismo climático y no estamos preparados para las posibles consecuencias. El cambio climático se debe a las actividades humanas y amenaza la vida en la Tierra tal como la conocemos. Con el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero, el cambio climático evoluciona a un ritmo mucho más rápido de lo previsto. Sus efectos pueden ser devastadores y pueden provocar fenómenos meteorológicos extremos y cambiantes, así como la subida del nivel del mar. De no controlarse, el cambio climático echará por tierra muchos de los avances logrados en materia de desarrollo en los últimos años. También provocará migraciones masivas que derivarán en inestabilidad y guerras. Para limitar el calentamiento global a 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales, las emisiones ya deberían estar disminuyendo y necesitan reducirse casi a la mitad para 2030, dentro de solo siete años. Sin embargo, estamos muy lejos de lograr este objetivo. Es crucial tomar medidas urgentes y transformadoras que vayan más allá de meros planes y promesas. Esto exige aumentar las ambiciones, abarcar economías enteras y avanzar hacia un desarrollo resiliente al clima, al tiempo que se traza una trayectoria clara para lograr cero emisiones netas. El tiempo se acaba y es necesario tomar medidas inmediatas para evitar consecuencias catastróficas y garantizar un futuro sostenible a las generaciones venideras (Naciones Unidas, 2015).

Tras esta declaración de principios a nivel mundial, encontramos a todos los niveles, europeo, estatal y autonómico, leyes y normas que atienden los retos de sostenibilidad del planeta en alineación plena a los ODS.

De entre toda la documentación al respecto y en consonancia plena a unos niveles con otros, la Comisión Europea se destaca con El Pacto Verde Europeo que enfoca hacia una sociedad más equitativa y próspera, que tenga una economía moderna que se desarrolle sin el uso intenso de los recursos (Consejo de la Unión Europea y del Consejo Europa, 2019).

A nivel provincial, y enfocando sobre la movilidad en bicicleta, la Diputación Foral de Bizkaia nos presenta hechos concretos de estas políticas acometiendo en la

actualidad el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia 2023 -2035. En él destaca las intenciones crecientes de uso de la bicicleta al que se aspira y para lo cual se actúa en la red de infraestructuras de Bizkaia.

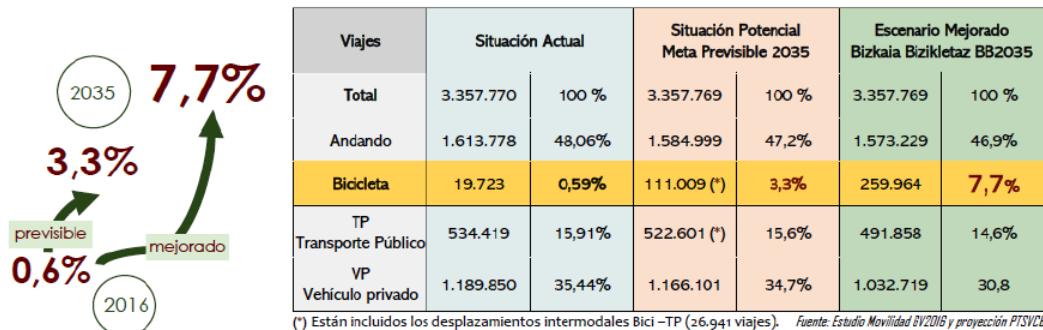


Figura 6 Modelo de movilidad en Bizkaia según los dos escenarios del PTSVC. Fuente: Orden Foral 1600/2022.

La meta previsible de alcance del uso de la bicicleta en los desplazamientos de Bizkaia se situaría en el 3,3% en 2035 con escenario mejorado del 7,7%, partiendo del 0,59% del comienzo del plan en año 2023. Todo ello en la búsqueda de la desactivación del vehículo privado y en estrategia compartida con el uso del transporte público (Orden Foral 1600/2022).

A nivel municipal y referido a Getxo, destacaría dentro del Plan de Legislatura 2024 – 2027 (Getxo, 2024) el reto número 2 en materia de sostenibilidad, en el cual se pretende avanzar en la movilidad sostenible logrando disminución de gases de efecto invernadero, con nuevas soluciones de aparcamiento, la construcción de parkings, la experiencia piloto del autobús urbano, la creación de nuevos bidegorris y la semipeatonalización de calles. Se mencionará de nuevo posteriormente en el apartado referido a Getxo.

En este contexto de intenciones, y como eje fundamental del proyecto, la bicicleta se presenta como una herramienta estandarte de los planes de choque a favor de la sostenibilidad. Parece conveniente, por tanto, contrastarla como tal. Diego Esteban Rosero López realizó un estudio comparativo en cuanto a consumo de energía, emisiones,

tiempo de desplazamiento y coste económico de la bicicleta eléctrica, frente a otro activo medioambiental, el coche eléctrico y, frente al vehículo de combustión interna. Todo ello en la ciudad de Cuenca en Ecuador en 2024. Lo realizó diseñando 6 rutas en las cuáles comparó los distintos vehículos. La finalidad del estudio era el impulso de la movilidad sostenible. Del estudio podemos extraer las conclusiones en cuatro aspectos de eficacia de la bicicleta eléctrica: consumo energético, emisiones contaminantes, tiempo invertido y costes económicos (Rosero, 2024).

| Energía consumida [kWh] | | | | | |
|-------------------------|---------------|---------------------|---------------|---------------------|---------------|
| RUTA 1 | | RUTA 2 | | RUTA 3 | |
| Medio de Transporte | Energía [kWh] | Medio de Transporte | Energía [kWh] | Medio de Transporte | Energía [kWh] |
| Bicicleta Eléctrica | 0.090 | Bicicleta Eléctrica | 0.074 | Bicicleta Eléctrica | 0.070 |
| Vehículo Eléctrico | 0.626 | Vehículo Eléctrico | 0.528 | Vehículo Eléctrico | 0.652 |
| Vehículo MCI | 1.260 | Vehículo MCI | 0.942 | Vehículo MCI | 1.170 |
| RUTA 4 | | RUTA 5 | | RUTA 6 | |
| Medio de Transporte | Energía [kWh] | Medio de Transporte | Energía [kWh] | Medio de Transporte | Energía [kWh] |
| Bicicleta Eléctrica | 0.079 | Bicicleta Eléctrica | 0.124 | Bicicleta Eléctrica | 0.060 |
| Vehículo Eléctrico | 0.707 | Vehículo Eléctrico | 0.789 | Vehículo Eléctrico | 0.655 |
| Vehículo MCI | 1.030 | Vehículo MCI | 1.005 | Vehículo MCI | 0.943 |

Figura 7 Energía requerida (kWh) por cada medio de transporte en las rutas preestablecidas. Fuente: Rosero, 2024.

Con relación a la energía consumida, Rosero (2024) muestra que los resultados son positivos para la movilidad eléctrica siendo un consumo menor que un vehículo de combustión interna.

| Emisiones Contaminantes [g] | | | | | | | |
|-----------------------------|--------|-------|----------|-------|-------|-------|-------|
| RUTA 1 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | CO | NOx | CO2 | PM10 | PM2,5 | N2O | CH4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,033 | 0,377 | 24,939 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 |
| Vehículo Eléctrico | 0,225 | 2,593 | 171,336 | 0,007 | 0,007 | 0,004 | 0,007 |
| Vehículo MCI | 75,138 | 5,539 | 2944,761 | 0,035 | 0,032 | 0,036 | 0,055 |
| RUTA 2 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | CO | NOx | CO2 | PM10 | PM2,5 | N2O | CH4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,027 | 0,305 | 20,160 | 0,001 | 0,001 | 0,000 | 0,001 |
| Vehículo Eléctrico | 0,190 | 2,187 | 144,511 | 0,006 | 0,006 | 0,003 | 0,006 |
| Vehículo MCI | 79,432 | 5,856 | 3113,057 | 0,037 | 0,034 | 0,049 | 0,061 |
| RUTA 3 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | CO | NOx | CO2 | PM10 | PM2,5 | N2O | CH4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,025 | 0,288 | 19,048 | 0,001 | 0,001 | 0,000 | 0,001 |
| Vehículo Eléctrico | 0,235 | 2,700 | 178,413 | 0,007 | 0,007 | 0,004 | 0,007 |
| Vehículo MCI | 65,302 | 4,814 | 2559,277 | 0,030 | 0,028 | 0,030 | 0,048 |
| RUTA 4 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | CO | NOx | CO2 | PM10 | PM2,5 | N2O | CH4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,028 | 0,320 | 21,131 | 0,001 | 0,001 | 0,000 | 0,001 |
| Vehículo Eléctrico | 0,254 | 2,925 | 193,303 | 0,008 | 0,008 | 0,004 | 0,008 |
| Vehículo MCI | 75,695 | 5,580 | 2966,599 | 0,035 | 0,032 | 0,042 | 0,058 |
| RUTA 5 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | CO | NOx | CO2 | PM10 | PM2,5 | N2O | CH4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,045 | 0,513 | 33,914 | 0,001 | 0,001 | 0,001 | 0,001 |
| Vehículo Eléctrico | 0,284 | 3,265 | 215,750 | 0,009 | 0,009 | 0,005 | 0,009 |
| Vehículo MCI | 83,316 | 6,142 | 3265,290 | 0,039 | 0,036 | 0,045 | 0,064 |
| RUTA 6 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | CO | NOx | CO2 | PM10 | PM2,5 | N2O | CH4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,022 | 0,250 | 16,537 | 0,001 | 0,001 | 0,000 | 0,001 |
| Vehículo Eléctrico | 0,236 | 2,711 | 179,190 | 0,007 | 0,007 | 0,004 | 0,007 |
| Vehículo MCI | 79,031 | 5,826 | 3097,337 | 0,037 | 0,034 | 0,037 | 0,058 |

Figura 8 Emisiones contaminantes (G) considerando el 100% de producción de energía en termoeléctrica para cada medio de transporte en las rutas preestablecidas. Fuente: Rosero, 2024.

Según Rosero (2024), los resultados muestran que, la bicicleta eléctrica y el vehículo eléctrico “son amigables con el medio ambiente ya que sus emisiones contaminantes son menores”.

| Tiempo de ruta | | | | | | | |
|---------------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|
| RUTA 1 | | RUTA 2 | | RUTA 3 | | | |
| Medio de Transporte | Tiempo [min] |
| Bicicleta Eléctrica | 32 | Bicicleta Eléctrica | 36 | Bicicleta Eléctrica | 34 | | |
| Vehículo Eléctrico | 22 | Vehículo Eléctrico | 24 | Vehículo Eléctrico | 33 | | |
| Vehículo MCI | 20 | Vehículo MCI | 32 | Vehículo MCI | 31 | | |
| RUTA 4 | | RUTA 5 | | RUTA 6 | | | |
| Medio de Transporte | Tiempo [min] |
| Bicicleta Eléctrica | 38 | Bicicleta Eléctrica | 43 | Bicicleta Eléctrica | 45 | | |
| Vehículo Eléctrico | 44 | Vehículo Eléctrico | 37 | Vehículo Eléctrico | 28 | | |
| Vehículo MCI | 44 | Vehículo MCI | 33 | Vehículo MCI | 24 | | |

Figura 9 Tiempo (min) por cada medio de transporte en las rutas preestablecidas. Fuente: Rosero, 2024.

En el caso del tiempo invertido para realizar las rutas, es mayor en la bicicleta eléctrica que en los otros dos vehículos.

| Costos [\$USD] | | | | | | | |
|---------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| RUTA 1 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | Costo - Tarifa residencial / Categoría 1 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 2 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 1 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 2 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,008 | 0,008 | 0,009 | 0,008 | 0,008 | 0,009 | 0,009 |
| Vehículo Eléctrico | 0,058 | 0,059 | 0,060 | 0,058 | 0,059 | 0,060 | 0,061 |
| Vehículo MCI | 0,760 | 0,760 | 0,760 | 0,760 | 0,760 | 0,760 | 0,760 |
| RUTA 2 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | Costo - Tarifa residencial / Categoría 1 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 2 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 1 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 2 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 | 0,007 |
| Vehículo Eléctrico | 0,049 | 0,050 | 0,051 | 0,049 | 0,050 | 0,051 | 0,053 |
| Vehículo MCI | 0,721 | 0,721 | 0,721 | 0,721 | 0,721 | 0,721 | 0,721 |
| RUTA 3 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | Costo - Tarifa residencial / Categoría 1 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 2 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 1 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 2 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,006 | 0,007 | 0,007 | 0,006 | 0,007 | 0,007 | 0,007 |
| Vehículo Eléctrico | 0,060 | 0,061 | 0,063 | 0,060 | 0,061 | 0,063 | 0,065 |
| Vehículo MCI | 0,550 | 0,550 | 0,550 | 0,550 | 0,550 | 0,550 | 0,550 |
| RUTA 4 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | Costo - Tarifa residencial / Categoría 1 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 2 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 1 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 2 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,007 | 0,007 | 0,008 | 0,007 | 0,007 | 0,008 | 0,008 |
| Vehículo Eléctrico | 0,065 | 0,066 | 0,068 | 0,065 | 0,066 | 0,068 | 0,069 |
| Vehículo MCI | 0,737 | 0,737 | 0,737 | 0,737 | 0,737 | 0,737 | 0,737 |
| RUTA 5 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | Costo - Tarifa residencial / Categoría 1 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 2 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 1 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 2 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,011 | 0,012 | 0,012 | 0,011 | 0,012 | 0,012 | 0,012 |
| Vehículo Eléctrico | 0,073 | 0,074 | 0,076 | 0,073 | 0,074 | 0,076 | 0,077 |
| Vehículo MCI | 1,040 | 1,040 | 1,040 | 1,040 | 1,040 | 1,040 | 1,040 |
| RUTA 6 | | | | | | | |
| Medio de Transporte | Costo - Tarifa residencial / Categoría 1 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 2 | Costo - Tarifa residencial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 1 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 2 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 3 | Costo - Tarifa comercial / Categoría 4 |
| Bicicleta Eléctrica | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 | 0,006 |
| Vehículo Eléctrico | 0,060 | 0,062 | 0,063 | 0,060 | 0,062 | 0,063 | 0,064 |
| Vehículo MCI | 0,716 | 0,716 | 0,716 | 0,716 | 0,716 | 0,716 | 0,716 |

Figura 10 Costo (\$USD) por cada medio de transporte en las rutas preestablecidas. Fuente: Rosero, 2024.

Respecto al coste, indica que “los costos generados por la bicicleta eléctrica y el vehículo eléctrico son menores en todas las rutas en comparación con el vehículo a combustión interna, considerando que los costos de los medios de transporte eléctricos fueron calculados por diferentes tarifas del sector eléctrico tanto residencial como comercial, mientras que los costos generados por el vehículo eléctrico fueron considerados por el valor de la gasolina Eco País en el Ecuador”.

Por su parte, Bourne et al (2020) concluyeron que las bicicletas eléctricas pueden aumentar la frecuencia y la duración de los viajes en bicicleta, y que pueden sustituir el transporte motorizado, especialmente en viajes breves.

En las entrevistas a personas expertas Jon Iribarri afirma: “*La bicicleta es un sistema de transporte que objetivamente en trayectos de menos de 7-8 km ha de ser el medio de transporte, casi todos los estudios que se puedan consultar de radio corto y de*

radio largo así lo avalan. Sin embargo, paradójicamente, hay muchísima gente que dentro de los municipios coge el coche habitualmente para desarrollar trayectos de esa misma distancia. Es una cuestión de hábitos, una cuestión culturalmente asimilada. El municipio de Getxo para irte de esquina a esquina es mejor moverte en bicicleta que moverte en coche, por cuestión de tiempo, por cuestión de sostenibilidad del propio sistema, por cuestión económica, prácticamente la bicicleta no pierde nada” (J. Iribarri, comunicación personal, 16 de octubre de 2025).

Juan Aldaz, por su parte reivindica “*la solución de los bidegorris es suficientemente buena como un espacio seguro para poder desplazarte en bici (...), pero yo creo que se solucionaría y creo que, aunque sea muy complejo a día de hoy, pero es posible, coches fuera de las ciudades y todos esos canales asfaltados que tenemos para andar en bicicleta*” (J. Aldaz, comunicación personal, 16 de octubre de 2025). Volviendo a Jon Iribarri “*nuestras calles y nuestros espacios públicos estarían mucho mejor administrados, porque el problema es que el coche ocupa mucho sitio, tanto si está siendo usado, como si no está siendo usado*” (J. Iribarri, comunicación personal, 16 de octubre de 2025).

5.6 GETXO

5.6.1 UBICACIÓN

Getxo está ubicado a 14 km de Bilbao, en la provincia y territorio histórico de Bizkaia, dentro de la comunidad autónoma del País Vasco, en el norte de España.

Tiene una superficie de 11,89 km² y comprende 1.184 Ha y está situado en la margen derecha de la Ría de Bilbao en la desembocadura del Ibaizábal-Nervión. Limita al norte con Sopela, al este con Berango y Leioa, al sur con Portugalete y al oeste con la Bahía del Abra (Ayuntamiento de Getxo, 2017 b).

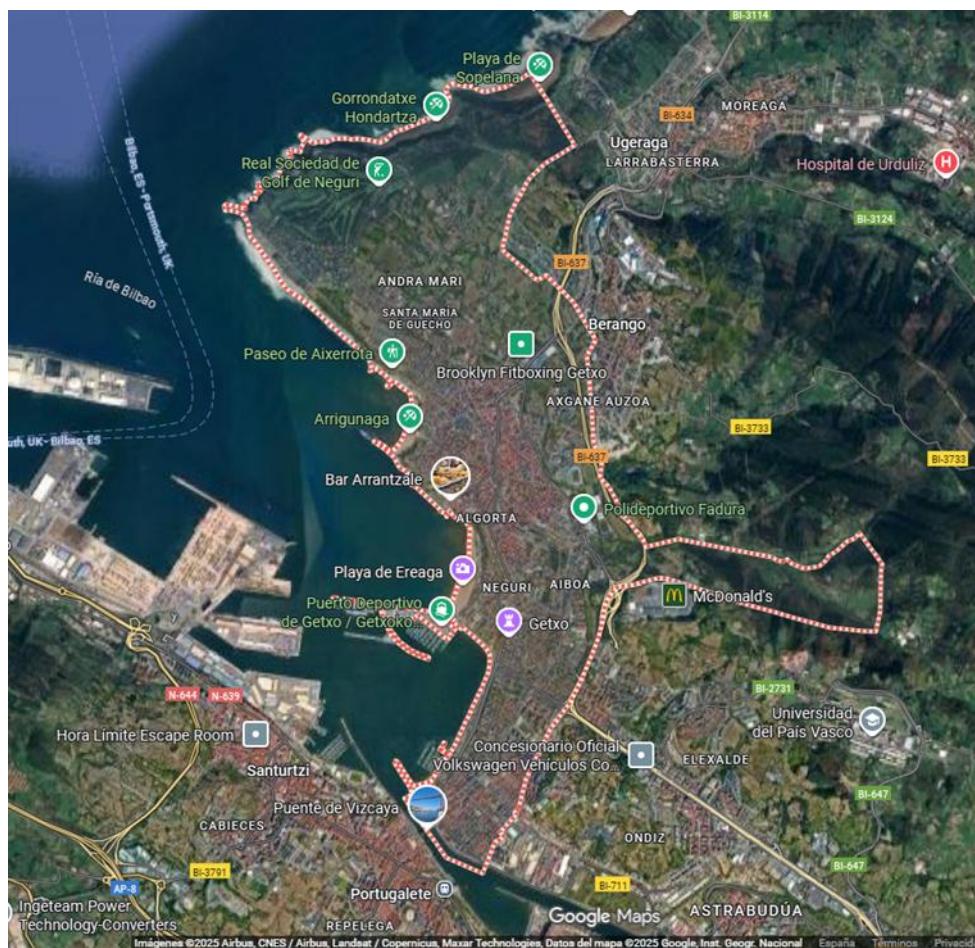


Figura 11 Fuente: Google Maps recuperado el 30 de septiembre de 2025.

El municipio está formado por cinco núcleos urbanos: Las Arenas, Algorta, Romo, Neguri, y Andra Mari.

Orográficamente Getxo tiene un número importante de playas como son: Las Arenas, Ereaga, Arrigunaga, Azkorri, Gorronatxe y Barinatxe.

Además, por la localidad discurren dos lechos fluviales: el río Gobela y el río Kanderuerreka. Asimismo, existe el Humedal de Bolue, que está protegido por el Ayuntamiento (Ayuntamiento de Getxo, 2017 b).

| | C. A. de Euskadi | | | Araba/Álava | | | Bizkaia | | | Gipuzkoa | | | Sin externas | | | Sin accidentes de tráfico | | | Sin tumores | | |
|-----------|------------------|---------|---------|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|---------|--------------|---------|---------|---------------------------|---------|---------|-------------|---------|---------|
| | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres | Total | Hombres | Mujeres |
| 2022/2023 | 84,0 | 81,2 | 86,6 | 84,7 | 82,1 | 87,3 | 83,9 | 81,2 | 86,4 | 83,8 | 80,8 | 86,8 | 84,5 | 81,9 | 86,9 | 84,1 | 81,3 | 86,7 | 87,5 | 85,1 | 89,5 |
| 2021/2022 | 83,4 | 80,5 | 86,1 | 83,9 | 81,4 | 86,3 | 83,4 | 80,5 | 86,2 | 83,1 | 80,2 | 85,8 | 83,9 | 81,3 | 86,4 | 83,4 | 80,6 | 86,1 | 86,9 | 84,4 | 89,1 |
| 2020/2021 | 83,6 | 80,6 | 86,4 | 84,2 | 81,3 | 87,2 | 83,5 | 80,5 | 86,3 | 83,4 | 80,6 | 86,1 | 84,1 | 81,4 | 86,7 | 83,7 | 80,8 | 86,4 | 87,0 | 84,5 | 89,2 |
| 2019/2020 | 83,6 | 80,7 | 86,3 | 84,1 | 81,3 | 86,9 | 83,3 | 80,3 | 86,1 | 83,8 | 81,1 | 86,4 | 84,1 | 81,5 | 86,6 | 83,6 | 80,8 | 86,3 | 87,1 | 84,8 | 89,1 |
| 2018/2019 | 83,8 | 80,8 | 86,6 | 84,3 | 81,0 | 87,6 | 83,5 | 80,5 | 86,3 | 84,0 | 81,3 | 86,6 | 84,3 | 81,5 | 86,9 | 83,8 | 80,9 | 86,6 | 87,6 | 85,2 | 89,6 |
| 2017/2018 | 83,5 | 80,5 | 86,4 | 84,0 | 81,2 | 86,8 | 83,5 | 80,4 | 86,3 | 83,4 | 80,4 | 86,3 | 84,1 | 81,2 | 86,7 | 83,6 | 80,7 | 86,4 | 87,3 | 85,0 | 89,3 |
| 2016/2017 | 83,4 | 80,4 | 86,3 | 84,1 | 81,3 | 86,9 | 83,3 | 80,2 | 86,1 | 83,4 | 80,2 | 86,4 | 84,0 | 81,2 | 86,7 | 83,5 | 80,5 | 86,4 | 87,2 | 84,8 | 89,3 |
| 2015/2016 | 83,3 | 80,3 | 86,2 | 84,0 | 81,4 | 86,5 | 83,1 | 79,9 | 86,0 | 83,5 | 80,5 | 86,3 | 83,9 | 81,2 | 86,4 | 83,4 | 80,5 | 86,2 | 87,2 | 84,8 | 89,2 |
| 2014/2015 | 83,1 | 80,1 | 86,0 | 83,7 | 80,8 | 86,5 | 83,0 | 79,8 | 86,0 | 83,1 | 80,1 | 85,9 | 83,6 | 80,8 | 86,3 | 83,2 | 80,2 | 86,0 | 87,1 | 84,7 | 89,1 |
| 2013/2014 | 83,1 | 79,9 | 86,1 | 83,6 | 80,5 | 86,6 | 83,0 | 79,8 | 85,8 | 83,1 | 79,8 | 86,3 | 83,7 | 80,7 | 86,4 | 83,2 | 80,0 | 86,1 | 87,1 | 84,7 | 89,3 |

Figura 12 Esperanza de vida al nacimiento en la C.A. de Euskadi por año, según territorio histórico y sexo. 2014 – 2023. Fuente: Eustat, 2025.

Demográficamente Getxo contaba con una población total de 75.306 habitantes, de los que 28,5% eran mayores de 65 años a 1 de enero de 2024 (Eustat, 2025). Estos datos están en consonancia los de la misma fuente sobre la esperanza de vida en el País Vasco, que en 2024 era de 81,2 años para los hombres y 86,6 años para las mujeres, en crecimiento constante tal y como muestra la figura 12. Además, en la misma figura observamos que la tendencia al aumento no se detiene.

En cuestión económica y hablando de renta per cápita, Getxo está a la cabeza de Euskadi y se coloca en octavo lugar a nivel estatal (Cárcamo, 2024).

5.6.2-MOVILIDAD Y COMUNICACIONES

Getxo se halla a tan sólo 20 minutos del Aeropuerto Internacional de Bilbao, tiene acceso directo a la red de autopistas para desplazamientos en automóvil (AP-8), comunicación directa con el Metro al corazón de Bilbao y el muelle de cruceros y el puerto deportivo El Abra.

Según Metro Bilbao (s.f), son siete las estaciones de metro en Getxo, Areeta, Gobela, Neguri, Aiboa, Algorta, Bidezabal e Ibarbengoa. Todas estas paradas se encuentran en la Línea 1 del metro y conectan el municipio con Bilbao.

Getxo está unido a la red metropolitana de bidegorris de municipios ribereños como Leioa. Erandio y Bilbao, lo que permite llegar en bici, por ejemplo, a la Universidad de Deusto en 30 minutos o al Arenal bilbaíno en 35 minutos.



Figura 13: Getxon bidegorriak bide biziak. Mapas de bidegorris de Getxo. Fuente: Ayuntamiento de Getxo.

En la actualidad con la ampliación de los bidegorris de la calle Mayor, Eduardo Coste, Maximo Aguirre, Maidagan y Zientoetxe hasta Azkorri la red suma ya 30 kms en total de los cuales 19 kms son en exclusiva y el resto compartido con vehículos o peatones. Este conjunto de comunicaciones hace de Getxo un municipio conectado y accesible (Ayuntamiento de Getxo, (s.f)).

En relación al recurso “Bizkaibizi” de Diputación Foral de Bizkaia, en Getxo existen 17 estaciones.

Getxo cuenta también con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) vigente desde 2017 hasta 2030 (Kualitate, 2018).

En el mismo se describen una serie de medidas para la movilidad ciclista solicitadas por la ciudadanía y que se convierten en retos del proyecto hacia 2030. Completar e integrar la red ciclista, segregar espacios, aparcamientos de bici seguros o generar el bidegorri a Bilbao son algunos de ellos. Este apartado tiene un nivel de

valoración ciudadana de 4,1/5 con un alto nivel en la priorización del conjunto (págs. 24-27).

Existen otras medidas interesantes de mencionar, como la propuesta de promover el uso de vehículos menos contaminantes mediante fiscalidad o los caminos escolares (Kualitate 2018).

En materia de desplazamiento, hay que indicar que en Getxo desde 2022 se está trabajando en la implantación de los denominados “Caminos escolares”. Se trata de una iniciativa que busca promover formas de movilidad sostenible y segura entre las personas más jóvenes en sus desplazamientos al colegio. A través de este proyecto, se pretende convertir Getxo en un municipio más amable para los niños y las niñas, con el objetivo de que puedan moverse por las calles de forma autónoma, activa y segura, y recuperen el espacio público (Ayuntamiento de Getxo, 2022). Esta iniciativa toma como referencia el proyecto “La ciudad de los niños y niñas” del pedagogo italiano Francesco Tonucci. Se trata de una experiencia de participación ciudadana que organiza la ciudad desde el punto de vista de los menores, ya que como defiende su autor, una ciudad cómoda, segura y habitable para ellos y ellas, lo es también para el resto de la sociedad.

5.6.3. RECURSOS TURÍSTICOS Y CULTURALES

Las playas urbanas y salvajes, los impresionantes acantilados y diferentes recorridos que bordean la costa donde se encuentran lugares de interés geológico que forman parte del Flysch Bizkaia, son los principales reclamos naturales de Getxo (Content factory, 2024). El Puerto Viejo, antiguo barrio de vida a través de la pesca es un lugar actualmente con encanto para el tiempo de ocio. El Paseo de las Grandes Villas, con sus mansiones y palacetes de diferentes estilos arquitectónicos, es un recorrido que hace revivir los años dorados de Getxo. También cuenta con un rico patrimonio monumental donde destaca el Puente Bizkaia (Patrimonio de la Humanidad, UNESCO 2006) conocido popularmente como Puente Colgante, la Estación de Salvamento de Náufragos, el fuerte de La Galea y el Molino de Aixerrota (Ayuntamiento de Getxo, 2019).

Asimismo, el municipio ofrece una variedad de eventos culturales con festivales musicales de renombre internacional que abordan diferentes estilos como el Jazz, el Blues

y el Folk. GetxoArte, el Salón del Comic y Manga o los certámenes de danza y teatro. La Escuela de Música de Andrés Isasi junto a las tres bibliotecas del Municipio (Gobela, San Nicolás Y Villamonte) son el germen para el desarrollo de esta amplia actividad cultural del municipio (Ayuntamiento de Getxo, 2017a).

Por otra parte, el privilegiado entorno natural es ideal para los amantes del deporte y la aventura. Su histórico vínculo con el mar hace de Getxo un lugar ideal para deportes acuáticos, desde regatas de vela, pesca, surf o buceo. En tierra se trata de un lugar perfecto para andar en bicicleta por sus bidegorris, deslizarse por sus pistas de skates o realizar hípica. El municipio cuenta a su vez con una amplia oferta de instalaciones deportivas en los polideportivos municipales de Fadura, Gobela y Andra Mari. Todas estas posibilidades, obtuvieron reconocimiento en el año 2014, Getxo fue galardonado como “The Best European City of Sport” (Mejor Ciudad Europea de deporte) (Ayuntamiento de Getxo, 2019).

5.6.4 PLAN LEGISLATURA 2024-2027

El Plan de Legislatura de Getxo para el período 2024-2027 es la hoja de ruta que guía la gestión municipal, estableciendo objetivos y acciones prioritarias. Este plan se estructura en varios ejes estratégicos y se enfoca en el desarrollo sostenible, la inclusión social, la mejora de servicios y la transparencia (Ayuntamiento de Getxo, 2024).

Los ejes vinculados a este proyecto dentro del Plan de Legislatura son:

- Eje número 2 Desarrollo Sostenible: Implementar medidas para la protección del medio ambiente, la movilidad sostenible y la gestión eficiente de los recursos.
- Eje número 3 Inclusión Social: Promover la igualdad de oportunidades, la atención a la diversidad y la integración de todos los colectivos.
- Eje número 4 Economía y Empleo: Fomentar la creación de empleo, el emprendimiento y la dinamización de la actividad económica local.

- Eje número 5 Cultura y Deporte: Impulsar la oferta cultural y deportiva, promoviendo la participación ciudadana y la mejora de las instalaciones.

Recogido como acciones concretas del Plan, encontramos el “impulso al deporte inclusivo” en búsqueda de inclusión de personas con diversidad funcional.

El Gobierno municipal explora también en este documento diferentes retos a acometer. Todos ellos establecidos como desarrollo del Plan de Acción de la Agenda Local 2030 en material de sostenibilidad.

- **Reto 01** Diseñar nuestro municipio permitiendo consolidar y reforzar sus valores y fortalezas.
- **Reto 02** Avanzar en la movilidad sostenible, disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero, facilitando el acceso a los centros de la ciudad a través de nuevas soluciones para el aparcamiento, la construcción de parkings y el impulso de la experiencia piloto de autobús urbano, además de nuevos bidegorris y la semi-peatonalización de nuevas calles.
- **Reto 03** Avanzar como municipio referente en accesibilidad con sus ascensores, mejores itinerarios peatonales y medidas que favorezcan la accesibilidad en nuestra vida cotidiana.
- **Reto 09** Inclusión de la diversidad, interculturalidad y alianzas.

5.6.5 GETXO LAGUNKOIA

Euskadi Lagunkoia es una iniciativa promovida por el Departamento de Bienestar, Juventud y Reto Demográfico de Gobierno Vasco y puesta en marcha por Matia Instituto. Tiene como objetivo principal incentivar la participación de las personas mayores y de la ciudadanía en general para la mejora de barrios y entornos en los municipios de Euskadi (Gobierno Vasco, (s.f)).

Euskadi Lagunkoia se basa en la iniciativa "Age-friendly Environments Programme" promovida por la OMS. Y en la actualidad se compone de una Red de 87 municipios adheridos.

Dentro de la red, Getxo Lagunkoia es un proyecto que pretende hacer de Getxo un municipio amigable con las personas mayores. El Ayuntamiento de Getxo, desde su incorporación en 2016 a la Declaración de Dublín y a Euskadi Lagunkoia Sustraietatik, impulsa este proyecto vivo, en continua evolución, que pretende conseguir un entorno urbano integrador y accesible que fomente un envejecimiento activo (Ayuntamiento de Getxo, 2016).

En los objetivos y acciones de Getxo Lagunkoia encontramos como foco destacado el transporte, incluyendo al público como accesible en términos físicos y económico que constituye un factor clave para el envejecimiento activo, la capacidad de trasladarse por la ciudad determinará en gran medida las posibilidades de su participación social y cívica y de acceso a servicio comunitarios y de salud.

Igualmente tiene espacio el tratar de adecuar la regulación de la normativa de uso del sistema bidegorri para una mejora de la convivencia en la vía pública entre viandantes y ciclistas. Revisar puntos negros en relación a la señalización del bidegorri.

6. ASPECTOS DEL MERCADO

6.1 CLIENTES POTENCIALES Y SUS CARACTERÍSTICAS

Ya he mencionado que como planteamiento de partida las personas clientas potenciales de este servicio pretendo que sean todas las personas y de todas las edades. Podrán agruparse en función de su demanda, y podrán disponer para el disfrute de las unidades y personas trabajadoras disponibles. Pretendo presentar un servicio a la ciudadanía donde cualquier combinación sea posible, ofreciendo la opción de recursos disponibles en su totalidad. Estaremos preparados/as para acometer un servicio a las personas participantes desde la conducción autónoma y desde la no autónoma. Todas juntas si la demanda así lo desea. En la entrevista Gotzon Zulueta apunta que tal y como se le presenta el servicio podría ser para todo el mundo y que, “*es un recurso muy especial, y supongo caro. Creo que habría que ser más certero y por eso abogaría por las personas con déficit de movilidad*”, como prioritarias (G. Zulueta, comunicación personal, 17 de octubre de 2025).

Este factor de apertura a toda las personas no es óbice para estudiar las diferentes agrupaciones de personas que, probablemente, se interesen en hacer uso. En las entrevistas con las personas expertas se ha mencionado a las personas mayores de tercera y cuarta edad, a las personas con discapacidad física (Aldaz 2025), personas que no se vean con confianza y precisen de un triciclo que les aporte seguridad (Achaerandio 2025), familias (Tambo 2025), personas con movilidad reducida (Hernández 2025), colectivos desfavorecidos por desamparados e inactivos, por factores sociales como soledad no deseada (Iribarri 2025). Podríamos mencionar también por ende de la discapacidad física, la psíquica y, no olvidando la reflexión de Juan Aldaz “*para normalizarlo, (...) personas que no tienen ningún tipo de problema, ¿por qué no?, se podría pensar también que puede ser para todos y universal, aunque puede tener más sentido para unas personas que para otras*” (J. Aldaz, comunicación personal, 16 de octubre de 2025).

El asociacionismo general y particular de la actividad física y el deporte pueden ser colectivos diana en este proyecto de igual manera. Pablo Hernández nos indica en su entrevista que la Asociación Deportiva Haszten tiene una escuela de bicicletas de tres

niveles distintos que podría ser objeto de colaboración con este proyecto (P. Hernández, comunicación personal, 14 de octubre de 2025).

Esta respuesta que encuentro al proyecto refrendando la idea de encuentro entre personas en igualdad de oportunidades, me enfoca hacia mis inquietudes iniciales de profundizar para lograr un proyecto inclusivo. Esta cuestión, merece, a mi entender, capítulo aparte.

6.2 CARACTERÍSTICAS DE UN PROYECTO INCLUSIVO

El deporte inclusivo, “se refiere a la práctica por parte de personas con y sin discapacidad de una forma conjunta para lo cual se puede incluso adaptar alguna normativa de las competiciones o inventar actividades con reglas nuevas” (Federación Guipuzcoana de Deporte Adaptado, 2022). Esta actitud de adaptar o incluso inventar actividades, puede inspirar este servicio de movilidad que piensa en establecer medios y prácticas capacitantes que integren y hagan encontrarse a todas y todos.

A las personas expertas se les ha preguntado por las características que debe de tener este proyecto concretamente para ser reconocido como inclusivo (P. Hernández, comunicación personal, 14 de octubre de 2025).

Así, las características principales que han nombrado son tres:

- Se trata de más que una implementación de medios. Debe de haber actitud e interés en que accedan todas las personas.
- Es un proceso individualizado con la persona, su entorno y sus circunstancias como protagonistas.
- Es un proceso que se determina por fases y que su fin último es consolidarse en el tiempo.

En el primer caso, Pablo Hernández se refiere ya en la entrevista realizada a que para él “*va más allá de estar incluido/a en una dinámica convencional*”. Con ello quiere

decir que nuestros triciclos no han de estar a la espera de ser, por sí mismos, los garantes de la inclusión. Se trata de medios que la favorecen, pero no la determinan.

Respecto a las actitudes tanto Juan Aldaz como Jon Iribarri reflexionan sobre que es habitual encontrar proyectos etiquetados como inclusivos pero que no profundizan en salvar las barreras que realmente hay que saltar para llegar a las personas que realmente lo necesitan (Iribarri 2025). Por su parte “*una cuestión importante a evitar sería el despotismo ilustrado, todo para un colectivo, pero sin el pueblo*” (J.Aldaz , comunicación personal, 16 de octubre de 2025).

Pablo, con el bagaje directo en la coordinación de la Asociación Deportiva Haszten, nos habla por su lado de conveniencia de individualizar los casos y tratarlos como tal, como una evaluación de situación de la persona y de su entorno. Esto es, las personas profesionales que van a guiar la práctica, las que ya trabajan con la persona o la familia. Pablo habla de casos, no de personas únicamente (Hernández 2025).

Siguiendo con la entrevista, Pablo aclara que la inclusión es un proceso determinado por fases. Un inicial de análisis, otra de puesta en marcha, y otra de consolidación en base a los aspectos relevantes que continuamente han sido evaluados de manera continua (Hernández 2025).

Es conveniente matizar también la diferencia con otros conceptos igualmente importantes. “La inclusión, a diferencia de la accesibilidad, no se centra en la eliminación de barreras estructurales, sino en la necesidad de considerar todas las demandas de los usuarios de las vías” (Rodríguez et al. (s.f)).

Por su parte, a lo largo de las entrevistas, se ha cuestionado a las personas expertas por dos conceptos de índole social vinculados al logro de una inclusión social efectiva en la actividad. Se trata de valorar la práctica de este modo puede redundar en potenciar un entorno más cohesionado socialmente y de mayor bienestar social.

Juan Aldaz enfoca la cohesión social desde el reconocimiento entre unas y otras personas sin pretender homogeneizarlas, sino atendiendo a las diferencias. Esgrime una

búsqueda de compartir el espacio público, de dar paso a todas las personas, de discutir las diferencias y de establecer unos valores (Aldaz 2025).

Blanca Tambo también apunta al espacio público y a la visibilización de la diversidad de las personas en él, como factores de cohesión social. Incide en acciones que eviten el aislamiento social (Tambo 2025).

Respecto al bienestar social, se apunta que “*vivimos en sociedad, no es algo que yo pueda opinar o valorar (...) para tener un buen bienestar individual también tiene que haber un bienestar entendido como bienestar social*” (Aldaz, 2025).

Si nos preguntamos si será alcanzable en esta actividad social, Jon Iribarri apunta “*no me cabe ninguna duda que es un proyecto que va a producir satisfacción y bienestar emocional*” (Iribarri 2025).

6.3 OTROS SERVICIOS POTENCIALES

Cabe destacar la posibilidad de otros servicios con estos elementos en búsqueda de rentabilidad.

El alquiler de los vehículos puede ser una opción válida y compatible dónde diferentes clientes puedan interesarse por su uso. Debería de ser acompañado de una formación inicial de manejo y de diferentes variables contractuales de cuidado y seguridad. El alquiler se puede contemplar para pequeños grupos que quieran actuar en particular o para colectivos más numerosos que diseñen otros formatos. Esto es, podría ser alquilado por un grupo pequeño de familiares en los que haya personas autónomas y no en bicicleta y en el segundo caso, podría interesarse por ejemplo la Residencia municipal para la una actividad con residentes y familiares una vez al mes o un grupo deportivo para completar su oferta habitual.

Getxo como destino de turismo y especialmente con la llegada constante de cruceros, parece un espacio adecuado para rentabilizar también estos vehículos. De marzo a octubre de 2025 han llegado 95 cruceros lo que ha significado alrededor de 181.000 turistas, incrementando en más de 40.000 personas los 81 amarres de 2024 (Pérez, 2025).

Este último enfoque unido a que el futuro bidegorri a Bilbao abre una opción ciclable para llegar a la capital y disfrutar del entorno para la persona visitante de otra manera.

7. RECURSOS Y MATERIALES TÉCNICOS

7.1 EQUIPAMIENTO

El recurso material, eje de este proyecto, son los triciclos adaptados a los diferentes tipos de personas usuarias, por lo que se dispondrá de cuatro modelos de bicicletas: con plataforma para sillas de ruedas, con silla ergonómica, con asiento doble y el triciclo individual convencional (dos unidades de cada tipo).

Estas contarán con ayuda al pedaleo, merced a ser modelos eléctricos. Se recomienda una formación específica en la conducción por su menor maniobrabilidad dadas las dimensiones y el peso conjunto del modelo más las personas usuarias.

Dada la esencia de necesidad permanente, la durabilidad, características tan específicas, y precio tan elevado de estos productos, en el proyecto económico se contará este gasto como inversión inicial amortizable.

Para la estimación de adquisición de los vehículos, se ha tenido en la información aportada por una marca de reconocido prestigio y experiencia, que es Van RAAM, la cual cuenta con 4 tipos de modelos idóneos para nuestro proyecto según las características necesarias en cada caso (Van RAAM (s.f)).

- Modelo OPAIR BICI para silla de ruedas.

Se trata de una bicicleta destinada a una persona con persona conductora que incorpora una silla ergonómica. Sus características relevantes son:

Longitud 214 cm
Anchura 76 cm
Altura manillar 124cm
Anchura silla 50cm
Peso triciclo 68,8kg (con motor).
Carga máxima 240kg
Velocidad máxima 20 km/h.
Precio 7.370€ sin IVA



Figura 14: Van RAMM. Modelo Opair.

- Modelo BICI VELOPLUS (para incorporar silla propia)

Bicicleta destinada a UNA persona CON CONDUCTOR que incorpora su propia silla de ruedas. Atención al peso de las sillas eléctricas

Longitud 253 cm
Anchura 110 cm
Altura manillar 114cm
Ancho silla 72cm
Peso triciclo 74,8kg (con motor).
Carga máxima 330kg
Velocidad máxima 20 km/h.
Precio 8.452€ sin IVA



Figura 15: Van RAMM. Modelo VeloPlus.

- Modelo BICI RICKSHAW

Bicicleta destinada a DOS personas CON CONDUCTOR

Longitud 232 cm
Anchura 111 cm
Altura manillar 117cm
Ancho silla 100cm
Peso triciclo 97kg (con motor).
Carga máxima 340kg
Velocidad máxima 20 km/h.
Precio 9.988€ sin IVA



Figura 16: Van RAMM. Modelo Rickshaw

Paralelamente a estos modelos adaptados a nuestra iniciativa, la mencionada marca dispone también de triciclos para personas adultas que desean disponer de un mayor grado de seguridad con las tres ruedas. Se podrían destinar para cualquier persona, y en especial quizás para personas acompañantes y/o familiares que quieran compartir la salida con sus personas allegadas.

- Modelo MAXITRICICLO adultos

Bicicleta destinada a personas adultas con pérdida de destrezas o deseo de seguridad/estabilidad sobre 3 ruedas

Longitud 180 cm
Anchura 75 cm
Altura manillar 124 cm
Peso triciclo 39,9 kg (con motor).
Carga máxima 120kg
Velocidad máxima 25 km/h.
Precio 5355€ sin IVA



Figura 17: Van RAMM. Modelo Maxitriciclo.

7.2 INSTALACIONES

Las necesidades del servicio respecto a las instalaciones vienen exclusivamente derivadas de la guarda, custodia y mantenimiento de las bicicletas. Se deberá contar con un espacio cubierto, fácilmente accesible y de dimensiones adecuadas para su almacenamiento una vez terminada la sesión de paseos, preferentemente cercano al punto de salida de los servicios. Asimismo, deberá disponer de una buena iluminación, y zonas específicas para el mantenimiento técnico regular y la adecuada limpieza de los vehículos, por lo que además es necesaria toma de salida de agua y un correcto sistema de desagüe.

La estimación de las dimensiones totales del local teniendo en cuenta lo descrito y que se contará con un total de 8 vehículos, es de 60 metros cuadrados.

Para el inicio del proyecto y con la incertidumbre de la necesidad de ampliaciones o modificaciones futuras, se descarta la opción de adquisición del local y se optará por el arrendamiento. Tratándose de un local para el guardado, con los elementos descritos, pero no para atención al público, estimaremos un coste de alquiler de 600 euros al mes.

7.3 MANTENIMIENTO

Las necesidades de mantenimiento del conjunto de bicicletas en sus diferentes modelos van a variar debido al uso que se les dé a las mismas. Si se produce un número

aproximado de 10 salidas semanales (5 días hábiles) equivalentes a dos o tres diarias (durante mañana y tarde), la recomendación técnica realizada por los expertos consultados concluye de una revisión mensual (M.Achaerandio , comunicación personal, 14 de octubre de 2025).

Dicha revisión consiste en inflado de neumáticos y revisión mecánica completa (frenos, engranajes, etc.). Por las características técnicas específicas de los vehículos y la dificultad de reparaciones, el servicio de mantenimiento debe ser externalizado y contratado por una empresa experta en vehículos de movilidad urbana. La estimación de dicha tarea para las 8 unidades mencionadas es de 4 horas con un coste de 300€ (IVA incluido).

Asimismo, a pesar de no ser una revisión técnica en esencia, la limpieza y adecuación estética de las bicicletas también se considera parte del mantenimiento, pero en este caso será realizado por el propio personal laboral del proyecto, incluyéndolo en su jornada laboral y tareas diarias.

7.4 SERVICIOS TÉCNICOS Y DE SUMINISTRO

Para la gestión técnica y de suministro de diferentes áreas y recursos del proyecto se necesitarán contrataciones de entidades externas especializadas que ofrezcan suministros y servicios adecuados y que supondrán un consumo de recursos económicos:

1. Suministro de Luz y Agua: Se deberá contratar un acceso a agua para la limpieza y electricidad para la iluminación del local y recarga de las baterías de los vehículos.
2. Suministro de Asesoramiento legal, jurídico y gestión laboral: Para las áreas jurídica, administrativa y laboral, se requiere el apoyo de expertos mediante la contratación de una asesoría/gestoría.
3. Suministro de comunicación e información: En el área de comunicación y gestión digital de la información, se contará con la contratación de 5 líneas de teléfono móvil (de control de convoy más una de refuerzo en el propio

local), y un ordenador fijo y portátil con una red local de internet para el local.

4. Página web: Se contratará la implementación de una página web que proporcione información en tiempo real de cada convoy, así como la posibilidad de gestionar reservas online. Esta será auto gestionable y solo supondrá inversión inicial.
5. Promoción/Publicidad: Se deberá contar con los servicios profesionales de promoción y marketing digital para posicionamiento SEO.
6. Prevención de Riesgos Laborales: La Ley 31/1995 establece un marco legal para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores en España, promoviendo la prevención de riesgos laborales, por la cual la empresa debe establecer las medidas necesarias para velar por esta cuestión. Por lo tanto, se contratarán los servicios de una empresa especializada en materia de prevención que lleve a cabo el control y asesoramiento de la misma.
7. Seguro de responsabilidad Civil: Se deberá contar con un seguro de responsabilidad para la actividad que cubra cualquier contingencia u accidente en el desarrollo de la misma.

8. RECURSOS HUMANOS Y DE GESTIÓN

8.1 PUESTOS DE TRABAJO

Para llevar a cabo la actividad serán necesarios dos puestos de trabajo según los tipos de tareas:

1. **Monitor/a-Guia.** Es la persona que lleva en la bicicleta o acompaña a las personas usuarias del servicio.

Las tareas a desempeñar son:

- Conducir los diferentes tipos de vehículos.
- Transportar a las personas en caso de necesidad.
- Guiar el convoy por los lugares idóneos del entorno de Getxo.
- Atender y comunicarse con las personas que solicitan el servicio.
- Preparar las rutas más adecuadas según el tipo de bicicleta y usuario/a.
- Registrar el desarrollo de las actividades.
- Velar por la seguridad de las personas usuarias.

En cuanto al perfil de capacitación y formación:

- Deberá contar como mínimo con titulación de grado medio en animación Sociocultural, o equivalente.
- Deberá contar con conocimientos de Primeros Auxilios.
- Deberá contar con titulación mínima de perfil lingüístico B2 en euskera.

La empresa proveerá formación específica para las personas que desempeñen este puesto, relativa al manejo y uso adecuado de los vehículos de movilidad adaptada según los modelos indicados en el capítulo 7.

Se estima que la necesidad de plantilla anual para cubrir este puesto de trabajo, atendiendo a la previsión de actividad, es de 4 personas a un 82% de jornada anual, en la categoría de Animador/a de Ocio Educativo y Tiempo Libre, del Grupo IV.

2. Administrativo/a. Es la persona que se encarga de coordinar las reservas y llevar el registro y gestión administrativa de la actividad.

Las tareas a desempeñar son:

- Revisar las reservas y asignar el personal.
- Elaborar informes de desarrollo de la actividad.
- Registrar las incidencias.
- Informar a los/as usuarios de las tarifas, horarios y otras dudas que les puedan surgir.
- Atender por mail las solicitudes realizadas vía web o vía mail.
- Comunicarse con la asesoría y gestoría para elaborar contratos y nóminas.
- Tramitar facturas del servicio.
- Llevar registro de la contabilidad específica de la actividad dentro de la empresa.

En cuanto al perfil de capacitación y formación:

- Deberá contar como mínimo con titulación de grado superior de Administración y Finanzas.

- Deberá contar con titulación mínima de perfil lingüístico B2 en euskera.

Se estima que la necesidad de plantilla anual para cubrir este puesto de trabajo, atendiendo a la previsión de actividad, es de 1 persona a un 25% de jornada anual, en la categoría de Oficial Administrativo, del grupo V.

Se propone como recomendable que este puesto de trabajo pueda ser cubierto, en caso de cumplir el perfil, por una de las otras 4 personas que desempeñan las tareas de monitorado, con el objetivo de completar jornada a una de ellas, así como de establecer una relación directa y conocimiento de primera mano de la actividad ejecutiva del proyecto con la actividad administrativa, lo que puede suponer una mayor calidad en la oferta y una estabilidad en la organización interna de la plantilla.

8.2 CONVENIO LABORAL

Atendiendo al ámbito funcional del proyecto, por tratarse de una actividad orientada al ocio y actividad física de personas adultas sin especificaciones de perfil concretas, pero con atención a la diversidad funcional, y con un componente de carácter social importante, el objetivo de la mejora psicosocial y fomento de la autonomía de las personas usuarias, se propone que el Convenio marco de aplicación para las personas trabajadoras sea el *III Convenio colectivo marco estatal del sector ocio educativo y animación sociocultural*, firmado el 10 de Marzo de 2021, y del cual a fecha actual no existe renovación.

Debido a esta desactualización del convenio de referencia, se da la situación de que los salarios correspondientes a los puestos de trabajo descritos en el apartado superior tienen retribuciones inferiores al Salario Mínimo Interprofesional actual (2025), por lo que se cogerá este último como referencia para la estimación económica de los costes salariales.

9. ASPECTOS ECONÓMICOS Y FINANCIEROS

Para el estudio de los aspectos económicos y financieros del proyecto, separaremos este bloque en estos 4 apartados que describen las principales características a tener en cuenta y partiremos en todo caso de cifras estimadas:

- Plan de inversiones y financiación.
- Costes anuales estimados.
- Ingresos anuales estimados.
- Resultados y previsión.

9.1 PLAN DE INVERSIONES Y FINANCIACIÓN

La financiación del proyecto es uno de los grandes condicionantes para su viabilidad. La inversión inicial, especialmente la relativa a la adquisición de los vehículos de movilidad que constituyen el eje central de la actividad, supone un coste de 75.419,30 €, IVA incluido. El resto de apartados, de menor cuantía, son aquellas necesidades generales que requiere el negocio para su puesta en marcha y que tienen posibilidad de ser amortizables en función de la estimación de su vida útil. Se trata del mobiliario, los equipos y aplicaciones informáticas, y los teléfonos. Además, añadimos 5.000 € correspondientes a la previsión de tesorería necesaria para arrancar el proyecto.

En la Tabla 2 desglosamos los conceptos correspondientes a la inversión inicial.

Tabla 2 *Inversión Inicial*

| TIPOLOGIA | PRECIO DE ADQUISICIÓN |
|---|-----------------------|
| Adquisición del terreno | |
| Construcciones | |
| Maquinaria | |
| Equipamiento | |
| Mobiliario | 1,500.00 € |
| Ullaje | |
| Vehículos de transporte | 62,330.00 € |
| Equipos informáticos | 850.00 € |
| Otros (detallar) (telefonos) | 1,200.00 € |
| Total Inmovilizado Material | 65,880.00 € |
| Gastos de I+D | |
| Patentes, licencias, marcas, fondo de comercio | |
| Aplicaciones informáticas | 2,000.00 € |
| Derechos de traspaso | |
| Otros (detallar) | |
| Total Inmovilizado Inmaterial | 2,000.00 € |
| Tesorería necesaria para la puesta en marcha | 5,000.00 € |
| IVA soportado año cero | 14,254.80 € |
| Total Activo Circulante | 5,000.00 € |
| Devolución préstamo | |
| Devolución Préstamos año 0 | 0.00 € |
| Gastos de Constitución | |
| Gastos de Constitución | 0.00 € |
| TOTAL INVERSIÓN INICIAL PARA LA PUESTA EN MARCHA | 72,880.00 € |

Todos los activos se reflejan sin IVA.

El IVA soportado en las compras se contempla por separado

Fuente: Elaboración propia

Supongamos ahora que el proyecto comienza sin recursos económicos previos. Así, del importe total al que debemos hacer frente, dividamos en dos las fuentes de financiación.

En primer lugar solicitaremos un crédito a una entidad bancaria, y para el importe del mismo, le asignamos el necesario para la compra de los triciclos. En ese sentido, contaría con otro supuesto. Las condiciones del préstamo bancario serían al 6,50 % de interés nominal anual, en 60 cuotas mensuales (préstamo francés, de cuotas constantes e intereses decrecientes).

En segundo lugar, para el resto de adquisiciones en el arranque así como para la disponibilidad de caja y dinero circulante, tendríamos que realizar una aportación en forma de capital social de 11.716 € tal y como se desprende del balance inicial del primer año, cantidad que permite que este cuadre. En este balance colocamos los activos correspondientes al inmovilizado material (65.880 €) al que añadimos el inmaterial (2.000 €). Finalmente ubicamos el I.V.A. correspondiente a la compras realizadas (14.254,80€) y el dinero que se pretende disponer en tesorería al inicio (5.000 €). El montante total alcanza los 87.134, 80 €. Por tanto, para cuadrar el balance inicial, el pasivo debe de ser de la misma cantidad. Si tenemos la deuda de los triciclos como concepto de pasivo, para alcanzar los 87.134, 80 €, la aportación societaria deberá de ser de 11.716 €. Todo ello, se refleja en la tabla 3.

Tabla 3 *Balance Inicial*

| ACTIVO | PASIVO |
|---|---|
| Gastos constitución y puesta en marcha año 0 0.00 € | Capital Social 11,716.00 € |
| Gastos de establecimiento 0.00 € | Fondos Propios 11,716.00 € |
| Adquisición del terreno 0.00 € | |
| Construcciones 0.00 € | |
| Maquinaria 0.00 € | |
| Equipamiento 0.00 € | |
| Mobiliario 1,500.00 € | Préstamos bancarios a largo 75,419.30 € |
| Utilaje 0.00 € | Deudas a largo plazo 75,419.30 € |
| Vehículos de transporte 62,330.00 € | |
| Equipos informáticos 850.00 € | |
| Otros inmovilizado 1,200.00 € | |
| Inmovilizado material 65,880.00 € | Préstamos bancarios a corto plazo |
| Gastos de I+D 0.00 € | |
| Patentes, licencias, marcas, fondo de comercio 0.00 € | |
| Aplicaciones informáticas 2,000.00 € | |
| Derechos de traspaso 0.00 € | |
| Otros (detallar) 0.00 € | |
| Inmovilizado inmaterial 2,000.00 € | |
| Hacienda pública deudor por IVA 14,254.80 € | |
| Tesorería 5,000.00 € | |
| Circulante 19,254.80 € | Deudas a corto plazo 0.00 € |
| ACTIVO 87,134.80 € | PASIVO 87,135.30 € |

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, por el carácter permanente de los bienes adquiridos en esta primera inversión inicial, es importante realizar la correspondiente amortización contable a lo largo de los años de vida útil de los mismos. (Tabla 4 Asignémosle cinco años a todos los elementos salvo el mobiliario que lo establecemos en ocho. Así, cada ejercicio de estos primeros cinco años, tendremos un importe amortizable de 13.063,50 €. Esta cifra será tenida en cuenta en los resultados (Apartado 9.4).

Tabla 4 Amortización Contable

| TIPOLOGIA | PRECIO DE ADQUISICIÓN | VIDA ÚTIL AÑOS | CUOTA ANUAL |
|---|-----------------------|----------------|--------------------|
| Gastos de establecimiento (incluye el proyecto técnico, gastos de notaría,...) | | 5 | 0.00 € |
| Gastos de I+D | | 5 | 0.00 € |
| Aplicaciones Informáticas | 2,000.00 € | 5 | 400.00 € |
| Patentes, licencias, marcas, fondo de comercio | | 5 | 0.00 € |
| Derechos de traspaso | | 5 | 0.00 € |
| Otros (detallar) | | 5 | 0.00 € |
| TOTAL AMORT. INMOV. INMATERIAL | | | 400.00 € |
| Construcciones | 0.00 € | 5 | 0.00 € |
| Maquinaria | 0.00 € | 5 | 0.00 € |
| Equipamiento | 0.00 € | 5 | 0.00 € |
| Mobiliario | 1,500.00 € | 8 | 187.50 € |
| Utillaje | 0.00 € | 5 | 0.00 € |
| Vehículos de transporte | 62,330.00 € | 5 | 12,466.00 € |
| Equipos informáticos | 850.00 € | 5 | 170.00 € |
| Otros (detallar) | 1,200.00 € | 5 | 240.00 € |
| TOTAL AMORT. INMOV. MATERIAL | | | 13,063.50 € |

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la amortización del préstamo comentado, en la tabla 5 se reflejan los importes de cuota mensual compuesta del importe amortizado e intereses. Se podrán ver de nuevo en el apartado de Resultados (9.4).

Tabla 5 *Amortización Préstamo*

| PRÉSTAMO INICIAL | |
|----------------------|-------------|
| Importe de Capital | 75,419.30 € |
| Años | |
| Euribor | 5.25% |
| Diferencial | 1.25% |
| Tipo Interés nominal | 6.50% |

Fuente: Elaboración propia

| RESÚMEN | EUR |
|---------------------------------|--------------------|
| Importe de Capital | 75,419.30 € |
| Importe de Intereses: | 13,120.61 € |
| Coste total operación: | 88,539.91 € |
| Cuota Mensual (a): | 1,475.67 € |
| Cuota Anual | 17,707.98 € |
| Num. Cuotas: | 60 |
| Tipo Interés (TAE): | 6.50% |
| T. Interés Equivalente Mensual: | 0.54% |

Fuente: Elaboración propia

9.2 COSTES ANUALES

La estimación de los costes anuales se basan en dos conceptos generales:

- **Compras y gastos generales de actividad:** son los relativos al consumo de recursos técnicos y materiales descritos en el capítulo 7. Es decir, suministros de materiales y servicios profesionales, y por supuesto el alquiler de instalaciones y mantenimiento de los vehículos. Se ha considerado asimismo la compra de equipaciones de trabajo para las personas trabajadoras (ropa y elementos técnicos y de protección adecuadas a las bicicletas). Se muestra en la tabla 6 el desarrollo anual (mes a mes) de los costes generales de este apartado.

Tabla 6 *Compras y Gastos Generales*

| | ene | feb | mar | abr | may | jun | jul | ago | sep | oct | nov | dic | TOTAL |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| COMPRAS Y GASTOS VARIABLES | | | | | | | | | | | | | |
| periodicidad de los gastos variables | | | | | | | | | | | | | |
| Compras: (equipaciones trabajadores/as) | 1,250.00 € | | | | | | | | | | | | 1,250.00 € |
| Gastos variables: | 380.00 € | 4,560.00 € |
| Agua | 120.00 € | 120.00 € | 120.00 € | 120.00 € | 120.00 € | 120.00 € | 120.00 € | 120.00 € | 120.00 € | 120.00 € | 120.00 € | 120.00 € | 1,440.00 € |
| Electricidad | 45.00 € | 45.00 € | 45.00 € | 45.00 € | 45.00 € | 45.00 € | 45.00 € | 45.00 € | 45.00 € | 45.00 € | 45.00 € | 45.00 € | 540.00 € |
| Telefono | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 180.00 € |
| Lavandería | | | | | | | | | | | | | 0.00 € |
| Otros (detallar) mantenimiento | 200.00 € | 200.00 € | 200.00 € | 200.00 € | 200.00 € | 200.00 € | 200.00 € | 200.00 € | 200.00 € | 200.00 € | 200.00 € | 200.00 € | 200.00 € |
| Gastos fijos: | 2,765.00 € | 715.00 € | 715.00 € | 715.00 € | 715.00 € | 715.00 € | 715.00 € | 715.00 € | 715.00 € | 715.00 € | 715.00 € | 715.00 € | 10,630.00 € |
| Promoción comercial | 40.00 € | 40.00 € | 40.00 € | 40.00 € | 40.00 € | 40.00 € | 40.00 € | 40.00 € | 40.00 € | 40.00 € | 40.00 € | 40.00 € | 480.00 € |
| Gestoría | 75.00 € | 75.00 € | 75.00 € | 75.00 € | 75.00 € | 75.00 € | 75.00 € | 75.00 € | 75.00 € | 75.00 € | 75.00 € | 75.00 € | 900.00 € |
| Varios | | | | | | | | | | | | | 0.00 € |
| Seguros | 1,500.00 € | | | | | | | | | | | | 1,500.00 € |
| Tributos Municipales | | | | | | | | | | | | | 0.00 € |
| Alquileres | 600.00 € | 600.00 € | 600.00 € | 600.00 € | 600.00 € | 600.00 € | 600.00 € | 600.00 € | 600.00 € | 600.00 € | 600.00 € | 600.00 € | 7,200.00 € |
| Otros (detallar) (Prevencion) | 550.00 € | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL COMPRAS | 1,250.00 € | 0.00 € | 0.00 € | 0.00 € | 0.00 € | 0.00 € | 0.00 € | 0.00 € | 0.00 € | 0.00 € | 0.00 € | 0.00 € | 1,250.00 € |
| TOTAL GASTOS | 3,145.00 € | 1,095.00 € | 15,190.00 € |

Fuente: Elaboración propia

- **Costes de personal:** Los relativos a la descripción al capítulo 8, derivados del pago de nóminas y costes de Seguridad Social. Estos costes acumulan un importe total anual de 76.795,61€, como puede verse reflejado en la tabla 7.

Tabla 7 Costes de Personal

| FUNCIONES | ene | feb | mar | abr | may | jun | jul | ago | sep | oct | nov | dic | TOTAL |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Trabajador/a 1 | | | | | | | | | | | | | 18,200.12 € |
| sueldo | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | |
| Trabajador/a 2 | | | | | | | | | | | | | 18,200.12 € |
| sueldo | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | |
| Trabajador/a 3 | | | | | | | | | | | | | 18,200.12 € |
| sueldo | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | 1.516,68 € | |
| Trabajador/a 4 | | | | | | | | | | | | | 22,195,26 € |
| sueldo | 1.849,61 € | 1.849,61 € | 1.849,61 € | 1.849,61 € | 1.849,61 € | 1.849,61 € | 1.849,61 € | 1.849,61 € | 1.849,61 € | 1.849,61 € | 1.849,61 € | 1.849,61 € | |
| TOTAL SUELdos Y SALARI | 6.399,63 € | 76.795,61 € |

Fuente: Elaboración propia

9.3 INGRESOS ANUALES ESTIMADOS

Cada servicio de reserva tendrá una duración de 2 horas, así que tendremos en cuenta que se pueden realizar cada día un total de 3 servicios, con reservas de 8 vehículos, repartidos en 22 días al mes (no se trabaja los fines de semana). Con estas premisas, la capacidad máxima (base) de esta oferta es de 528 reservas al mes.

Para la estimación de los ingresos tendremos en cuenta esta capacidad de oferta total del servicio, y la ponderaremos porcentualmente por meses y temporadas, según la climatología y la intención esperada de contrataciones.

Los porcentajes estimados de ponderación son los que aparecen en la tabla 8.

Tabla 8 Porcentaje de Servicios Estimados Anuales

| | ene | feb | mar | abr | may | jun | jul | ago | sep | oct | nov | dic |
|-----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| % Servicios estimados | 60% | 60% | 65% | 70% | 75% | 80% | 85% | 70% | 80% | 65% | 60% | 60% |

Fuente: Elaboración propia

El precio de venta que hemos estimado para el proyecto es de 15 € + I.V.A., precio fijo e independiente del tipo de vehículo y condición personal, precisamente para impulsar la igualdad de oportunidades de los/as usuarios/as y favorecer la inclusión.

De esta forma, según las cuentas reflejadas en la Tabla 9, los ingresos anuales estimados (excluido el I.V.A) serían de 65.736 €.

Tabla 9 *Previsión de Ingresos*

| DATOS ESTIMADOS | ene | feb | mar | abr | may | jun | jul | ago | sep | oct | nov | dic | TOTAL |
|----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Nº Reservas | 317 | 317 | 343 | 370 | 396 | 422 | 449 | 370 | 422 | 343 | 317 | 317 | 4,382 |
| Precio | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | 15.00 € | |
| Ingresos Totales | 4,752.00 € | 4,752.00 € | 5,148.00 € | 5,544.00 € | 5,940.00 € | 6,336.00 € | 6,732.00 € | 5,544.00 € | 6,336.00 € | 5,148.00 € | 4,752.00 € | 4,752.00 € | 65,736.00 € |
| INGRESOS POR VENTAS | 4,752.00 € | 4,752.00 € | 5,148.00 € | 5,544.00 € | 5,940.00 € | 6,336.00 € | 6,732.00 € | 5,544.00 € | 6,336.00 € | 5,148.00 € | 4,752.00 € | 4,752.00 € | 65,736.00 € |

Fuente: Elaboración propia

9.4 RESULTADOS Y PREVISIÓN

La cuenta de resultados mensual para la actividad durante el primer año muestra pérdidas continuadas, que llegan a acumular un total anual de 58.671,09€ en esa anualidad, como puede verse en la Tabla 10. En ella, primeramente, se reflejan los ingresos anuales de explotación, y a los mismos se le restan los diferentes gastos incluido la devolución del préstamo.

Tabla 10 *Cuenta de Pérdidas y Ganancias*

| | ene | feb | mar | abr | may | jun | jul | ago | sep | oct | nov | dic | TOTAL |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| Ingresos de explotación | 4.752,00 € | 4.752,00 € | 5.148,00 € | 5.544,00 € | 5.940,00 € | 6.336,00 € | 6.732,00 € | 5.544,00 € | 6.336,00 € | 5.148,00 € | 4.752,00 € | 4.752,00 € | 65.736,00 € |
| Compras | 1.250,00 € | 0,00 € | 0,00 € | 0,00 € | 0,00 € | 0,00 € | 0,00 € | 0,00 € | 0,00 € | 0,00 € | 0,00 € | 0,00 € | 1.250,00 € |
| Margen bruto | 3.502,00 € | 4.752,00 € | 5.148,00 € | 5.544,00 € | 5.940,00 € | 6.336,00 € | 6.732,00 € | 5.544,00 € | 6.336,00 € | 5.148,00 € | 4.752,00 € | 4.752,00 € | 64.486,00 € |
| Gastos de personal | 6.399,63 € | 6.399,63 € | 6.399,63 € | 6.399,63 € | 6.399,63 € | 6.399,63 € | 6.399,63 € | 6.399,63 € | 6.399,63 € | 6.399,63 € | 6.399,63 € | 6.399,63 € | 76.795,61 € |
| Gastos variables mensualmente: | 380,00 € | 380,00 € | 380,00 € | 380,00 € | 380,00 € | 380,00 € | 380,00 € | 380,00 € | 380,00 € | 380,00 € | 380,00 € | 380,00 € | 4.560,00 € |
| Gastos fijos: | 2.765,00 € | 715,00 € | 715,00 € | 715,00 € | 715,00 € | 715,00 € | 715,00 € | 715,00 € | 715,00 € | 715,00 € | 715,00 € | 715,00 € | 10.630,00 € |
| Devolución préstamo (Amortizado) | 1.067,14 € | 1.072,92 € | 1.078,74 € | 1.084,58 € | 1.090,45 € | 1.096,36 € | 1.102,30 € | 1.108,27 € | 1.114,27 € | 1.120,31 € | 1.126,38 € | 1.132,48 € | 13.194,20 € |
| Amortizaciones: | 1.121,96 € | 1.121,96 € | 1.121,96 € | 1.121,96 € | 1.121,96 € | 1.121,96 € | 1.121,96 € | 1.121,96 € | 1.121,96 € | 1.121,96 € | 1.121,96 € | 1.121,96 € | 13.463,50 € |
| Total gastos | 11.733,73 € | 9.689,52 € | 9.695,33 € | 9.701,17 € | 9.707,05 € | 9.712,95 € | 9.718,89 € | 9.724,86 € | 9.730,87 € | 9.736,90 € | 9.742,97 € | 9.749,07 € | 118.643,31 € |
| Beneficio antes de impuestos e intereses | -8.231,73 € | -4.937,52 € | -4.547,33 € | -4.157,17 € | -3.767,05 € | -3.376,95 € | -2.986,89 € | -4.180,86 € | -3.394,87 € | -4.588,90 € | -4.990,97 € | -4.997,07 € | -54.157,31 € |
| Gastos financieros | 408,52 € | 402,74 € | 396,93 € | 391,09 € | 385,21 € | 379,30 € | 373,37 € | 367,40 € | 361,39 € | 355,36 € | 349,29 € | 343,19 € | 4.513,78 € |
| Beneficio antes de impuestos | -8.640,25 € | -5.340,26 € | -4.944,26 € | -4.548,26 € | -4.152,26 € | -3.756,26 € | -3.360,26 € | -4.548,26 € | -3.756,26 € | -4.944,26 € | -5.340,26 € | -5.340,26 € | -58.671,09 € |

Fuente: Elaboración propia

Con miras al futuro para el medio plazo, se realiza la previsión en los siguientes tres años, en los cuales se ha estimado un ligero aumento porcentual en los ingresos (5%, 3% y 2% respectivamente), así como un aumento del 2% anual de los gastos de personal y gastos generales.

Con estas condiciones, puede observarse en la Tabla 11 que la evolución de los resultados económicos esperados para este periodo no es significativa, no sufre apenas variación: pérdidas de 57.764€ para el año 2; de 58.127€ para el año 3 y de 59.196€ para el año 4.

Tabla 11 *Evolución de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias*

| | año 1 | año 2 | año 3 | año 4 |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Ingresos de explotación | 65,736.00 € | 69,022.80 € | 71,093.48 € | 72,515.35 € |
| Compras | 1,250.00 € | 1,287.50 € | 1,326.13 € | 1,365.91 € |
| Margin bruto | 64,486.00 € | 67,735.30 € | 69,767.36 € | 71,149.44 € |
| % margen bruto sobre ventas | 2% | 2% | 2% | 2% |
| Gastos de personal | 76,795.61 € | 78,331.53 € | 79,898.16 € | 81,496.12 € |
| Gastos variables mensualmente: | 4,560.00 € | 4,651.20 € | 4,744.22 € | 4,839.11 € |
| Amortización de activos | 13,463.50 € | 13,463.50 € | 13,463.50 € | 13,463.50 € |
| Gastos fijos: | 23,824.20 € | 24,538.93 € | 25,275.09 € | 26,033.35 € |
| Total gastos | 118,643.31 € | 120,985.15 € | 123,380.97 € | 125,832.08 € |
| Beneficio antes de impuestos e intereses | -54,157.31 € | -53,249.85 € | -53,613.62 € | -54,682.63 € |
| Gastos financieros | 4,513.78 € | 4,513.78 € | 4,513.78 € | 4,513.78 € |
| Beneficio antes de impuestos | -58,671.09 € | -57,763.63 € | -58,127.39 € | -59,196.41 € |

Fuente: Elaboración propia

10. ANÁLISIS DAFO

Tabla 12 *Análisis DAFO*

| | | Aspectos Negativos | Aspectos Positivos |
|------------------|--|--|---------------------------|
| Análisis interno | Debilidades | Fortalezas | |
| | D1 Necesidad de financiación. D2 Profesionalización encarece el proyecto. D3 Mayor dificultad de promoción desde lo privado. | F1 Promotor de la salud de las personas usuarias. F2 Profesionalización aporta calidad. F3 Propuesta con marca de equidad. F4 Propuesta complementaria a lo existente. F5 Costes de mantenimiento moderados. F6 Función pedagógica. | |
| Análisis externo | Amenazas | Oportunidades | |
| | A1 Proyectos de movilidad paralelo. Bus urbano y colectivos de transporte (taxi, Uber..). A2 Climatología. A3 Prejuicios de las personas usuarias a utilizar el servicio.. A4 Orografía de Algorta A5 Tráfico o inseguridad percibida. | O1 Multialineamiento con personas y políticas públicas (inclusión, cohesión social, movilidad sostenible, legalidad..). O2 Getxo; población envejecida y renta per cápita alta. O3 Getxo; orografía mayoritariamente favorable. O4 Getxo; puntos de interés. O5 Getxo; cultura deportiva. O6 Getxo; buenas comunicaciones y ciudad de servicios (red de bidegorris, bidegorri futuro a Bilbao). O7 Getxo turismo y sylver economy. O8 Clientela potencial definida y agrupada. O9 Producto alquilable.. O10 Genera ilusión O11 Euskadi industria ciclista. | |

Fuente: Elaboración propia

11. CONCLUSIONES

Se establecen las siguientes conclusiones con el apoyo de las herramientas metodológicas utilizadas. El análisis DAFO será anotado según se mencione la conclusión vinculada.

VIABILIDAD DEL PROYECTO

Este apartado concluye respecto al objetivo general del proyecto. La viabilidad.

La viabilidad general del proyecto en un formato empresarial puede establecerse en función de los diferentes apartados expuestos, aunque hay que tener en cuenta que toman su peso específico de manera desigual uno sobre los demás.

La cuestión económica es totalmente relevante y con unas pérdidas estimadas y constantes en los primeros cuatro años de vida del proyecto de alrededor de 58.000 euros por ejercicio no deja margen a arrancarlo desde cero como apuesta privada (D1 en el análisis DAFO).

Siendo consciente de tal condición, creo que es importante no dejarse llevar únicamente por este parámetro en el análisis de viabilidad, porque en un proyecto de índole social como este, la relevancia que han tomado las otras facetas que se han abordado son tal, que arrojan datos cualitativos interesantes que nos indican que Getxo sí es el municipio, que este proyecto está en línea con lo que la sociedad demanda, que las personas usuarias existen y que el beneficio social es tangible.

Si nos preguntamos qué, podemos responder que vamos a abordar un servicio inclusivo, que suma a las personas a un marco saludable y positivo y que pone énfasis en encontrarse en la diversidad y no en una segregación de personas de características etiquetables similares (F3). No pretende ser un proyecto para personas mayores y a su vez, las personas mayores serán usuarias habituales; no será un proyecto para una asociación de personas invidentes, pero será un colectivo al que le pueda interesar. Siempre adecuados/as en función de si pueden conducir de manera autónoma o no y de su proceso personal individualizado como principio de inclusión.

Respondemos también a la pregunta quiénes, porque hemos detectado colectivos a los que pueden interesarle este servicio y que las políticas públicas tienen intenciones positivas hacia la movilidad en bicicleta, pero, a día de hoy las personas no autónomas quedan fuera de la oferta existente. Este servicio viene a complementar para sumar a las personas (F4).

Se aborda también el por qué cuando desde las políticas públicas se busca con horizontes nítidos un cambio en la movilidad para las personas en beneficio de ellas y del planeta, una universalización de la actividad física y de sus beneficios y un bienestar social desde lo social (O1).

Y finalmente hemos detectado dónde, puesto que Getxo aúna multitud de factores favorables para la puesta en marcha del proyecto.

La conclusión final es que con recursos propios no es abordable y que queda para futuros estudios la palabra alianza como elemento clave para ver la luz. En las entrevistas a personas expertas se apuntaba a todas las Instituciones desde la local a la autonómica, y que sea extensible por interés de otros municipios (G. Zulueta, comunicación personal, 17 de octubre de 2025). También se apuntaba a la transversalidad del proyecto y por tanto al vínculo hacia prácticamente todas las concejalías de un municipio, convirtiéndose en un reto estratégico del mismo en su globalidad (J. Iribarri, comunicación personal, 16 de octubre de 2025).

Queda igualmente a estudio la búsqueda de otros nichos de mercado que aporten estabilidad proyecto y sumen áreas de trabajo. El área turística, con Getxo como centro de interés y datos muy relevantes y crecientes sobre visitas puede ser otra vía a explotar, máxime con el futuro y cercano bidegorri a Bilbao. El hándicap con el clima adverso que se da en ocasiones (A2) puede compensarse con la demanda de visita de la ciudad de una manera agradable y novedosa.

La utilización de las bicicletas más allá del ámbito recreativo es una cuestión relevante también, que, aunque puede parecer que choca con proyectos municipales como el autobús urbano y los colectivos de transporte (A1) puede merecer la pena explorar para

valorar si se puede compaginar con lo recreativo y aportarle mayor sostenibilidad (J. Aldaz, comunicación personal, 16 de octubre de 2025).

PROFESIONALIZACIÓN Y VOLUNTARIADO

Este apartado concluye respecto al objetivo secundario 1 del proyecto. La posibilidad de ser ejecutado desde el ámbito profesional.

El emprendimiento de un proyecto desde un entorno plenamente empresarial supone dos grandes apartados condicionantes a observar. Por un lado, los datos que desprenda el balance económico de la puesta en marcha con personas profesionales y su posible viabilidad o no, y por otro los posibles beneficios que pueda adoptar el servicio si se gestiona de este modo.

En la cuestión económica, con las cuatro personas profesionales puestas a disposición del proyecto, el gasto de personal supone aproximadamente el 70% de los gastos totales estimados. El balance de resultados general determina la no viabilidad del proyecto de manera plenamente privada e invita a la colaboración con entidades públicas o privadas que se sumen a la propuesta. La posibilidad de enfocar el proyecto a través de una red de voluntariado reduce evidentemente la brecha hacia la viabilidad económica y según la hipótesis de ingresos previstos, y, según las cifras se podría alcanzar la posibilidad de mantener entre uno y dos puestos de trabajo (Tabla 11).

En la posibilidad que dejo aquí de estudiar el proyecto desde otra óptica, podemos enfilar hacia el modelo mixto con voluntariado y con al menos plaza profesional, pero vistas las respuestas de las personas entrevistadas, deberemos valorar si realmente la búsqueda de colaboración de otras entidades públicas o privadas se debe de enfocar a quedarnos en un escalón más económico como es esa fórmula o apuntar a buscar recursos de manera que el formato mínimo sea el profesional de al menos las cuatro plazas profesionales estudiadas.

En las entrevistas a personas expertas se ha asentado un patrón general favorable al profesionalismo con la posibilidad de colaboración con el mundo del voluntariado.

Desde la asociación Haszten, Pablo Hernández afirma que “*el voluntariado es imprescindible como complemento de múltiples acciones (sensibilización, cohesión,..), pero su nivel de compromiso es diferente. Si adoptamos la calidad como principio del servicio, la profesionalidad aporta calidad y, además, la inclusión requiere de profesionalización*” (P. Hernández, comunicación personal, 14 de octubre de 2025).

Blanca Tambo, trabajadora social y juntera de Haszten, considera que “*El voluntariado es complemento, pero no pilar. Máxime con las características de este servicio y los riesgos que pudiera entrañar, ... aquí no veo al voluntariado. La formación y capacitación que avala a la profesionalidad no siempre está presente en el voluntariado o no al mismo nivel*” (B. Tambo, comunicación personal, 14 de octubre de 2025).

Jon Iribarri, técnico de la Dirección de Deportes de Gobierno Vasco cree “*que tendría que ser un servicio con una base de solvencia y de servicio totalmente profesionalizada, pero sin cerrar la puerta a la aportación del voluntariado*”.

Gotzon Zulueta, ex técnico de Envejecimiento Activo dice a colación de esta cuestión “*no se nos ocurriría llevar a nuestra madre, a nuestros familiares mayores, a nuestra hija con una discapacidad en una bicicleta guiada por alguien que no supiera manejarla con garantías. Al fin y a la postre para nosotros/as está llevando lo más importante de nuestra vida. Por tanto, abogo por la profesionalidad, si bien, agradezco, alabo y comarto el trabajo que el voluntariado realiza, pero siempre como complementario a una labor profesional*”.

Juan Aldaz se posiciona “*ese para mí siempre es un equilibrio frágil porque para mí o es del todo voluntario o es profesional y las dos cosas me parecen lícitas, legítimas y aceptables. No sé cómo decirlo, pero cuando la cosa se hace híbrida o puede ser igual complicado*”.

A modo de conclusión, sin menoscabo alguno de la labor voluntaria y con un sincero reconocimiento al trabajo que realizan, desde diferentes ámbitos, pero en especial desde las asociaciones y entidades de bienestar social, creo que se debería de apostar en estudiar las posibles alianzas hacia el marco de la creación de empleo para este proyecto de manera que sea más sostenible en el tiempo. Esta intención se alinearía con el ya



mencionado objetivo 8 de los ODS: Promover el crecimiento inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos (Naciones Unidas, 2015).

MOVILIDAD SOSTENIBLE

Este apartado concluye respecto al objetivo secundario 2 del proyecto. El valor que ofrece el proyecto en materia de sostenibilidad.

Respecto al proyecto en materia de sostenibilidad hay que concluir primeramente que se alinea perfectamente con las pautas que marca las políticas globales en materia de movilidad sostenible (O1). Intuía que la utilización de una herramienta como la bicicleta ya sería un factor determinante para ser considerado como valor, pero además el marco en el que se desarrollan las políticas en materia de movilidad sostenible se encuentra con esta propuesta de forma inmejorable.

Siguiendo a los ODS como guía general para todas las políticas más locales en cascada, y, por tanto, desde un reto global, queda claro que la movilidad sostenible enfoca hacia paliar problemas económicos, sociales, y de salud pública.

El primer ODS alineado con los paseos para todas las personas en bicicleta es el número 3, que versa sobre la búsqueda de una vida sana y la promoción del bienestar en especial con la población más vulnerable. En este sentido, esta actividad proporciona una participación activa en la vida pública y de salud general, más allá de la cantidad de gasto físico que suponga. Se corrobora en sintonía con siguiente definición “La salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades” (OMS, 1946).

En el caso del Objetivo 7 que pretende un alineamiento con el uso energético responsable y sostenible para tender a que alcance a todas las personas, este proyecto se enmarca en el uso de la energía eléctrica en el transporte, con mucho menor impacto demostrado que, por ejemplo, los combustibles fósiles.

Esta visión abierta de la sostenibilidad en distintas esferas se manifiesta en el ODS 8 que versa sobre lograr un crecimiento económico inclusivo y sostenible, con el foco en un empleo decente para las personas. En este sentido, podemos establecer que uno de los principios de este proyecto con respecto a hacerlo profesional es precisamente la estabilidad laboral de las personas profesionales participantes y su dedicación positiva

hacia el proyecto desde la base que da el convenio laboral regulador actual y las leyes pertinentes.

El objetivo 11 de los ODS habla del diseño de los núcleos poblacionales, en especial las ciudades, para lograr características como ser más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Un proyecto que pretende atraer a todas las personas sin poner barreras de accesibilidad, y que a su vez se siente sensible a generar un marco de inclusión de las personas, es un proyecto alineado con este objetivo desde su modesto marco de actuación. La circulación en bicicleta con alcance a todas las personas invita a generar necesidad de abordar un urbanismo más amable con la población.

Finalmente, claro está, el ODS 13 que nos propone el gran reto global de frenar el cambio climático desde la acción de cada persona y de cada pequeño gesto. Este proyecto pretende ser local, alternativo al ocio contaminante y con herramientas que están en la escala más baja del impacto medioambiental.

Este camino marcado a nivel mundial viene avalado de igual modo por los retos y políticas de los siguientes niveles en plena alineación con la tendencia de Naciones Unidas. A nivel provincial, cerca del proyecto, la Diputación Foral de Bizkaia destaca con el Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia 2023 -2035 con las acciones desarrolladas o futuras ya descritas entre la que destaca Bizkaibizi. A nivel local, ya citado en el apartado de conclusiones de Getxo, el PMUS engloba distintos proyectos y retos donde nuevamente podemos identificarnos y sentir apoyo. En lo referente a las intenciones normativas, desde luego, encontramos un entorno cada vez más aliado con la bicicleta.

INCLUSIÓN.

Este apartado concluye respecto al objetivo secundario 3 del proyecto. El estudio de las características para considerarlo inclusivo.

La inspiración producida por los proyectos en marcha en las capitales vascas y desde Bizkaibizi como revolución en los últimos años en el territorio, me cuestionaba

acerca del apellido inclusivo otorgado a los mismos, además de preguntarme si era posible potenciarlo como tal en mi idea de negocio.

La búsqueda de las características de un proyecto inclusivo me ha llevado primeramente a aprender a ubicar diferentes términos que me ayudan a comprender mejor mis propias intenciones. Presentar a la ciudadanía una serie de triciclos que abarquen todos los perfiles de capacidad, con personas conductoras y guías a la vez, es, por sí misma, una propuesta de accesibilidad (F3) o de eliminación de barreras. Por su parte, tratar de considerar las circunstancias y necesidades para alcanzar igualdad de oportunidades de las personas mediante la implementación de vehículos y medios, significa abordar el principio de equidad en el servicio (F4).

Entrelazados los términos, abordamos la inclusión: *“Para que un proyecto sea considerado inclusivo va más allá de estar en una dinámica convencional, (...) ya que generalizar en este caso sería erróneo. Se trata de un proceso personalizado o individualizado que, en una fase previa, analiza no solo la persona sino también su entorno (profesionales, familia, agentes,..). Una vez valorada se procede a su ejecución y posteriormente se evalúa para poder continuar y hacerlo dentro de una planificación de mejora continua”* (P. Hernández, comunicación personal, 14 de octubre de 2025).

Por tanto, es un ejercicio contrastado no pensar que los triciclos y el equipo de trabajo de por sí, van a resultar en una actividad inclusiva. Toda la población será susceptible de ser analizada, y habrá que ser consciente de ello para llegar a ser visibles para todas las personas. *“El atacar a los segmentos de población que tienen más dificultades para acceder a esto es realmente una tarea ardua, pero a la vez valiente. Si eso no se hace, puede dar de alguna manera lugar a una pequeña paradoja y es que estás ofreciendo un servicio a quién no lo necesita y no lo ofreces a quién realmente lo necesita”* (J. Iribarri, comunicación personal, 16 de octubre de 2025).

No será esta la única dificultad a contrarrestar, puesto que un servicio tan novedoso, no deja de tener una forma de prejuicio a la hora de participar por pudor social (A3). Deberemos ser conscientes que se precisa un tiempo para normalizar unos vehículos tan poco frecuentes en el entorno urbano de Getxo.

Aunque, volviendo a la parte positiva de índole social, los proyectos de carácter inclusivo pueden contribuir a paliar aspectos de aislamiento social, soledad no deseada, así como aportar el respiro necesario a las personas cuidadoras.

Otro aspecto beneficio colateral interesante ligado al encuentro entre personas con esta perspectiva es la intergeneracionalidad. Paralelamente a la actividad se puede propiciar un efecto colateral de empatía y mutua comprensión entre generaciones diferentes. A veces pensamos que este aspecto deba de soportarse en grandes eventos sociales, cuando pequeñas acciones cotidianas son un ejemplo de ello. “A mí como voluntario me ha servido para cambiar un poco el prisma de ver las cosas, o sea, coger a alguien en la residencia y compartir un paseo por la ría de Bilbao y que te hable de sus cosas o ver la situación en la que puede estar su vida, te sirve para cambiar el punto de vista de la vida. Al final te interrelacionas con personas que normalmente no me relacionaría” (M.Achaerandio, comunicación personal, 14 de octubre de 2025).

Como refrendo normativo ligado a la inclusión y aspectos sociales, concluir la clara voluntad política en la que apoyarnos en materia social y especialmente en inclusión. El amplio abanico de intervención de los ODS ya hemos visto que incide en generar núcleos urbanos más inclusivos y con atención a la vulnerabilidad de las personas y de los colectivos (O1), pero en el entorno cercano ha sido concluyente también explorar las disposiciones de las Leyes de Servicios Sociales y de Actividad Física y Deporte en el País Vasco. Ambas se determinan inequívocamente hacia el acceso pleno de las personas a la actividad cual fuera que pueda mejorar el bienestar de las mismas. Lo hacen a su vez, invitando a encontrarse entre departamentos, lo cual, un proyecto como este, puede identificarse plenamente con distintos de ellos como activo de todos (O1).

Para finalizar con este apartado, citemos una conclusión personal: “desde mi experiencia personal, ya simplemente el poder compartir una actividad con mi hija me parece algo que aporta, o sea, el poder aunar en este vehículo a una persona que tiene discapacidad con una que no la tiene.” (B. Tambo, comunicación personal, 14 de octubre de 2025) (O10).

GETXO

Este apartado concluye respecto al objetivo secundario 4 del proyecto. La evaluación de Getxo como municipio acorde a la instauración del proyecto.

El municipio de Getxo se presenta como un entorno adecuado para realizar la propuesta debido a las diferentes variables detectadas.

Desde el punto de vista orográfico Getxo es reconocido como un municipio idóneo en Bizkaia para poder pilotar esta iniciativa de paseos en bicicleta adaptada (O3 en el Análisis DAFO). En su gran mayoría se trata de un municipio muy llano y muy accesible con abundantes kilómetros de bidegorri. Presenta también una dificultad manifiesta por la orografía en cuesta del barrio de Algorta (A4) que debería ser abordada por las rutas más accesibles que tengan menos pendiente. Las vías de tránsito deben de ser estudiadas en una puesta en marcha del proyecto, para adecuar los posibles inconvenientes y miedos por la circulación de vehículos de este tamaño por el municipio (A5).

En materia de comunicaciones y movilidad también es considerado como un municipio bien comunicado y accesible, ya que Getxo se halla a una distancia óptima del Aeropuerto Internacional de Bilbao, bien comunicado por metro, acceso directo a la autopista AP-8 y aloja el muelle de cruceros y el Puerto deportivo de embarcaciones. Para un proyecto como este, todas estas facilidades ayudan al movimiento intramunicipal de las personas y pueden atraer otras personas y colectivos y por tanto otros nichos de mercado explorables además de la población local (O6).

Desde el punto de vista de la movilidad sostenible, Getxo está unido a la red metropolitana de bidegorris de municipios ribereños y en especial, se espera en poco tiempo la finalización del bidegorri a Bilbao (O6). Igualmente mencionar que en colaboración con la Diputación Foral de Bizkaia dispone de 17 estaciones del recurso “Bizkai Bizi”, las cuales las identifico como aliadas de este proyecto (F5).

A nivel político Getxo se alinea con los ODS y las diferentes referencias europeas, estatales y vascas y presenta el Plan de Movilidad Sostenible (PMUS) vigente desde 2017 hasta 2030, donde este proyecto se encuadra a la perfección (O1).

Esta voluntad política municipal abarca otras propuestas destacables, como lo es el fomento del proyecto de Caminos Escolares que se realiza en el municipio desde 2022. Este reto de lograr que las personas más jóvenes puedan moverse por las calles de una forma autónoma activa y segura es alineable a esta propuesta de paseos en bicicleta para todas las personas, generando un refuerzo entre proyectos y activando una pedagogía hacia la población, especialmente hacia la más joven (F7).

Como vemos, Getxo se presenta accesible tanto en lo orográfico como en sus intenciones y su capacidad logística. Además, respecto al tiempo de ocio, presenta puntos de interés a los que dirigirse y que pueden enriquecer los paseos de manera positiva. Estas posibilidades se presentan tanto a nivel de monumentos visitables como de espacios de esparcimiento y paisajes. Suponen, por tanto, alicientes decisivos vertebrables desde una actividad lúdica como esta (O4).

Respecto al público objetivo al que atender a través de este proyecto, el diseño pretende que se presente a toda la población de Getxo que pueda interesarle, pero es que, además, encontramos perfiles de colectivos agrupados de probable interés preferente. Primeramente, a nivel general de la población, el colectivo de personas mayores representa en la actualidad un porcentaje de personas determinante en un municipio envejecido. En lo económico, además, se trata del entorno municipal con mayor renta per cápita de Euskadi, factor favorecedor como musculatura económica a nivel global (O2).

Por otro lado, Getxo representa un entorno caracterizado por una cultura deportiva asociativa importante, donde destacan proyectos como el de la asociación deportiva Haszten de deporte adaptado e inclusivo (O5).

Finalmente, comentar que más allá de la clientela local, debemos dejar a estudio otros posibles focos de interés de negocio y desarrollo del proyecto vinculados al Getxo turístico, al que sus clientes llegan tanto por mar como por tierra (O7).

Tabla 13 *Resumen*

| Pregunta que nos hacemos | Objetivos | Ámbitos | Método | Conclusión | Aplicaciones prácticas | Líneas de futura investigación |
|--|---|----------------|--|---|--|---|
| 1 ¿Viabilidad general del proyecto?. | Validar la viabilidad como negocio empresarial | Empresarial | Fuentes secundarias, entrevistas, observación proyectos similares y DAFO | Altamente cuestionable por el alto déficit económico. Resto de factores favorables | Búsqueda de alianzas público – privadas. | Fase 2 de proyecto: búsqueda de mercados solventes. |
| 2 ¿Puede ser exclusivamente empresarial?. | Concluir si el proyecto es posible únicamente con profesionales | Empresarial | Fuentes secundarias, entrevistas, observación proyectos similares y DAFO | No sin alianzas | Búsqueda de alianzas público – privadas. | Turismo como posible nicho de mercado complementario. |
| 3 ¿Qué valor ofrece este proyecto en materia de sostenibilidad? | Proponer un servicio sostenible y alineado con el medio ambiente. | Sostenibilidad | Fuentes secundarias, entrevistas, observación proyectos similares y DAFO | Coherencia y alineación con las directrices mundiales de movilidad sostenible. | Complementariedad al servicio Bizkaibizi de Diputación. | Convenio con DFB. |
| 4 ¿Qué características requiere este proyecto de ocio para tener carácter inclusivo? | Diseñar un servicio que cumpla las características de reconocerlo como inclusivo para las personas. | Social | Fuentes secundarias, entrevistas, observación proyectos similares y DAFO | Personalización de la oferta y equidad del recurso según perfil. | Trabajo colaborativo con Haszten y/o Residencia municipal. | Extensión del proyecto a otros colectivos potenciales. |
| 5 ¿Es Getxo el municipio adecuado para este proyecto?. | Analizar si las variables orográficas y logísticas de Getxo son adecuadas. | Geográfico | Fuentes secundarias, entrevistas, observación proyectos similares y DAFO | Getxo cumple con todas las premisas socio – económicas, orográficas. Además de ser un servicio inédito en el municipio. | Experiencia piloto a fin de visibilizar y normalizar la convivencia vial de estos triciclos. | Extensión de proyecto al entorno cercano de Uribe Kosta y bidegorri a Bilbao. |

Fuente: Elaboración propia

12. BIBLIOGRAFÍA

Ayuntamiento de Getxo. (s.f). *Getxon bidegorriak bide biziak*. [Folleto].

Ayuntamiento de Getxo. (2016). *Getxo Lagunkoia*.
<https://www.getxo.eus/es/gobierno-abierto/participacion/getxolagunkoia>.

Ayuntamiento de Getxo. (2017a). *Memoria actividad cultural 2017*. [Folleto].

Ayuntamiento de Getxo (2017b). *Información de fuentes secundarias*. [Folleto].

Ayuntamiento de Getxo. (2019). *Getxo*. [Folleto]. Oficina de Turismo de Getxo.

Ayuntamiento de Getxo. (2022). *Caminos escolares de Getxo*.
<https://www.getxo.eus/es/medio-ambiente-movilidad/agenda-2030/caminos>.

Ayuntamiento de Getxo. (2024). *Plan de legislatura Getxo 2024 – 2027*.
https://www.getxo.eus/DocsPublic/udala/castellano/documentos/plan_legislatura_2024_2027_cast.pdf.

Ayuntamiento de Vitoria – Gasteiz. (s.f). *En bici sin edad - Vitoria-Gasteiz*.
https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=en&uid=u30f2e8cf_17aa3393be6_7f54c.

Baxter, B. (2021). *Achieving balance: Urban mobility measures which support sustainability and accessibility*. Eltis.

Berrone, P., Ricart i Costa. J.E., Brito, E. (2022). La movilidad presente y futura en Europa. *Papeles de economía española*, núm. 171, 76-92.

Bizikletaz adinik ez. (s.f). *BAE*. <https://www.bae.eus/es/>.

Bizkaibizi. (s.f). *e- Bike sharing en Bizkaia*. <https://www.bizkaibizi.eus/es/>.

Bourne JE, Cooper AR, Kelly P, Kinnear FJ, England C, Leary S, et al. (2020) *The impact of e-cycling on travel behaviour: A scoping review*. *J Transp Health*.

Cárcamo, A. (29 de octubre de 2024). Getxo es la octava localidad con la renta más alta de España. *El Correo*. <https://www.elcorreo.com/bizkaia/getxo-octava-localidad-renta-alta-espana-20241029114901-nt.html>.

Cimadevilla, A. (23 de octubre de 2025). El servicio foral de bicicletas llegará a todos los municipios de Bizkaia en 2027. *El Correo*. <https://www.elcorreo.com/bizkaia/servicio-foral-bicicletas-llegara-municipios-bizkaia-2027-20251023142346-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.elcorreo.com%2Fbizkaia%2Fservicio-foral-bicicletas-llegara-municipios-bizkaia-2027-20251023142346-nt.html>.

Cruz Roja. (s.f). <https://www2.cruzroja.es/>.

Cycling without age. (s.f). *The right to wind in your hair*. <https://cyclingwithoutage.org/>.

Coalición Internacional para el Hábitat. (2006). La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.

Consejo de la Unión Europea y del Consejo Europa. (2019). *Pacto verde europeo*. <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/european-green-deal/>.

Content Factory. (20 de marzo de 2024). Descubre en Getxo sus paisajes únicos y la variada oferta de planes y experiencias para disfrutar. *El Correo*. <https://www.elcorreo.com/content-local/descubre-en-getxo-sus-paisajes-unicos-y-la-variada-oferta-de-planes-y-experiencias-para-disfrutar/>.

Diputación Foral de Bizkaia. (2025). *Bizkaibizi pedalea con fuerza hacia su expansión: un modelo que transforma la movilidad en Bizkaia*. <https://www.bizkaia.eus/es/web/comunicacion/noticias/-/news/detailView/27025>.

Eustat. (2024). https://www.eustat.eus/municipal/datos_estadisticos/getxo.html.

Federación Guipuzcoana de Deporte Adaptado. (2022). *Guía para un deporte en edad escolar más inclusivo 2022*. Editado por Federación Guipuzcoana de Deporte Adaptado. <https://www.gkef-fgda.org/servicios/deporte-escolar-inclusivo/>.

Gasteizhoy (2024). *Las bicis para mayores que te pasean por Vitoria*. <https://www.gasteizhoy.com/bici-sin-edad-mayores-paseos-vitoria/>.

Gobierno Vasco. (s.f.). Getxo. Euskadi Lagunkoia. <https://euskadilagunkoia.euskadi.eus/getxo-lagunkoia/weblgk00-content/es/>.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., y Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6.^a ed.). McGraw – Hill.

Kvale, S., y Brinkmann, S. (2015). *InterViews: Learning the Craft of Qualitative Research Interviewing* (3rd ed.). Sage Publications.

Kualitate. (2018). *Valoración social de medidas (online). Plan de movilidad urbana sostenible de Getxo 2017-2030*. https://www.getxo.eus/DocsPublic/pmus/PMUS_Getxo-Valoracion_social_de_medidas_v2.pdf.

Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. (BOE núm. 269, de 10 de noviembre de 1995).

Ley 12/2008, de 5 de diciembre, de Servicios Sociales. (BOE núm. 242, de 7 de octubre de 2011, p.105335 a 105396).

Ley 2/2023 de 30 de marzo de actividad física y deporte del País Vasco. (BOE núm. 105, de 3 de mayo de 2023, p.61303 a 61378).

Mabita, N. (2019). *¿Cuántas personas con discapacidad viven en la UE?*. EDF-FEPH. <https://www.edf-feph.org/newsroom-news-how-many-persons-disabilities-live-eu/>.

Metro Bilbao. (s.f.). *Estaciones*. <https://www.metrobilbao.eus/es/estaciones>.

Muñoz, P., y Ortíz M. (2018). Beneficios psicológicos y físicos del ciclismo urbano. *Revista Salud & Sociedad* . 9 (2), 45 – 58.

Naciones Unidas. (2015). *Objetivos de desarrollo sostenible*.
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>.

Norma Foral 5/2023, de 22 de marzo, de aprobación definitiva del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia. (BOPV núm. 70, de 13 de abril de 2023).

Organización Mundial de la Salud (1946). *Preámbulo de la Constitución*.
<https://www.who.int/es/about/governance/constitution>

Orden Foral 1600/2022, de 21 de febrero, de la diputada foral de Sostenibilidad y Medio Natural, por la que se resuelve formular la Declaración ambiental estratégica del Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Bizkaia (referencia AE-1907). (BOB núm. 46, de 8 de marzo de 2022).

Pérez, L. (31 de octubre de 2025). Record de cruceros con 95 buques y 181.000 turistas en la terminal de Getxo. *El Correo*. <https://www.elcorreo.com/bizkaia/margen-derecha/record-cruceros-buques-181000-turistas-terminal-getxo-20251031184459-nt.html>.

Resolución de 10 de marzo de 2021, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el III Convenio colectivo marco estatal del sector ocio educativo y animación sociocultural. (BOE núm. 69, de 22 de marzo de 2021 pp. 32.574 a 32.635).

Rodríguez, L.E., Martínez, P., Brizuela, H., y Zilli, G. (s.f). Movilidad urbana y derecho a la ciudad: hacia ciudades inclusivas y sostenibles. *Comunidad científica*, pp. 117 a 135. <https://comunicacion-cientifica.com/doi/cc295/295-06.pdf>.

Rosero, D.E. (2024). *Comparación de energía, emisores, tiempo y costo de diferentes medios de transporte en una ciudad intermedia*. [Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Ingeniero Mecánico automotriz]. Universidad del Azuay, Ecuador.

Santamaría, I. (8 de octubre de 2025). El uso de la bicicleta cobró fuerza como alternativa a los incidentes del metro. *Deia*. <https://www.deia.eus/bizkaia/2025/10/08/bicicleta-cobro-fuerza-alternativa-incidentes-10187377.html>.

Suárez, E. (2011). *Fuentes primarias y secundarias: la guía definitiva*. <https://expertouniversitario.es/blog/fuentes-primarias-y-secundarias/>.

Taylor, S.J., y Bogdan, R. (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación: La búsqueda de significados*. Paidós.

Twohig-Bennet, C y Jones, A. (2018). *The health benefits of the great outdoors: A systematic review and meta-analysis of greenspace exposure and health outcomes*. Environmental Research, 166, 628 – 637. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2018.06.030>.

Van RAAM. (s.f.). *Descubre nuestra gama de productos*. <https://www.vanraam.com/en-gb>.

Weihrich, H. (1982). The TOWS Matrix – A Tool for Situational Analysis. *Long Range Planning*, 15 (2), 54 – 66.

13. ANEXOS

ANEXO I: ENTREVISTA MIKEL ACHAERANDIO

Entrevista con Mikel Achaerandio (entrevistado) de Ciclos Olabarrieta para el trabajo Fin de Master de Luis Graña. (Entrevistador).

El trabajo Fin de Master se titula “Viabilidad de un proyecto empresarial de movilidad en bicicleta recreativa e inclusiva en Getxo.”

Para una mejor comprensión y desarrollo de la entrevista, he traído unas fotos de unos triciclos eléctricos, que actualmente se utilizan en Bilbao para que la visualices previamente la idea en la que nos movemos.

Estaríamos hablando en esencia de un convoy de bicicletas – todas ellas triciclos- que saldría a dar servicio a la ciudadanía, en la que tendríamos:

- Dos bicicletas que podrían cargar con una persona con silla de ruedas propia.
- Dos bicicletas con posibilidad de carga de dos personas en pareja.
- Dos bicicletas individuales adaptables a cualquier persona que tuviera cualquier tipo de necesidad.
- Dos bicicletas convencionales de uso libre.

De manera que con el servicio al completo estaríamos saliendo con esas posibilidades.

Antes de comenzar con las preguntas, me gustaría que te presentaras, si es posible, y que incidieras en toda tu experiencia acumulada, o en aquellos aspectos dónde creas que tú puedes tener fuerza en esta entrevista.

MIKEL ACHAERANDIO (MA)

Soy Mikel Achaerandio y llevo desde el 2015 en Ciclos Olabarrieta, junto con Eneko Suaga. Tenemos mucha experiencia en bicicletas en general y en bicicletas urbanas ya desde hace 4 años.

He sido voluntario en el servicio que tiene el Ayuntamiento de Bilbao y además soy el formador del voluntariado que llega a Cruz Roja para este proyecto, ya que hay que formarles porque estas bicicletas tienen sus diferencias con una bicicleta normal e inicialmente un poco difíciles de utilizar. Aparte, como mecánico, también soy el responsable del mantenimiento.

Además tenemos nuestro propio negocio en Ciclos Olabarrieta, negocio con más de 40 años de antigüedad y que desde 2015, intentamos darle un cambio y enfocarlo a ciclismo urbano, promocionando, vendiendo bicicletas que se adapten al entorno urbano para que las familias vayan en bicicleta con todos sus miembros. Tenemos mucha experiencia en mecánica porque digamos que buena parte de nuestra facturación es arreglar más de 1000 bicicletas al año.

-LG: Lanzándonos a las primeras preguntas, vamos a arrancar con el municipio de Getxo... ¿consideras que desarrollar esta idea para llevarla a cabo en Getxo podría resultar interesante para ti, para tu entorno, para tu asociación? para la ciudadanía de Getxo?.

-MA: Getxo sí creo que puede ser el municipio a nivel de Bizkaia que puede ser idóneo. TITULAR Porque tiene un entorno urbano bastante amplio que está muy bien conectado con bidegorris -que se podría mejorar- pero que cuenta con una zona bastante llana como es el muelle, que pueden dar pie a bonitos paseos o también la zona de los chopos.

Por ejemplo, en Sestao y en Portugalete, sería complicado porque únicamente se podría circunscribir a lo que tiene en la zona de la ría, como pasa en Bilbao, que prácticamente los paseos son simplemente por los lugares paralelos a la ría y a veces se sale a doña Casilda.

Porque quieras o no, con estas bicicletas las cuestas, cuestan.

Sobre Getxo en clave social, en clave económica, en cuanto a servicios, Getxo está muy mayor: la media edad en Getxo, no sé cuál es, pero que se ve por la calle es que tenemos mucha gente mayor. Entonces, dar una salida, una posibilidad de pasear o de conocer su entorno en bicicleta, creo que puede estar muy bien. Económicamente, pues no sé, porque tampoco sé cómo está planteado económicoamente. proyecto. Entonces, no sé si depende habrá quién pueda pagarla, si es que hay que pagarla.

-LG: En tu opinión, ¿quiénes creen que quiénes crees que podrían ser las personas potencialmente usuarias de este servicio? Y si te animaras, ¿podrías concretar tres colectivos a los que te imaginas usándolo?.

-MA: Personas mayores con problemas de movilidad, cualquier persona con problemas de movilidad y gente que no se vea con confianza y el triciclo le da seguridad.

Habrá mucha gente que sí podría andar en bicicleta o pasear en bicicleta, pero además el tener el apoyo de un servicio así puede ayudarles porque van a tener un acompañamiento.

-LG: ¿Cómo lo verías? ¿Como un medio de transporte alternativo o simplemente de carácter recreativo?.

-MA: Pues visto los problemas que tiene el municipio con los taxis de adaptados, teniendo bicicletas que pueden llevar sillas de ruedas, pues ¿por qué no también darle un enfoque de transporte?.

Yo creo que el enfoque es más recreativo pero ¿por qué no darle ese esa otra visión ya que mover a alguien en silla de ruedas es muy complicado. Entonces esta sería una opción para esas personas.

-LG: Mikel, perdona, podrías aclarar que quieras decir cuando hablas de problemas con los taxis adaptados?.

-MA: Que no hay taxis adaptados en Getxo cuando debería por lo menos tener uno y la Diputación creo que tenía una normativa donde a Getxo le decía que debería de tener tres.

-LG: Existe uno. ¿En tu opinión crees que existe uno?.

-MA: En Getxo no hay. Pero bueno, el ayuntamiento está en ello, pero creo que lleva un año o dos y ha publicado una subvención a la que nadie se acoge. Por tanto, no hay taxi adaptado.

-LG: Bien, en consecuencia, ¿tú crees que este convoy o estas bicicletas de manera individual, deberían de circular como cualquier otro vehículo o solamente delimitarse a la red de bidegorris?.

-MA: Por mi experiencia en Bilbao, las bicicletas normalmente -si vamos sin usuarios- procuramos ir por el bidegorri.

Pero sí se usan por zonas peatonales eh, como los muelles paralelos a la ría, y el ayuntamiento da permiso a circular por zonas peatonales, eso sí, siempre una velocidad adecuada. En algunos casos en el bidegorri ,por el tamaño de las bicicletas cuando te cruzas con un ciclista, pues el ciclista también se asusta un poco. Por ejemplo el muelle de Las Arenas no es como el bidegorri del muelle de Bilbao, o sea, se podría ir por el bidegorri perfectamente.

-LG:- Visto lo expuesto hasta ahora, podría tener futuro en cuanto a ser un servicio demandado por los colectivos que consideras destinatarios. ¿Y qué carácter le darías en lo económico, de pago o gratuito?.

-MA: ¡Uf! Si no se paga, no se valora, pero habrá ciertos colectivos que no se lo puedan permitir depende de qué precios. Creo que Getxo tiene una población bastante...Sí,... pudiente. Y respecto a pagar o no pagar,... sí algo simbólico, para que si se moviliza todo para atender a seis personas y solo aparecen tres, pues igual si pagan aparecerían los seis. Ahí la teoría de que si pagas lo valoras.

-LG: Si yo te pidiera un precio?.

-MA: Al menos el billete más pequeño , de 5€ . no sé, creo que por 5 € para dos personas tampoco lo veo excesivo y considero que está bien un paseo.

-LG: Desde tu conocimiento, ¿Conoces un marco legal en el que se encuadre esta propuesta? ¿Crees dentro de tu competencia, yo voy a decir como crees que es una iniciativa interesante de apoyo desde la gestión municipal?.

-MA: A nivel internacional esto se hace en todos los lados. Las bicicletas se venden a nivel europeo y están homologadas. O sea, en cuanto a eso, se cumple con la normativa.

Luego ya si ando por una zona peatonal en bicicleta, tendría que pedir al ayuntamiento que me autorizase el uso de ese vehículo, En Bilbao se da permiso para usar zonas peatonales, pero en cuanto a legislación no.

De hecho habría que informar muy bien a las autoridades competentes y decir a quien va en el coche patrulla de que esto existe y de que está en marcha porque no sea la primera vez que se nos para.

-LG: También desde tu ámbito y no teniendo por qué ser especialista en la materia. ¿Qué características tiene un proyecto inclusivo? ¿Conoces buenas prácticas en este campo? ¿Qué retos podemos tener en materia de inclusión?.

-MA: Cuando paseo por Bilbao mucha gente nos para y nos pregunta, ¿y esto, qué es? Llegar a que la ciudadanía se entere de que existe este servicio, de que se puede usar ...es complicado. Va a haber mucha gente que puede ser demandante de este servicio y que no se va a enterar . Pues esto sería parecido conseguir que se entere. Pero bueno, Getxo es muy pequeño. Igual es más fácil y el boca a boca también haría que se diera a conocer.

-LG: Eh, seguimos en materia social y casi casi ya vamos pensando en terminar. ¿Qué supone para ti abordar un proyecto de estas características en materia de cohesión social? Con lo que tú entiendas de cohesión social.

-MA: A mí como voluntario me ha servido para cambiar un poco el prisma de ver las cosas, o sea, coger a alguien en la residencia y compartir un paseo por la por la ría de Bilbao y que te hable de sus cosas o ver la situación en la que puede estar su vida, te sirve para cambiar el punto de vista de la vida. Al final te interrelacionas con personas que normalmente no me relacionaría.

Que alguien más joven que él le dé un paseo, que pueda charlar, yo creo que para ellos es positivo y la parte que les pasea también creo que es positiva.

-LG: Desde tu ámbito, evidentemente, además experto en bicicletas, yo tengo que preguntar sobre la bicicleta en sí. Entonces, ¿qué supone la bicicleta en su espectro más amplio? ¿Qué con las experiencias que tú tienes? ¿qué aporta las personas? Háblame de la bicicleta.

-MA: Libertad, aire en la cara, aun si no hay viento, tú lo puedes hacer, eh, es así. Para un niño es verse libre, para una persona mayor puede sentirse libre o vivo. Al final es mantener el equilibrio, sones un montón de cosas.

-LG: Eh, por ir concluyendo, en caso de que la iniciativa fuese adelante, a ¿Quién crees que correspondería la responsabilidad de este recurso? Según lo que tú entiendas por responsabilidad.

-MA: Pues imagínate las ocho vehículos que planteáis sin un permiso, sin un visto bueno desde el Ayuntamiento ..Es complicado. Eh, creo que el Ayuntamiento puede tocar muchas puertas en cuanto a personas a las que les pueda venir bien el servicio, personas que pueden participar en él y en cuanto a permisos.

Si se va a crear un problema en el bidegorri o en los paseos, está claro que habría que hablar con el ayuntamiento.

-LG: o sea, tú al ayuntamiento le das una importante responsabilidad en cuanto a permisos, a seguridad ciudadana, a la divulgación de la idea y ese tipo de cosas.

-MA: Sí, bueno, no solo en cuanto a los permisos. También que sepa en qué consiste el proyecto, aunque no forme parte directa del mismo.

También en cuanto a la difusión de la información, yo creo que Cruz Roja ha contactado con todos los centros de día .Además se dio una rueda de prensa y apareció en el Correo, en la página web del Ayuntamiento y existen trípticos.

-LG: Bueno, pues para finalizar, ¿podrías expresar brevemente qué sensación te ha generado la existencia de esta iniciativa y su posible consolidación como un proyecto viable?.

-MA: A mí me hace mucha ilusión. No sé, me parece un proyecto superbonito. Conozco, aparte de Bilbao, que existe una red de proyectos de “Bicis sin edad” a nivel internacional que me parecen muy bonitos y que en un municipio como Getxo se tenga la idea de hacerlo, pues me parece estupendo porque la bici al final no hace daño a nadie, entonces va a ser para bien.

-LG: ¿Echas de menos algo más de información?.

-MA: Todo expectativas, estoy esperando...

-LG: Quiero agradecerte un montón tu colaboración Quedo a tu disposición para cualquier cosa. y sabes que tenemos contactos ambas partes y, por supuesto, al finalizar todo este proceso te daremos feedback sobre como vayan las cosas.

ANEXO II: ENTREVISTA A BLANCA TAMBO Y PABLO HERNÁNDEZ

A continuación, se presenta la transcripción literal del audio, indicando quién habla en cada caso, según la información proporcionada (Entrevistador: Luis Graña; Entrevistados: Pablo y Blanca).

Pablo Hernández (PH): Yo soy Pablo Hernández, soy el coordinador general de la Asociación Haszten, entidad que trabaja con el deporte inclusivo en Bizkaia, por resumir todo esto mucho y mi bueno, principalmente o básicamente ese es mi background como dices, ¿no?. O mi razón por la que puedo estar aquí, por la experiencia que puedo tener tanto en el ámbito de la discapacidad dentro de la actividad física y deporte en estos 16 años que llevo trabajando en este ámbito y por las circunstancias que me han podido llegar a venir en este sentido, junto con la formación que he adquirido en este tiempo, sobre todo las de personas y de acciones que vayan un poco en la línea de este proyecto empresarial de movilidad en bicicleta recreativa e inclusiva en Getxo. Entiendo, luego hablamos del título.

LG: Eso, luego hablaremos en profundidad iremos desgranándolo. Blanca.... .

Blanca Tambo (BT): Yo me llamo Blanca Tambo y mi experiencia o mi relación con ese tema puede venir porque tengo una hija que tiene movilidad reducida, bueno, un triciclo más bien dicho, pero con grandes dificultades para hacerlo moverse. Y bueno, pues el proyecto me resulta interesante como una alternativa para poder compartir tiempo de ocio de manera conjunta y familiar en una actividad que cada vez es más posible realizar en nuestros entornos, que es la bici.

LG: A nivel profesional también creo que sería interesante que nos contaras a qué te dedicas.

BT: A nivel profesional soy trabajadora social y trabajo en el Ayuntamiento de Getxo con personas con problemas, con familias con problemas y estoy en un servicio social de base durante muchos años como trabajadora social de atención directa y ahora como coordinadora de programas de del área de cohesión social. Y, soy miembro también de la junta directiva de Haszten y desde ahí pues me ha dado un background, vamos, que

no sé muy bien la palabra esta, pero creo que me da un importante conocimiento de temas deportivos y de actividad física.

LG: Muy bien, pues desde este, repito, desde esa óptica que espero que imaginéis de la posibilidad de que salgan dos triciclos de acompañamiento con persona que no tengan más disfunción que no saber andar en bicicleta, con dos personas si quisiéramos en los triciclos individuales, con otras dos posibilidades en sillas de ruedas más, la posibilidad de bicicletas convencionales en el formato que fuera de utilización, una salida esporádica, una salida asociativa desde ese punto de vista ¿Os parece? Vamos a empezar con Getxo. La primera pregunta sería, ¿consideras que desarrollar esta idea para llevarla a cabo en Getxo podría resultar interesante para ti?.

BT: Para mí sí. Vamos claramente. Porque bueno, eh, yo soy usuaria de hecho de las bicis eléctricas, del servicio BizkaiBizi, y es algo que no puedo compartir con mi hija porque tiene una discapacidad física y es algo que me gustaría hacer. Entonces, para mí resultaría muy interesante.

PH: Para mí me parece muy interesante para la sociedad. Si es para mí, para Pablo, yo tengo el servicio, como decimos, de BizkaiBizi, que ya me lo está ofreciendo de alguna manera la posibilidad de compartir. Ahora, por la ética o la responsabilidad que tengo yo con la sociedad, como justamente hemos hablado con el tema del ascensor, esto para mí, estamos hablando, no estoy hablando de hablando de Haszten, estoy hablando de Pablo, me parece que es super interesante, pero, ya yo tengo mi servicio lo tengo cubierto, por así decirlo.

LG: Volviendo a ti Blanca, y ligándolo con Getxo. Getxo y la posibilidad de pasear junto a tu hija. Háblame un poquito de eso, ligando con Getxo.

BT: Bueno, pues Getxo es un municipio super accesible en comparación con los de su entorno porque es muy plano. Tiene un montón de kilómetros de bidegorri y un entorno natural que es maravilloso para andar con bicicleta. O sea, la experiencia de recorrer Getxo alrededor de la costa, de poder ir a la playa, de poder ir al puerto viejo, a Algorta, a la zona de Fadura en bicicleta, parece que ofrece una oportunidad de disfrute

de actividad física, de salud, de estar bien, pues... superpositiva y a mí personalmente me echo en falta no poder compartirlo con mi hija.

LG: No vamos a perder Getxo, ¿vale?. Es muy importante ahora mismo esta primera parte, Pablo, Getxo, el entorno tuyo, ya no solo tú, ya has hablado de ti, de tus posibilidades, de tu disfrute y además Getxo por fa.

PH: Lo que sería Haszten, vamos a hablar de mi entorno. Efectivamente, esto es una bomba que además complementaría muy bien un servicio de bicicleta, que es algo que nosotros podemos llevar desde la asociación en Getxo, muy bueno para un perfil que no estamos atendiendo, que es el perfil de movilidad reducida. Nosotros tenemos eh explico esto, sí tenemos una escuela de bicicleta que se separa en tres niveles. Un nivel con habilidades más altas, por así decir. En la motricidad, es de rutas le llamamos y lo hacemos en Getxo. Vamos hasta Aizkorri, vamos a diferentes rutas por la zona saliendo siempre desde Gobela y ya os digo, es gente muy autónoma en la bicicleta que ellos son capaces de coger la bicicleta y moverse. Es una grupeta de seis o siete personas. Luego hay otro nivel que es el intermedio, que también tienen autonomía, son deportistas más pequeños, todos ellos con discapacidad intelectual. Claro, por eso digo que esto complementaría muy muy bien, pues lo que hacen es rutas más pequeñas en menos tiempo, espacio y con ese con ese otro perfil que suelen ser más pequeños. Y luego está la otra etapa que es la de iniciación donde vienen directamente personas sin ningún conocimiento de bicicleta. Quiero decir esto, meter en Getxo, que es donde se hace esta escuela, un apartado donde además de la parte recreativa, como tienen estos, ¿no?, estas estos elementos que haya también posibilidad de incluso unificarlo de alguna manera a que personas con movilidad reducida puedan también participar y tener este servicio, pues amplía el abanico, que es lo que desde Haszten siempre entendemos, ¿no?, como una necesidad que no se quede solo para unos.

BT: Una pregunta que no me queda clara a mí, ¿este servicio iría dirigido siempre a portar a una persona, o se podrían alquilar las bicicletas o coger las bicicletas, los triciclos de manera individual, por ejemplo, para personas que tienen movilidad reducida no grave?. O sea, yo ya aparte de mi hija, que mi hija puede utilizar un triciclo, eh, si el triciclo es eléctrico, nunca lo he probado. Es una de las cosas que me gustaría probar

algún día cómo puede manejar un triciclo eléctrico, pero yo tengo muchos amigos que no se atreven a coger una bicicleta normal por el riesgo de caídas, pues porque igual, bueno, pues tienen ciertas dificultades de movilidad y en cambio con un triciclo eléctrico igual si se atreverían por el plus de seguridad que aporta.

LG: Háblame, voy a la gallega. ¿Alquilarías o tus amigos alquilarían, o tus amigas alquilarían un vehículo como este?.

BT: Yo creo que lo alquilarían como yo alquilo el servicio BizkaiBizi, incluso algo más podrían, o sea, yo he alquilado bicicletas me he ido de vacaciones a Benidorm, por ejemplo, esto fue el año pasado, y cogimos tres bicicletas eléctricas para una de ellas para llevar a Eider en la parte de atrás, en la cesta. En una cesta costó meterla, pero bueno, ya pudimos y nos paseamos, pagamos por pasearnos por Benidorm, que es también todo ya no al lado de la playita en una bicicleta eléctrica. Pagamos bastante pasta.

LG: Bastante pasta. ¿Y tú crees que todas las amistades, la gente y el alquiler tú lo harías?.

B: Yo creo que sí, de forma lúdica como plan excepcional, sí. Otra cosa sería maravilloso que pudiera haber triciclos disponibles y subvencionados en parte por programas como el de BizkaiBizi, el Ayuntamiento de Getxo para favorecer la movilidad de las personas mayores que tienen un porrón aquí, que habrá muchas personas mayores que les gustaría continuar haciendo bicicleta, pero igual no se atreven por miedo a caídas.

LG: Si me permites con ese hilo y saltándome el guion, ¿qué dificultades tuvisteis con Eider en aquella ocasión?.

B: Eh, ¿cuándo en Benidorm usamos la bicicleta?, pues que era una bicicleta normal con una cestita atrás, un sillín especial y claro, como tiene ya peso, no mucho, pero son 40 kg, pues mi marido, que no es tampoco Conan, pues tenía miedo de que se cayera y se desequilibrarse, pero no había triciclos.

LG: Y si observas las imágenes así a pronto, ¿tú crees que algún vehículo de los que ves te daría una solución?.

BT: Mm, muchos vehículos me darían la solución. Este, por ejemplo, sería perfecto.

LG: El individual podría ser perfecto.

BT: eh, para llevarle ahí a Eider sentada.

BT: Y bueno, este también es estaría bien. Nosotros hemos hecho un cacho del camino de Santiago con esto, pero sin eléctrico, o sea una barbaridad. Solo hicimos un par de etapas porque no podíamos con Eider ahí.

LG: Si os parece bien, vamos a volver a Getxo y ya cerramos el capítulo que ha estado muy interesante porque ha tenido muchas derivadas. Teníamos apuntadas la visión orográfica, la social, la económica, la asociativa, la logística. Lo tenéis en la segunda parte del guión de preguntas que os he que os he pasado. ¿Desde esas perspectivas y así lo vamos cerrando el capítulo?.

PH: Lo has comentado tú antes, Blanca, que es un que es un espacio llano, principalmente te puedes buscar curvas y cuestas si quieres, pero es un espacio llano muy aliado, muy bien habilitado con bidegorris y muy bien conectado. Y eso es lo que sí, eso es lo que yo creo que le da una un check muy bueno a la a la hora de que Getxo sea un municipio óptimo para este proyecto. Si se añade Leioa mucho mejor.

LG: Desde lo social, desde lo sociográfico, desde la perspectiva social que ¿Cómo percibís el municipio?. Personas con mujeres mayores, personas con movilidad reducida, diversidad muy importante, factores de inmigración, no sé lo que se os ocurra, lo que os salga.

PH: Yo desde los datos que puedo manejar con el programa que desarrollamos en Getxo y alrededores, meto a Leioa también y Romo, ¿no?. Esto sería muy... hay mucha necesidad en movilidad reducida y además que la movilidad reducida muchas veces no solo se basa en una discapacidad categorizada por un certificado, sino que haber muchos tipos de situaciones en donde la movilidad reducida existe, ya bien sea puntual por una historia, bueno, pues de una de un accidente o lo que fuera, ya bien sea por un tema funcional, por una por cualquier otra, bueno, pues problema o situación que haya podido

generarse, donde el hecho de tener la posibilidad de andar en bici, compartir tiempo con en familia, con amigos y demás, quiero decir que Getxo en ese sentido eh 80.000 habitantes son 75 (75.000) hay meneo como para meter un proyecto de estos y que tenga respuesta y que y que sea realmente productivo, vamos a decir.

LG: Desde lo económico, ya brevemente con este capítulo, desde lo económico, lo asociativo, lo logístico, las posibilidades de hecho como orográficamente como se sitúa en Bizkaia. Vosotros además en eso soy conocedor de que tenéis una perspectiva muy vizcaína.

PH: Sí, viene mucha gente aquí. Claro. Yo hablo desde Haszten, por ejemplo, aparte porque generamos oportunidades y entonces hay gente que viene de fuera que no es de Getxo y hablo no solo de pueblos de alrededor del municipio, sino de todo Bizkaia, pues viene gente y a nivel económico, pues yo considero que no es un proyecto que pueda ser eh, no sé, un golpe al músculo financiero de del municipio, sino que puede se puede apostar sobre todo como se haría en casi todos los proyectos, ¿no?. Un pilotaje que haya una respuesta y que a partir de ahí se le dé continuidad, pero materiales y demás, no sé.

BT: Yo por ejemplo eso también desde el punto de vista sociodemográfico, la población de Getxo está muy envejecida y creo que esto se encaja bien en el colectivo de personas ya de cierta edad. A partir de 60 tacos que hay un montón de gente.

LG: Una aclaración para que podéis tener datos. 28.000 mayores de 60 sobre 75, un 36%.

BT: Una barbaridad. Hay mucha gente que yo creo que además, bueno, eh, parte de un nivel sociocultural y socioeconómico medio que busca cosas diferentes en las que ocupar su tiempo libre y mantenerse activo. Yo creo que el perfil de personas de 60 y más años que hay en Getxo, este tipo de ocio le resulta superinteresante. Y creo que la gente podría pagar por estos servicios.

LG: Perdona, no me ha quedado claro si músculo financiero corresponde al municipio en su conjunto o a o incluiríamos a todas las personas. Blanca ha pagado en Benidorm todo el mundo, todo el mundo podría pagar lo que tú pagaste.

B: En Getxo mucha gente, no todo el mundo, pero en Getxo mucha gente.

P: yo estaba hablando de músculo financiero a venir a nivel más administrativo.

LG: Era por no darlo por supuesto. Vale. Completando en tres colectivos que nos imaginamos usando, ya hemos hablado de ello, eh, pero dejarlo ya y por seguir el guion y ya termino, tres colectivos concreto. ¿Podríamos ser capaces de decir tres colectivos que puedan utilizar un servicio como este?.

BT: Personas mayores de 60 años, discapacidad, y familias con niños pequeños que quieren moverse a Bilbao, moverse a municipios cercanos, moverse a Sopelana, Plentzia, con sus hijos a pasar el día, por ejemplo. Encaja perfectamente poder llevar ahí un par de críos y poder ir a echar el día. Sin dejarte la piel en ello.

LG: La siguiente pregunta, ¿cómo lo veríais? ¿Cómo un medio de transporte alternativo o simplemente recreativo?.

BT: Lo acabo de decir, Blanca justo, si te si te mueves a otro municipio, estás... no solo es recreativo, sino que es un medio de transporte alternativo. Yo como las dos cosas, yo lo puedo ver como en un largo plazo que el proyecto ya estará o ya está estable. Entonces, que para empezar empiece como algo recreativo para que la gente lo pruebe y sea una primera toma de contacto, pues como algo recreativo, pero para un futuro a un largo plazo, por así decir. Yo sí veo unas dos.

LG: En consecuencia con ello, ¿debería de circular como cualquier otro vehículo o solamente limitarse a la red de bidegorris?.

PH: Yo aquí creo que solo se vería en un principio, en un primer momento creo que Getxo está muy bien preparado a nivel de bidegorris, a nivel de que es plano, a nivel de que a nivel, perdón, a nivel de todas esas casuísticas, pero yo me estoy poniendo una persona con discapacidad que pueda, ¿no?, igual un triciclo que lo pueda estar manejando en una carretera y depende qué pues no lo veo, ¿eh?. O incluso cualquiera de los otros modelos. En un principio yo no lo vería como para transitar en por vía pública, por así decir.

LG: Tu servicio, el servicio de Haszten actual de paseos en bicicleta hasta la zona de Puerto Viejo, etcétera, te reafirmas lo que acabas de decir.

PH: Y eso que yo voy por carretera, pero voy con personas, ya te digo, que tienen una autonomía y una conciencia y un conocimiento sobre dónde están, que no ponen en riesgo su integridad, además de ir con personal cualificado, que son los que les guían. Pero bueno, entiendo que aquí también podrían ir con ese personal, eh... que pueda acompañar. De primeras yo no lo vería en carretera convencional o vía pública, ¿no?.

LG: Dos datos, 19 kilómetros en exclusiva de bidegorri y 32 compartiendo. Sin abrir todavía de Lamiako para allá lo que puede. Lo que va a ver hasta Bilbao.

LG: Visto lo puesto hasta ahora, ¿podría tener futuro en cuanto a ser un servicio demandado por los colectivos que consideramos destinatarios?. ¿Y qué carácter le daríais en lo económico, lo gratuito o de pago?. ¿Tiene futuro en los colectivos de los que hemos hablado?.

BT: Sí, yo pienso que sí. Creo que habría que buscar un pago sostenible o un pago subvencionado, quiero decir. Yo no me acuerdo lo que pagué en Benidorm por esto. Igual fueron 20 € por bicicleta. No, no, 2 o 3 horas, no, no me acuerdo bien. Estuvimos dos o tres horas, recorrimos Benidorm entero para un lado y para otro, serían dos horitas. Serían dos horitas o 2 horas y pico. Pagaríamos igual 20 € por bicicleta. Hombre, eso para utilizarlo de manera más habitual, fuera de algo excepcional como unas vacaciones, me parece pues que para algunas economías puede ser no asequible, pero si esto se consigue subvencionar o apoyar por parte de lo público.

LG: Utilizaríamos ese término que tú conoces copago. ¿Os animaríais a decir de cuánto?.

PH: Sí, una cuota anual y luego por cada uso tiene un precio. Lo equitativo... no sé si es la misma funcionalidad la que podría tener este proyecto con un BizkaiBizi, pero es verdad que aquí, bueno, pues aunque lleve consigo materiales diferentes que cuestan más personal que pueda estar disponiendo desde Getxo Kirolak para yo no me saldría mucho de ahí. Si no dista mucho el servicio. Si el servicio es que oye, a mí me están

llevando como pues... porque soy un turista que viene en Ferry y me monto aquí y me llevan, pues entiendo que eso igual tiene otro coste. Pero si yo como usuario de Getxo me quiero mover por Getxo y me están dando la oportunidad con este transporte, ¿no?. De manera que, yo lo veo como el Bizkaibizi. ¿Qué pasa? Que el Bizkaibizi no está preparado y adaptado para para estos casos, como decía Blanca, de yo como la familia, pues si me cojo con mi marido y con mi hija y me voy por ahí a dar una vuelta. Es lo que puedo hacer yo con mi hija en BizkaiBizi, por ejemplo, dentro de unos años, ¿no? Yo ahí sí que equipararía dentro dependiendo qué características.

LG: Has mencionado la parte del turismo que lo has visto como diferente y no vamos a entrar en esa rama, pero me ha parecido muy interesante. Has mencionado al BizkaiBizi como tal. Y si tuvieras que decir un número ahora para darnos una vuelta, un garbeo, en uno de los grupos que salen por decir un número, eh, ¿cuánto pagarías? Independientemente de tu tarifa o no tarifa, quiere decir que hay en la que tiene un fijo y un variable. Una hora neta. Una hora neta, pero son 90 minutos de dedicación de medios. Entre monta, ponte, vete ya, por las características. Vosotros mejor que nadie con conocéis.

BT: Hablamos de que hay alguien que te lleva. Claro, estamos hablando de que hay alguien que te lleva ¿no?. No de que yo cojo una bicicleta y voy con mi hija.

LG: Tú tienes una bicicleta convencional. Vas con tres ruedas y eres acompañante del grupo. Estás integrada en ese grupo. Y la otra, y otra es un llevador profesional que es responsable en todos los sentidos de lo que porta.

PH: Pues ahí sí diferenciaría la cuota. Claro, en el momento porque si me están llevando porque no tengo otra cosa es que una cosa es que Blanca le lleve a su hija y eso yo pondría una cuota más asequible, más baja, que si hay un profesional que me está

LG: muy ilustrativo.

LG: Eh, ¿os hacéis la idea de esas personas asiáticas que van con un carrito y portan personas turistas. Esta es la versión moderna y digamos actualizada a la sociedad occidental, con otro tipo de transporte donde es mecanizado, y si hay un esfuerzo humano,

pero podía ser la misma función tanto en el turista como otro. Yo quiero dejar un poco sobre la mesa para que reflexionemos un poco. Cada uno de estos elementos tiene un coste de salida aproximado más cercano a las 10.000 € que las 5.000 €.

PH: Me encaja, quiero decir, el precio. Me Hubiera sorprendido si me dices que esto cuesta... 500 €.

LG: Sin chófer. Vamos adelante. La siguiente pregunta. ¿Conoces un marco legal en el que se encuadra esta propuesta? Un marco legal de cualquier ámbito. No hablamos de uno concreto.

PH: Conozco que Bilbao... Ayuntamiento, sí, sé que tiene, bueno.. sabía que tenía algo esto porque en algún momento nos han contactado para no sé si eso a nivel legal te refieres a esto.

LG: Me refiero a si existen leyes que a ti te suenen, no es necesario que se aporte el párrafo tal, barra18, sino que sencillamente ; crees que está vinculado a alguna cuestión legal de algún ámbito, y si no, si a ti te llama la atención en ese ámbito algo que os llame la atención...

PH: El derecho al transporte público o el derecho a la accesibilidad de no sé qué punto es dentro del manual que sea de los derechos, pero por supuesto que el derecho que tiene cualquier individuo a ser eh... a utilizar el transporte público de primeras, eso es la competencia de la administración pública, quien tiene que habilitar eso y que tiene que darle de alguna manera salida. No sé ahora mismo eh... si lo estoy hablando yo, porque yo lo pienso.

LG: Esa es una de las partes. No esperaba que nadie recitara la Ley de..., pero que si creéis que está vinculado a un marco legislativo.

PH: Total.

BH: Yo el marco como tal lo desconozco, pero sí que creo que todas las personas, independientemente de su discapacidad, edad, funcionalidad, tienen derecho al uso del espacio público y en la medida que lo mismo que una playa las hacemos accesibles a las

personas con discapacidad, entiendo que si apostamos por un transporte en bicicleta a través de los bidegorris, también tenemos que hacerlo accesible a las personas con discapacidad, es decir, ya no solo por la movilidad, sino por la presencia y la capacidad de disfrute del espacio público.

PH: Creo que es el marco de accesibilidad universal.

LG: Eh, sí, exactamente, pero en términos de igualdad.

BH: Sí. Lo mismo que en Portugalete te ponen escaleras para salvar las cuestas o ascensores o tal para poder que el espacio físico no sea un problema para que tú puedas disfrutar, trasladarse desde ahí.

LG: Entendemos que lo que estamos buscando es un refrendo legal que nos dé “bultzada”. Es un impulso. Un impulso que nos que nos limpie la cara, que nos que nos tienes más nos facilite el camino. Bueno, pues continuamos. Desde vuestro ámbito, ¿qué características de que tiene un proyecto inclusivo?. ¿Qué ejemplos se conocen de buenas prácticas en este ámbito?.

BT: Oh, pocos.

PH: Claro.

LG: Difícil, ¿verdad?.

PH: Claro. O sea, el ejemplo de .vale, un proyecto inclusivo, ¡cuánto hablamos, eh cuánto hablamos de la inclusión!, ¿no?.

BT: ¿Verdad?.

PH: Para mí tiene que ir más allá de lo que es el acto de estar incluido en una dinámica convencional. Es decir, el proyecto inclusivo tiene que rodear a un proceso entero. No a simplemente ver a una persona con una necesidad, no voy a decir discapacidad, una necesidad, eh.. siendo ejecutada en ese espacio convencional, no. El proyecto inclusivo tiene que tener un proceso previo, tiene que tener un proceso efectivamente de ejecución y tiene que tener un proceso de evaluación para darle una

continuidad, mejora continua, todo esto, o sea, no sé si me explico eso, puedo desarrollar mucho más todo.

LG: Desarrolla esas fases.

PH: La fase previa en algo inclusivo es súper importante y no hay que fijarse no solo en la persona que tiene necesidades. No quiero hablar de persona con discapacidad o diversidad funcional, porque creo que se puede hablar en este proyecto, como hemos dicho, de muchas situaciones. El análisis previo que se hace antes de actuar de manera inclusiva, es súper importante tanto desde la propia persona como del propio entorno. Y esto, es la Biblia de algo de la inclusión. Muchas veces nos centramos solo en qué características hay en la persona y sí, por supuesto, hay que saberlo y hay que saber cómo atenderlo y qué necesidades tiene. Pero tan importante es eso como el entorno. El entorno puede ser desde la parte de las personas profesionales que van a atenderlo, la familia, por supuesto, todos los agentes que puedan rodear a esa a esa persona de manera sanitaria, de manera terapéutica, de manera... todo eso es información que lo que hace es que la inclusión se estudie...digamos... cómo se va a atender luego en la inclusión ya directa que estamos diciendo.

LG: Hablaríamos de que es un proceso personalizado.

PH: A cada caso, no a la persona. Y el caso engloba a todos. Se puede generar una metodología inclusiva. Nosotros, por ejemplo, la tenemos, que nos dé partes troncales donde nos guíen y donde nos ayuden a aterrizar muchas cosas, pero luego vamos a tener que tratar en cada caso como lo que lo que es. Y si no, porque es que... generalizar en este caso sería caer en un error y en para mí en un servicio en el que no terminaría de tener la calidad suficiente. Que va a haber cosas que están, por supuesto, dentro de, esto vamos a tratarlo primero el paso A, luego el B, luego al C, hay cosas comunes, sí, pero en cada caso le vamos a tener que dar un una atención personalizada... hablo de..., estoy hablando muy divago, pero creo que me explico. Y...a partir de ahí, una vez que hemos preparado el terreno y que tenemos certezas de que, lo que vamos a hacer, se puede hacer, se puede hacer y... tiene bueno...tiene objetivos o tiene miras a que tenga éxito, ejecutamos. Una vez que ejecutamos y mientras ejecutamos, analizamos, observamos, o sea, estamos en un proceso continuo todo el rato de ver qué pasa y ver cómo hasta que

termina la sesión, termina la ejecución, y evaluamos. Qué hemos hecho bien, que hemos hecho mal, qué hace falta para poder continuar. Porque para porque siempre queremos continuar, si no es con ese caso, con el siguiente que venga, que nos va a dar, como digo, en esos troncales información. Estoy hablando desde la parte más técnica. Igual Blanca, desde la parte más experimental y lo que tenemos de mochilas, tú puedes comentar o añadir, pero....

BT: La inclusión... no sé..., a mí me parece todo muy complicado y desde mi experiencia personal, ya simplemente el poder compartir una actividad con mi hija me parece algo que aporta, o sea, el poder aunar en el artefacto este una persona que tiene discapacidad con una que no la tiene... El propio hecho de que un amigo pueda llevar a su colega, a su padre, a su abuelo, a su tío, me parece que es que aporta desde esa óptica de la inclusión. Luego todo lo que ha dicho Pablo, evidentemente la inclusión pues hay que tratarla con caso a caso y detalle a detalle. Pero bueno, a mí a priori lo que me nace es que en sí la actividad facilita la interrelación, la inclusión, e incluso la intergeneracionalidad. Bueno, pues un compartir desde personas diferentes.

LG: Hay una cosa que nunca mencionamos cuando hablamos de inclusividad o de inclusión. Sería importante considerar... porque... todo el mundo no tiene el mismo músculo financiero, ¿la inclusión económica?, es decir, porque si no hubiera un copago... igual habría gente que no podría disfrutar de eso.

BT: Obvio.

LG: Pregunto eh. Es decir..., es que son elementos que hay veces en la vida cotidiana vemos normalidad.

PH: Sería una doble barrera en este caso, porque..

LG: No solo es decir, no, es que tú has hablado de un proceso individualizado, personalizado, que empieza con un valoramos, que continúa con un ejecutamos, con un evaluamos y pros y contras analizados.

PH: Total, puede haber eso en este caso de tema económico, si es un tema económico, voy a ponerme una persona que no tiene ningún tipo de necesidad de

movilidad, que es un poco por donde va este proyecto, tendría que tener unos unas facilidades desde el BizkaiBizi para que su cuota la pueda asumir. Si ya vamos a que encima tiene una discapacidad física o una situación vulnerable o una movilidad reducida, doble discriminación. A eso le metemos con componente mujer, el componente diferente ese, vamos sumando barreras, ¿no?. Pero sí, sí, lo económico, por supuesto, es una barrera también en la sociedad para poder acceder.

LG: Vamos a un ámbito de cohesión social y/o bienestar social. Dejamos ahí las los dos términos. En esta en estas dos materias, como las queréis abordar, ¿creéis que este proyecto incide?.

BT: Hombre, yo creo que incide positivamente en ambas dos vertientes, tanto de la cohesión social, puesto que para mí cualquier actividad en el espacio público compartida y a priori saludable, revierte en una comunidad más cohesionada. Es más, o sea, tanto lo que supone caminar, andar en bicicleta y cualquier forma de transporte visible y en el que estás en contacto con el otro, pues creo que es mucho mejor que cualquier medio de transporte en el que vas en tu coche, en un autobús, que estás invisibilizado del resto. Al final, este tipo de componentes de movilidad y de factores sociales, ayudan a que la gente esté mejor y esté más en comunidad, menos aislada. Y si encima, pues bueno, insisto, acentúa la parte colaborativa o cooperativa en cuanto a que hay dos personas participando de una actividad. Creo que eso tiene un efecto multiplicador en el bienestar. Además de la cohesión, en el bienestar en cuanto a la actividad física, en cuanto a que aún es lo relacional, lo emocional, lo sensitivo. Entonces me parece que vamos, a nivel de bienestar, a mí por lo menos, andar en bicicleta, me hace bien.

PH: Para mí es un proyecto 100% inclusivo por esto que acabas de decir, y lo comparo con la boccia. La boccia es el deporte que dice que todo el mundo puede hacer deporte. ¿Por qué?. Porque todo el mundo con voy a poner independientemente de la movilidad que tengas, vas a poder participar de este proyecto. Entonces, movilidad y me meto otras circunstancias, pero este por lo menos yo lo veo 100% inclusivo en ese sentido, que lo único que hace falta luego es saber dónde te colocamos, dónde vas a colocarte mejor, dónde te vamos a poder orientar, pero está hay ya diferentes modelos que hacen

que sea 100% inclusivo, en la movilidad. Luego tenemos otras circunstancias, hemos hablado lo económico, hay la discapacidad intelectual que depende que, pues... pero... que por lo menos tú puedes disfrutar de lo que es un paseo en bici, ya sea en familia, tú solo, que te llevan, que tal..., 100% inclusivo, pues por tanto eso es. No puedo sumar nada más a lo que ha dicho Blanca. Perfecto.

LG: Lo ha mencionado Blanca ahora a última hora, la bicicleta, lo que ha sentido, lo que siente ella la libertad, lo has dicho última hora... Y hay una pregunta sobre dedicar a la bicicleta, muy muy personal. ¿Qué supone la bicicleta en su espectro más amplio?.

P: Yo creo que voy a ser rápido porque yo no nunca he sido amante de la bicicleta, ni me gusta el ciclismo, ¿no?. O sea, ando en bici, sé andar en bici y es una de las cosas que si me la quitan dejaría, o sea, empezaría a valorar. Pero como lo tengo y ando en bici, y no sé degustar tanto la sensación de tan bonita que es el andar en bici, pero porque no le doy mucha importancia en mi caso.

LG: Tú, Blanca.

BT: Yo es que tengo una experiencia muy significativa para mí que una bici es estar con mis amigos en el pueblo y plena libertad. Entonces, para mí la experiencia de, por ejemplo, poder revivir aquí esa sensación de ir con mi marido de un lado para otro, que echo mucho de menos no poder ir con mi hija o, ir con mis amigas a Bilbao a tomar algo en cuadrilla, para mí tiene un componente emotivo pues muy especial.

LG: Bueno, vamos poco a poco ya concluyendo. En el caso de que la iniciativa fuese adelante, ¿a quién crees que le correspondería la responsabilidad de este recurso?.

PH: Sin duda, administración pública. Estamos hablando de accesibilidad universal. Y sin saber a quién o qué nombra, qué cita, a qué punto, las competencias de generar y de que se apliquen los derechos a las personas a día hoy está en responsabilidad de la de la administración. A partir de ahí, esto es un proyecto como un BizkaiBizi lo gestiona el ayuntamiento, entiendo, ¿no?.

LG: Diputación y cede la gestión luego, a una empresa.

PH: Vale. Pero es Diputación quien pivota de alguna manera el... los recursos iniciales o el plantar el decir esto se va a hacer.

BT: Lo veo también desde Diputación, aunque igual de inicio y como proyecto piloto, como lanzadera, como espejo, como plus, Getxo pudiera sumarse a este tipo de iniciativas, pues por la capacidad económica que tiene y por el estilo de forma de vivir que está potenciando, creo que podría ser los que bueno, pues un buen sitio, un buen escenario de punto de partida, pero lo ideal sería que fuera Diputación, se quedaría muy corto.

PH: Gobierno Vasco, Diputación, con ayuda de Ayuntamientos.

LG: Y ¿Ayuntamiento?.

LG: Tiene una característica haciendo de abogado del diablo ¿puedo?. ¿Veis este proyecto en Sestao y en Portugalete?.

B: Difícil.

LG: ¿Para ser diputación tiene que haber un punto de equidad?. ¿En Elantxobe también? Por ponerlo al extremo....

BT: ¿Con cualquier bicicleta? Bueno, sí, pero son excepciones, o no. O igual....

LG: Sí, porque yo no quiero decir que por la eterna disyuntiva.

PH: Adaptaría en Elantxobe a las características de Elantxobe y en Elantxobe está claro que bicicleta no lo podría dar, pero igual sí que puedo sacar unos paseos en barco adaptado para que la gente también pueda disfrutar del transporte o de un paseo o de tal. Igual no puedo generar toda la todas las competencias o todas las posibilidades que tiene este proyecto con la bicicleta, pero sí que, me adapto al medio y me adapto a la zona geográfica.

LG: Estamos gente que vive en Leioa aquí. Por qué Leioa tiene autobusito y Getxo no tiene autobusito. ¿Es de problema de Diputación o es problema municipal?.

BT: Ambos dos, ¿no?. Ambos dos. Sí que es verdad que la orografía de Leioa, la dispersión que tiene, hace que como municipio requiera un plus a la hora de poder conectar el pueblo porque está muy disperso, no es como Getxo que lo atraviesan una línea de metro, autobuses de Bizkaibus. Leioa tiene mucha dispersión y ahí una necesidad específica, ¿no?. De lo mismo que en Sestao han puesto escaleras mecánicas, no sé quién las ha puesto en Sestao, no sé si el Ayuntamiento o la Diputación, no lo sé, pero bueno, eh, más allá de tres excepciones o cuatro, yo creo que la mayor parte de los pueblos de Bizkaia se pueden beneficiar de una cosa así.

PH: Creo que el Ayuntamiento, en mi opinión, tendría que ser quien liderase la solicitud a Diputación y A Gobierno Vasco, ¿no?. Con una empresa o como sea, pero creo que tendría que salir desde ahí el, ¿Por qué?. Porque no, yo no quiero lo mejor para mi casa y para mi gente y para mí eso es para mí que pueda..., que muchas de estas cosas igual no sé..., pero estamos hablando de accesibilidad universal, el Ayuntamiento debería de tener una, no sé, un grupo de gente pensando en estas cosas para ir a presentar a donde están los recursos, ¿no?. Que ya sea pues igual Diputación o Gobierno Vasco, que hay ayudas europeas a nivel estatal, a nivel de tal, para....

LG: El servicio hay una dicotomía de profesionalismo, que es lo que planteo, y de voluntariado, que ya hay algo existente. ¿Qué os supone? ¿Qué os sugiere que los proyectos de este estilo se basen en el profesionalismo o se basen en el voluntariado?.

PH: Calidad. Voluntariado.

LG: ¿Quién quién es la calidad?.

PH: Voluntariado totalmente necesario en esta sociedad para todo lo que estamos hablando de sensibilización, cohesión, etc.... Todo lo que aporta, por supuesto, pero un voluntario le llamas a las 6 de la tarde para que venga el sábado porque hay citas, hay citas que han cogido cita previa para salidas y puede que eso, bueno, pues puede que el voluntario, como es voluntario, el compromiso que es diferente a la parte profesional. Estoy poniendo un ejemplo muy claro y muy sencillo para ver que esto luego se puede desarrollar desde otras vertientes. Nosotros en Haszten tuvimos este dilema inicialmente, es verdad que a día de hoy tenemos un plan de voluntariado súper potente y que cada vez

lo damos más de comer, y que es súper necesario y genera muchísima riqueza en la sociedad, y en el acto en sí de lo que es Haszten o lo que puede ser este proyecto, pero la personalización es lo que te da la calidad y esto, como he dicho antes, la inclusión, que es este un proyecto de inclusión, un claro ejemplo requiere de personalización.

BT: Estoy con él.

LG: Y además te tiró desde, por lo menos desde tu experiencia personal, sí, estaría muy bien que nos hables de la profesionalidad y el voluntariado. Si quieras...

BT: Si te hablo desde el ámbito desde el que yo trabajo, pues bueno, pues el voluntariado puede ser un complemento, pero no puede ser la el pilar de ciertos proyectos. Y en este caso no lo visualizo, no lo visualizo. Porque creo que es algo demasiado variable, demasiada demanda, que entraña ciertos riesgos. Además, quiero decir que bueno, la persona que se ponga ahí, bueno, pues asume una cierta responsabilidad, el voluntario también, pero ahí está solo ante el peligro, quiero decir que no es como participar en algo en el que hay un apoyo, una guía o un soporte de un profesional o de una entidad que está ahí contigo. Entonces, yo aquí no veo el voluntariado, no lo veo.

LG: ¿Cuándo has trabajado con personas profesionales en tu ámbito personal?.

BT: Pues bueno, eh, a ver, Haszten, por ejemplo, lo que tiene es que las personas que desarrollan las actividades están formadas, están constantemente actualizadas. Saben lo que tienen entre manos y son capaces de responder a necesidades específicas. Pues los voluntarios, pues no siempre llegan a tanto. Entonces, bueno, yo es que he tenido muy pocas experiencias en mi vida personal, muy pocas. ¿Desde dónde el campo en el que yo trabajo?, bueno, pues los voluntarios son los voluntarios, está bien, pero tiene que haber profesionales guiando ahí. Siempre.

LG: Eh estamos terminando. ¿Qué si nos podéis contar un poquito, expresar la sensación que os ha generado la existencia de esta iniciativa y la posible consolidación a futuro como un proyecto viable? ¿Qué sentís antes esta propuesta?.

PH: Innovación. Yo voy a hablar si con ideas fuerza o con palabras clave para que no esto, pero vamos, me parece que es un proyecto muy innovador, eh, muy necesario

que situaría y voy a intentar coger también todo lo que hemos hablado. Situaría a Getxo un poco más en el mapa gracias a la accesibilidad que podría generar y a los recursos que esto podría dar. Porque aunque hablamos en la accesibilidad universal es mucho más allá de lo que pueda ser una rampa, que siempre decimos lo mismo, estas pequeñas cosas, pequeñas grandes cosas, ¿no?. Pequeñas grandes iniciativas son las que terminan de englobar el nombre de accesibilidad universal. A mí, vamos, me parece que es necesario. Ya digo, ya he dicho antes que podría ser un complemento muy grande a muchas de las cosas que se pueden estar haciendo. Yo hablo de lo de Haszten, que es lo que conozco. En concreto, hay una escuela de bici adaptada, eh..., pero seguramente esto a niveles de otros perfiles, envejecimiento activo, de otras otras componentes que hay en la sociedad de Getxo, eh..., sería una seria un proyecto muy, muy positivo.

BT: Yo, vamos, para a mí me hace ilusión el verme. Yo me veo ahí perfectamente, o sea, yo soy una usuaria fija, a mí me tienes ya cautiva aquí en este tema y es que además a mí la bici me parece eso pues un medio súper bonito, súper agradable. Creo que hace súper bien a la salud y si lo desarrollamos, habría muchos más ámbitos para profundizar en este tipo en el uso de este tipo de bicicletas con personas para sacarlas de sus casas.

LG: ¿Echáis alguna información de menos? ¿Echáis menos alguna información que no os hayamos dado?

PH: Pues, os habéis basado, entiendo, en modelos de aquí ponen las fotos, ¿no?. De que hay en Bilbao...

LG: En el mundo, Europa....

BT: y en Bilbao, ¿cómo se utiliza esto?.

LG: En Bilbao, el Ayuntamiento ha cedido la gestión a la Cruz Roja para colectivos con discapacidad y para colectivos de personal mayores en orden inverso. Primeramente empieza en el 22 y empezó a llegar las personas con discapacidad.

PH: O sea, que hay modelos ya que también eso cuando hay modelos, cuando no hay modelos es súper innovador, pero cuando hay modelos... es más fácil porque dices,

eh, que el vecino lo tiene, ¿por qué nosotros no?. Aunque sea por mirarnos así, ¿no?. Pero vamos, más fácil de implantar seguro.

LG: Agradeceros el tiempo dedicado. Ha sido un placer. Quedo a vuestra disposición. El modo de contacto ya lo tenéis, así que no hay ningún problema. Y por supuesto os daré un feedback de vuelta cuando todo este proceso termine. Eskerrik asko.

ANEXO III: ENTREVISTA A JON IRIBERRI

A continuación se presenta la transcripción literal del audio, indicando el hablante en cada momento. Jon Iriberry (entrevistado, JI) y Luis Graña (entrevistador, LG).

JI: Muy bien, mi nombre es Jon Iriberry. Soy Técnico de Deportes, trabajo en el Gobierno Vasco dentro de la Dirección de Deportes y más concretamente dentro del área que se llama programas deportivos, que es una pequeña miscelánea de cosas y quizá uno de los elementos más conocidos, que quizá no tenga por qué ser el más importante, pero si es el que tiene una dimensión pública más generalista es la Escuela Vasca del Deporte. Se encarga de la formación reglada de técnicos deportivos, pero también se encarga de la formación continua de esos técnicos que no solo trabajan en el deporte, sino también en la actividad física. Eso en parte ya relaciona todos los proyectos que la Ley vasca del deporte de alguna manera incluye como apartados novedosos porque describe la movilidad urbana como un eje vertebrador de actividad física. Por supuesto, el desplazamiento es innegable, pero que ese desplazamiento sea activo y se haga a través de medios sostenibles es competencia del deporte.

Desde que se publicó la Ley del Deporte hemos desarrollado diferentes acciones y hemos colaborado con diferentes agentes por intentar ponerlos un poco al cabo de la calle de esto y de momento lo que hemos encontrado que la movilidad urbana está, bajo nuestro punto de vista, excesivamente circunscrita al aspecto de la propia movilidad y que quizá falta cierto grado de concienciación por parte de las administraciones públicas que trabajan en el deporte. En este caso, me refiero casi exclusivamente a los Ayuntamientos de que la movilidad activa sostenible es también deporte y actividad física y esto costará un poco de tiempo hacerlo llegar a los responsables, pero probablemente el futuro se vislumbra como actividades coordinadas entre departamentos de movilidad y ordenación del espacio público y el área de actividad física y deportes. Ahora esto todavía es muy emergente, pero en el futuro esto tiene que ser así porque es un mandato legal.

LG: Arrancamos con la entrevista. Vamos a empezar por el contexto geográfico con Getxo. ¿Consideras desde tu experiencia que desarrollar esta idea para llevarlo en Getxo podría ser interesante para ti?.

JJ: Sí, sí, Getxo no es un municipio cualquiera desde el punto de vista de la actividad física. Getxo tiene intrínsecamente y con un carácter histórico muy importante y ampliamente contrastado una vinculación especial para lo que es la actividad física y el deporte. El hecho de que la cultura inglesa a través de personas que vinieron aquí a desarrollar actividades profesionales, pero que trajeron un poco la cultura inglesa de del sportman o sportwoman, yo creo que le hace unas características especiales. Getxo en muchos aspectos es un municipio emergente desde el punto de vista de actividad física y práctica deportiva respecto a casi cualquier otro municipio de Bizkaia, no hay nada que se le parezca.

Si a esto le sumas que tiene una renta per cápita bastante elevada, que tiene unos condicionantes geográficos apropiados o que al menos no dificultan de manera evidente el poder hacer este tipo de cosas, yo creo que es el candidato número uno en el Territorio Histórico de Bizkaia, al menos, para poder abordar un proyecto de esta audacia, ¿no?. Porque al final cuando trabajas en un área que es nueva y un área que no está muy desarrollada, que no se reconoce culturalmente como propia, más vale que al menos el sitio donde lo vayas a hacer pues reúna las condiciones, porque si no, se te van a acumular las dificultades. De hecho, es el sitio casi casi ideal que no perfecto para poder hacer esto.

LG: Vinculado a Getxo, ¿es también interesante para tu entorno profesional, laboral y personal?.

JJ: Sí, claro. Siendo egoísta, proyectos de estas características sirven para que el Gobierno Vasco desde el punto de vista de desarrollo legal pueda impulsar, promover, ayudar, veríamos cuál es la palabra que mejor define esto, proyectos que desarrollen la Ley. Si decimos que nosotros somos los garantes del desarrollo de la ley, la ley pone que la movilidad activa sostenible en los entornos, sobre todo ciudadanos, es competencia también de deportes, pues todo lo que se haga en este sentido a nosotros nos debería de importar, afectar y deberíamos de estar muy sensibles, porque la tendencia humana es hacer lo que se ha hecho siempre, ¿no? Eso es innegable. Hacer cosas nuevas exige un esfuerzo extra y añadido, pero esperemos que como otras partes de las leyes ya que han sido derogadas y de las actuales que no se quede en el cajón y que se pueda y que se pueda sacar adelante, sobre todo porque dentro de la actividad física abraza sectores de

población a los cuales, siendo muy honestos, no se les ha prestado quizá la atención que hubiera sido necesaria. o al menos ecuánime respecto a otros sujetos.

LG : ¿Cuáles puede ser estos sectores?.

JJ: Gente que tiene problemas de movilidad, gente que no ha tenido históricamente acceso a una práctica, digamos de actividad física. No nos vamos a meter ni siquiera en el mundo del deporte y que de alguna manera son ese ese segmento de personas que han tenido una vida quizá no suficientemente saludable, quizá no suficientemente dedicada al cuidado personal, sin hacer juicios de valor de quién tiene la culpa o quién no tiene la culpa. La realidad es esa, tenemos un parque de personas que desde el punto de vista estadístico en algunos sitios es incluso muy importante, que pertenecen al segmento de las personas que son muy inactivas, que son los eufemísticamente llamados sedentarios y sedentarias, y cuando se diga edad avanzada y actividad física reducida, y un modelo de vida excesivamente estático, eso es una llamada a la puerta de una enfermedad con el gasto sanitario que ello supone y con el gasto psicosocial que ello supone.

Con lo cual los sectores son los sectores más desamparados y donde en los programas de deporte y actividad física de los municipios han tenido muchas dificultades para ofrecerles cosas que serían adecuados a sus características y necesidades.

LG: Precisamente la tercera pregunta iba por las personas potencialmente usuarias, os preguntaba si podríamos concretar en tres colectivos por ser muy muy concretos y si salen más salen más. ¿Tres colectivos concretos que pueden beneficiarse de un servicio como éste?.

JJ: Pues lógicamente por el tema de la brecha generacional, el sector que va de la Silver Economy en adelante, no hace falta que hablemos de situación laboral, pero entiendo que en algunos casos personas de más de los 50 años deberían de estar ya de alguna manera potencialmente interesados en algo. Porque a un proyecto de estas características le veo muchas vertientes y aplicaciones, puede ser un sujeto más activo o un sujeto más pasivo dentro de este programa y puede ser un sujeto que actúe de manera profesional y profesionalizada y sujetos que lo hagan simplemente con carácter

voluntario, pues porque se encuentran en la disposición y en la voluntad de ayudar en esto.

Creo que ambos modelos tienen que tener cabida en este sitio, pero por no desviarme de la pregunta, por una parte, el primer segmento que sería las personas de edad avanzada. Segundo, personas que independientemente de su edad tengan problemas para la movilidad, sea esta del tipo que sea y sea independientemente de su edad, como decía, y en tercer lugar también abordar lo que podría ser la soledad no deseada, que tampoco es dependiente de la edad, aunque evidentemente se produce más en la tercera edad y son aquellas personas pues que no tienen una interacción que podríamos considerar óptima o al menos buena desde el punto de vista no tanto ya de la actividad física ligada al esfuerzo, al ejercicio y al movimiento, sino también desde el punto de vista de la salud mental, porque está claramente demostrado que las personas que viven en soledad no deseada tienen vidas sobre todo más cortas.

LG: Estoy estudiando este servicio como recreativo, ¿pero tú lo verías también como medio de transporte alternativo o simplemente tiene un carácter recreativo?.

JL: No lo sé, porque no tengo quizás los elementos de juicio suficiente como para saber qué dimensión tendríamos. Sería cuestión de verlo y de estudiarlo más a fondo. En una situación ideal, los servicios de transporte de última milla, sean tanto de personas como de mercancías, podrían de alguna manera tener ciertas similitudes para con esto. Entonces, la respuesta sería afirmativa.

Lo que pasa que igual esto también responde a unas necesidades de desarrollo temporal, igual no se pueden abordar todas las tareas desde el principio y hay que irse a las tareas más evidentes, más apremiantes inicialmente y luego ir incorporando en segundo y en tercer lugar, cosas que podrían apalancar o solidificar, consolidar el proyecto y el servicio, añadiéndole, por ejemplo, el desplazamiento no recreativo, sino el desplazamiento desde el punto de vista de transporte de personas que tienen que ir de un sitio a otro que entiendo que tiene otra complejidad logística. El recreativo parece el más libre porque realmente es deliberado. El otro tiene una serie de connotaciones un poco más específicas y por lo tanto va a ser más difícil de artefactar, ¿pero se podría sustituir el transporte de personas y de mercancías en el municipio de Getxo por un sistema de

transporte de última milla que sea sostenible y basado fundamental en la bicicleta?. La respuesta tiene que ser sí, ¿cómo estará? No lo sé, pero me imagino que sí y que el Ayuntamiento de Getxo debería estar alineado con los objetivos de desarrollo sostenible.

LG: ¿En consecuencia, debería de circular como cualquier otro vehículo o solamente limitarse a las redes de bidegorris?.

JJ: Habría que ir a la idiosincrasia de lo que se está haciendo, hay sitios del municipio de Getxo que tienen una red de comunicación, digamos que buena o razonablemente buena, pero esto no es aplicable al 100% del municipio.

Entonces, habría que realmente saber si las personas pueden utilizar los sistemas de transporte que se les proponen en una situación de seguridad dentro del municipio con tráfico abierto. Es decir, es bastante evidente la diferencia existente entre toda la zona de lo que podría ser la ribera del Gobela y la extensión hasta Las Arenas porque es llano, porque hay más espacio si lo comparamos con Usategi, que en definitiva es una zona hiperconcentrada donde el espacio público pues por la razón, me imagino, de diseño urbano que tiene, esto es más complicado y que en el futuro se abordarán estas cuestiones. De hecho, todo el arreglo del paseo de Usategi iba en ese sentido, en generar espacios abiertos para que los barrios que no tengan una posibilidad de movilidad puedan hacerlo, pero respondiendo a la pregunta habría que estudiarlo en profundidad porque es un tema delicado. Idealmente los vehículos deberían de circular por todo el municipio en principio sin absolutamente ningún problema, pero no se puede comparar la densidad de tráfico existente en algunos puntos respecto a otros y entonces si vamos a hacer un desplazamiento recreativo, pues vamos donde queremos, pero si lo vamos a saltar a un a un desplazamiento deliberado, el problema puede ser que quizás no todas las zonas estén preparadas como para recibir este tipo de vehículos y este tipo de convoys, como los has llamado tú, en una situación de seguridad óptima para los participantes. Habría que pensarlo y estudiarlo y bueno, exigiría a cierto grado de audacia, sin ninguna duda.

LG: ¿Podría tener futuro en cuanto a ser un servicio demandado por los colectivos que hemos considerado destinatarios?. ¿Qué carácter le daríamos en lo en lo económico, gratuito o de pago?.

JJ: Por fórmulas de sostenibilidad, por ver un poco los condicionantes socioeconómicos del municipio y un poco la evolución socioeconómica también de la población vasca en general, al final vives en un entorno más grande de lo que es el propio Getxo, me imagino que esto tendrían que ser actividades de copago, en el cual la administración pública tiene que dar las facilidades para que esto tenga un grado de sostenibilidad económica mínima, pero que también por parte del sujeto haya una valoración del servicio que se le ofrece y una responsabilidad respecto al uso que se hace del mismo. Sin olvidar que no todas las personas quizá pueden hacer frente económico a este servicio exactamente igual. Ahí creo que está más fácilmente articulado las personas que están, por ejemplo, en riesgo de exclusión o familias desestructuradas o las categorías que se hacen desde el punto de vista del análisis socioeconómico del municipio y que te dan lugar a cierta ventaja respecto a otras personas que viven una situación económica más acomodada, pero sí que creo que debería de haber un balanceo porque es un poco la tendencia que se lleva prácticamente para con todo.

Podría parecer que el mundo ideal es donde la administración pública todo lo cubre y todo lo paga, pero también nos vemos en algunos casos donde los servicios públicos son muy poco valorados, precisamente porque son gratuitos y el hecho de hacerlos más accesibles no quiere decir que sean ni más demandados ni más tentadores, sin olvidar el otro punto y es que no todo el mundo podría tener la disponibilidad económica para dedicarse a esto y habría que ver hasta qué punto este tipo de cuestiones en algunos casos no debería ser prácticamente inducida desde el trabajador social, por ejemplo, del municipio para evitar las situaciones que hemos descrito antes, que no son las deseables y deseadas, pero que claro, la persona al final es libre para hacer las cosas que hace y que no hace también. Yo sería partidario una fórmula de copago, no tiene por qué ser un 50%, simplemente que haya que todo el mundo valore en la medida que le corresponde un servicio estas características.

LG: Estoy pidiendo a todas las personas entrevistadas un precio por el que pagaría por una salida.

JJ: Un usuario final que estaría dispuesto a pagar podría ser perfectamente simbólico, me imagino que hoy en día algo que te entretenga una hora y cueste 5 € entraría

dentro de la categoría de lo económico, barato, accesible y que no creo que la frontera económica sea lo que te impida el hacerlo y si tiene que serlo, evidentemente, como he dicho antes, que se aborde desde la acción social.

5 o 10 € como máximo por hora si la actividad dura 2 horas, lo digo, tomando un poco como referencia lo que pueden ser las otras oportunidades de ocio, por ejemplo, que puedes tener a la hora de emplear tu tiempo. Si te tomas dos cervezas, si te vas al cine, si vas a un sitio, si pagas una entrada de cualquier cosa o si quieres hacer un pequeño gasto, la cifra que vas a utilizar respecto al tiempo puede estar entre los 5 y 10 € aproximadamente. Sería una oferta más encalada dentro del gasto que la gente asumiría como normal respecto al tiempo que le brinda de ocupación.

LG: Existen modelos similares a este donde nos estamos basando y que son realmente fuentes de inspiración basadas en el voluntariado. Yo, en mi caso, me he lanzado a estudiar la viabilidad profesional. Si hablamos de voluntariado y de profesionalidad, ¿qué respondes?.

JJ: Yo creo que esto tendría que ser un servicio que tendría una base de solvencia y de servicio totalmente profesionalizada, pero sin cerrar la puerta a la aportación del voluntariado. ¿Por qué? Porque entiendo que puede haber un tipo de persona, un ayudante, un piloto, un guía, una persona que se pueda beneficiar de ayudar a otras y creo que las directrices que están llegando hoy acerca de tener una un retiro después de la etapa profesional, lo que conocemos como la jubilación, que podría ser de una participación en actividades de tipo social de una manera voluntaria, porque quizás no esté buscando la retribución económica como motivación fundamental para atender a esto y que se podría hacer. Es decir, me parece que hay una capa de población que se retira, que puede ser todavía relativamente activa y que puede tener una motivación especial. Si tú te retiras y tienes la suerte de retirarte y cuando te retiras todavía tu padre o tu madre siguen con vida, se podría dar una sinergia de intereses muy interesantes y esa persona participa como usuario del servicio o lo utilizas como voluntario porque es capaz de traccionar alguno de los vehículos con la asistencia eléctrica suficiente como para que simplemente le suponga el ir a pasear a su padre o a su madre o a su cualquier miembro de su familia o de su entorno o su vecino. Yo creo que esa aportación de voluntariado me parece más que

evidente y sana para todas las partes, nadie tiene por qué salir damnificado de aquí y esto sin menoscabo de que pueda venir gente que dentro de su motivación, porque existe, aunque la verdad es que no está en el quizá momento más bollante de la historia, de que ejerce el voluntariado social en cualquiera de sus áreas, precisamente por el hecho de que le gusta, por el hecho de que quiere o por el hecho de que le parece un proyecto inspirador, vamos a decir. No puedes vincular la disponibilidad del servicio y una cosa que tiene, vamos a decir, su crudeza y su delicadeza a la hora de hacerlo y hacerlo bien, dejándolo en manos del voluntariado porque dependes de situaciones que no puedes controlar, con lo cual creo que tiene que ser también una fórmula mixta entre profesionales que le den sentido y voluntarios que puedan acompañar y que puedan ver beneficiados y satisfechos sus intereses, vamos a decir, no profesionales, en este caso de motivación intrínseca.

LG: ¿Conoces el marco legal en el que se podría encuadrar esta propuesta?.

JJ: No, en profundidad, no lo conozco. Tampoco creo que sea nada que vaya a generar una especie de inseguridad jurídica, porque hablamos de desplazamiento, hablamos de vehículo, entiendo está todo más o menos regulado, vamos a decir inducción a la actividad física más o menos pasiva, más o menos activa de sujetos, que está regulado también a través de la ley de profesionales de la actividad física, quiero decir que hay un marco legal lo suficientemente amplio como para no tener que generar situaciones donde no se sepa qué es lo que se debe de hacer desde el punto de vista legal. Creo que los problemas pueden venir más por la interpretación, por la dificultad de ponerlo en marcha, pero no porque el marco legal sea especialmente complicado, pero repito, tampoco soy un conocedor a fondo y quizá me estoy dejando alguna parte porque no soy un experto, por ejemplo, en tercera edad, ni mucho menos como para saber exactamente si esto puede tener algún tipo de regulación adicional que yo desconozca, es posible que sí.

LG: Desde tu ámbito, siendo uno de los ejes también del proyecto, ¿qué características tiene que tener un proyecto inclusivo?.

JJ: Más allá de lo que conocemos habitualmente, como todo el mundo puede participar, es hacer una labor profunda y reflexiva que incluya el ser buen conocedor de cuáles son las dificultades reales de que las personas que tienen esas dificultades reales puedan llegar a acceder a esto. El ejemplo en la administración pública es muy clara,

decimos, "No, esto está abierto para todo el mundo, pero sin pararte a reflexionar acerca de si eso realmente es verdad, porque si alguien presenta unas dificultades que yo no puedo acceder a esto y tú no lo resuelves con carácter previo, pues ya no es abierto para todo el mundo. Tú dices que sí, pero yo te demuestro que no". Eso se ve prácticamente todos los días del año en todos los servicios públicos, incluso en algunos casos privados. El atacar a los segmentos de población que tienen más dificultades para acceder a esto es realmente una tarea ardua, pero a la vez valiente. Si eso no se hace, puede dar de alguna manera lugar a una pequeña paradoja y es que estás ofreciendo un servicio a quién no lo necesita y no lo ofreces a quién realmente lo necesita, pero claro, quien lo necesita es, vamos a decir, un público que en principio no está quizás lo suficientemente informado, facilitado, sensibilizado como para poder acceder a él. Por poner un ejemplo que podría resultar ilustrativo para esto, cada vez se está viendo más necesidad de que profesionales de la actividad física se desplacen al domicilio de determinados ciudadanos y ciudadanas ante la incapacidad de estos, por cualquier motivo, de desplazarse al centro deportivo de turno, que se supone que es para todo el mundo, pero esas personas no pueden ir a ese centro deportivo. Insisto, las razones son inimaginables y casi infinitas para que eso suceda. Sin embargo, está claro que hacer ese servicio de atención domiciliaria de la actividad física, que en otros servicios está perfectamente claro y está perfectamente artefactado, como por ejemplo la atención domiciliaria en la salud, cuando las personas tienen dificultad de movilidad tendremos que extenderlo también a estos elementos. La movilidad igual también tiene que ir a tu casa para que tú puedas moverte y no decir, "No, ya tienes aquí la bici, ya tienes aquí ese servicio, vienes y ya luego yo te muevo.". Eso es quitarse un peso de encima muy fácilmente y que es un peso pesado. Hay pues hay que atender a los colectivos que son colectivos duros.

LG: En materia de cohesión social, de bienestar social, ¿qué supone para ti este proyecto?.

JJ: No me cabe ningún una duda de que es un proyecto que va a producir un grado de satisfacción y bienestar emocional. No sé exactamente el término que pueden utilizar los que conozcan más en profundidad el tema, muy elevado a los sujetos que lo empleen y que de alguna manera se fidelicen. Un día te lo puedes pasar bien, varios días te lo puedes pasar muy bien y lo puedes incluir dentro de tus hábitos vitales para que mejore

tu salud desde el punto de vista emocional, entiendo que esto pasará como con todas las acciones humanas. Si lo haces una vez, te puedes sentir bien, pero no va a generar, unos cambios estructurales lo suficientemente grandes como para que la dosis del medicamento, si se me permite, es demasiado baja, pero si consigues transformar esto en un hábito, entonces sí que ya probablemente esto vaya a tener consecuencias muy positivas simplemente en lo que es el impacto social sobre los practicantes y seguro que las derivadas desde el punto de vista de gasto sanitario, desde el punto de vista de gasto de otro tipo de elementos público-privados como el propio transporte puede ser muy importante. Lo que pasa que hoy en día la ponderación de la satisfacción acerca de las cosas, pese a que se está trabajando y creo que hay elementos como para poder objetivar si la gente está más satisfecha, menos satisfecha, más contenta, menos contenta respecto a aquel servicio que recibe de su municipio, puede ser elevada. Lo que pasa que ese bienestar pues es más difícil de cuantificar, por ejemplo, que un gasto económico. Ya hay herramientas que estamos utilizando para empezar a profundizar en ello y, por ejemplo, el estudio que colaboramos en su publicación del Ayuntamiento de Bilbao, para nosotros que se supone que sabemos un poco de esto, en el tema de movilidad urbana, nos sorprendió que el mayor impacto lo tuviera desde el punto de vista social en bienestar percibido por parte de la ciudadanía, cuando podríamos pensar que por el hecho de andar en bicicleta y moverse en bicicleta, el impacto iba a ser sobre la salud, eso es un poco una cuestión sorprendente porque nadie lo esperaba y no hay ningún referente porque es cierto que tampoco ese estudio no se ha reproducido en otras ciudades. Se habla mucho del impacto económico, pero no se habla del impacto sobre el bienestar percibido del ciudadano. La gente que va en bicicleta en Bilbao, sobre todo y ante todo, gana en bienestar, en bienestar general, psicológico. Nosotros no contábamos, sabíamos que podía ser, pero no en tanta medida.

LG: Hay una pregunta que tiene un espectro muy amplio, pero que creo que es importante en esta cuestión, que es, te lo pido desde lo personal y desde lo profesional, ¿qué es la bicicleta?, ¿qué significa la bicicleta para ti?.

JJ: La bicicleta es un sistema de transporte que objetivamente en trayectos de menos de 7-8 km ha de ser el medio de transporte, casi todos los estudios que se puedan consultar de radio corto y de radio largo así lo avalan. Sin embargo, paradójicamente, hay

muchísima gente que dentro de los municipios coge el coche habitualmente para desarrollar trayectos de esa misma distancia. Es una cuestión de hábitos, una cuestión culturalmente asimilada. El municipio de Getxo para irte de esquina a esquina es mejor moverte en bicicleta que moverte en coche, por cuestión de tiempo, por cuestión de sostenibilidad del propio sistema, por cuestión económica, prácticamente la bicicleta no pierde nada. La bicicleta en trayectos cortos y medios, entendido medios hasta esos 7-8 km, tiene que calar entre la ciudadanía con el modo mejor para poder moverse. Nuestras calles y nuestros espacios públicos estarían mucho mejor administrados, porque el problema es que un coche ocupa mucho sitio, tanto si está siendo usado como si no está siendo usado y esa utilización del espacio público habría que pensar independientemente que se paga un impuesto municipal de vehículos, si ese gasto que se paga por el impuesto municipal de vehículos es correspondiente a la cantidad de espacio del municipio que ocupa. La respuesta es bastante evidente y sin embargo, una bicicleta ocupando muchísimo menos espacio y generando muchísimo menos trastorno al resto de los ciudadanos podría ser el vehículo. Por eso, más allá de cuestiones personales y románticas que por supuesto, también las hay, hay que irse al objetivo, hay que explicarle a la ciudadanía que la utilización de la bicicleta no es porque quien lo propone sea un amante de la bicicleta ciego y dentro de 5 años venga el del patinete y dentro de otros 5 años venga el de la motocicleta, sino simplemente porque los datos objetivos dicen y de alguna manera las sociedades y las ciudades que tienen unos modelos de desarrollo más avanzados demuestran claramente que la bicicleta es la forma de moverse, que debe de ser el eje vertebrador de ciudades de más de x habitantes, independientemente de su tamaño, independientemente de su configuración, independientemente de su renta, no hay ningún factor que haga pensar que el coche es mejor que la bicicleta en ningún caso.

LG: Por ir concluyendo, en caso de que esta iniciativa fuese adelante, ¿a quién crees que correspondería la responsabilidad de este recurso?.

JJ: Dado que se trata de algo tan transversal, porque ya hemos mencionado, por ejemplo, áreas de salud, áreas de bienestar ciudadano, también a la actividad física y el deporte, urbanismo y la movilidad del municipio, casi hemos hecho la lista de todos los concejales. Esto debe de ser, bajo mi punto de vista, promovido directamente por la capa más alta del Ayuntamiento, probablemente desde la propia alcaldía, haciendo un trabajo

de coordinación interdepartamental para que todos y cada una de las áreas que podrían estar, vamos a decir, afectadas o beneficiadas, depende que es lo que tengan que hacer por esto, tomen conciencia y que sea un proyecto municipal, pero no ligado a un área, sino ligado a todas y cada una de las áreas en las cuales va a tener influencia, que son muchas. Entonces, esto es un proyecto de pueblo, es un proyecto de ciudad, pero realmente tiene que serlo por la trascendencia que tiene. ¿Qué es lo que sucede? Que estos proyectos tan ambiciosos generan muchas distorsiones y muchos problemas de coordinación, tiene que haber una grandísima voluntad y un grandísimo convencimiento para que estas cosas salgan adelante. Son los proyectos que realmente tienen un valor por la dificultad intrínseca que tienen. El resto de cuestiones, no negando su complejidad, no se le acerca absolutamente a nada que tenga que ver con esto, que es movilizar a gente que en principio no tiene mucha facilidad para ser movilizado, eso es realmente audaz.

LG: Para finalizar, ¿podrías expresarnos la sensación que te ha generado la existencia de esta iniciativa y la posibilidad de que se consolidara con un proyecto viable?.

JJ: Es ilusionante porque lógicamente, yo creo que a lo largo de la entrevista ya se ha visto que intentando no perder la objetividad, intentando no ocultar, por así decirlo, las dificultades que pueda tener, lógicamente soy muy partidario de que una cosa de estas vea la luz y por mi forma de ser personal, ligada al emprendizaje, al desarrollo de nuevas ideas, a romper un poco arquetipos que tengan que ver con cómo se ha hecho sí siempre, pues vamos a hacerlo así siempre y que se pueden hacer las cosas quizás de otra manera, lógicamente yo vería con muy buenos ojos que se hiciera. Seguramente que tendría participación activa de una manera o de otra en una situación de estas características, porque además creo que es un modelo que el primer municipio que lo ponga en marcha y tenga cierto grado de éxito será replicado. Yo creo que eso a quien más, a quien menos dentro de lo que es el municipio, tanto si eres un responsable político como un ciudadano, es motivo de orgullo que te copien lo que estás haciendo porque quiere decir que lo estás haciendo bien y que se ha dado cuenta al vecino, con lo cual eso a nadie le puede saber mal.

LG: ¿Echas de menos algo más de información? ¿Podrías completar si es que echas algo que te pueda ser interesante?.

JJ: No, no me gustaría me gustaría escuchar lo que han dicho otras personas acerca de estas mismas preguntas, porque entiendo que del contraste de lo que yo pienso con otras ideas que pueden no ser coincidentes con las mías, puedo obtener realmente la información. No sé, bajo mi punto de vista, tener opinión es magnífico, pero el poder contrastarla, sobre todo con opiniones que no son como la tuya, es lo que te puede llegar a alcanzar una visión más global y quizás cosas que yo he dicho aquí pueden ser rebatidas con argumentos suficientemente sólidos y contundentes como para decir, efectivamente tengo una opinión pero quizás no sea correcta. Tampoco he tenido mucha oportunidad de poder contrastar esto con otras personas por el carácter novedoso que tiene, pero si existiría el foro y la posibilidad, insisto, sobre todo de quien no vea esto con buenos ojos, siempre es interesante porque ayuda a consolidar la opinión que puedes tener.

LG: Precisamente al finalizar todo este proyecto os daremos feedback a cada uno de las personas participantes porque solo puedo estar super agradecido. Eskerrik asko.

ANEXO IV: ENTREVISTA A JUAN ALDAZ

La siguiente es la transcripción literal del audio, presentada en formato de diálogo el entrevistado Juan Aldaz (entrevistado, JA) y Luis Graña (entrevistador, LG).

JA: Vale. Bueno, presentación rápida. Juan Aldaz, profesor investigador de sociología de la EHU y nos conocemos por mi participación en el máster en gestión del deporte. Eh, el background diríamos podría decir muchísimas más cosas, pero que sobre todo tienen que ver con que a mí la sociología me ha llevado sobre todo a investigar el ámbito deportivo desde una lógica también de evaluación de programas y políticas públicas y entendiendo el deporte como un medio más que un fin para alcanzar objetivos de justicia social, ¿no?. Y desde ahí pues bueno, todo lo que tiene que ver con cuestiones de equidad a vinculadas al deporte, accesibilidad y demás, pues bueno, siempre me interesan y pues en esta invitación abierta a intentar colaborar y probablemente en muchos casos más que respuestas, tenga otras preguntas que te puedan o no servir de bueno, para reflexionar.

LG: Muy bien. Bueno, pues he comenzado con Getxo como municipio. Entonces, a las personas eh para entrar a muerte en la primera pregunta he pensado si os pregunto: ¿si consideráis que desarrollar esta idea para llevarla a cabo en Getxo podría ser resultante para ti, perdón, podría ser interesante para ti?.

JA: Bueno, yo creo, a ver, interesante, yo creo que siempre si hay alguien que tiene interés y capacidad de liderarlo, pues puede que lo termine haciendo interesante a otras personas, ¿no?. Yo lo que conozco de este formato de movilidad de bicicletas que me has presentado, sobre todo lo estas primeras, las he visto en Donosti sobre un proyecto que tú ya conoces y quizá la pregunta en relación a Getxo tiene que ver con, bueno, el los potenciales usuarios y usuarias que pueda haber, ¿no?. Que entiendo, no se desarrollaría únicamente a población de Getxo, sino que puede ser interesante sabiendo que hay otros territorios, ciudades, pueblos, que tienen este servicio y que puede ser un atractivo también para venir a Euskadi, Gipuzkoa, Bizkaia, para saber qué bueno, aquellas personas con movilidad reducida pueden también tener esa oferta en términos también turísticos, ¿no? Quiero decir, la potencialidad, pues, en fin, depende cómo pongas el marco, ¿no?. No tengo no me atrevo a hacer aquí un análisis de viabilidad porque necesitaría,

evidentemente mucha más información, pero si se estudia, se ve que hay un interés en el entorno, entiendo que no solo de Getxo, sino fuera y de trabajar en red con otra serie de empresas, proyectos que también funcionen igual, pues creo que puede tener su interés, ¿por qué no?.

LG: Por aquello de la variable orográfica, que eso sí que puedes municipio costero, quizá la social, que quizás, aunque no te pueda, bueno, pues hay un porcentaje en torno al 34% de personas ya adultas mayores, aproximadamente, sobre 75.000 habitantes. Eh, si aterriza un proyecto como estos, en una en un entorno como este, ¿qué le beneficia al entorno? Ya no a la persona a la que le pregunto, sino al entorno de esa persona.

JA: Yo creo que tiene diferentes beneficios, indudablemente para las propias personas que puedan utilizarlo, para las personas que pueden trabajar también en este servicio. Eh, si es viable económicamente tiene posibles impactos, ¿no? económicos, me imagino, pero también creo que tiene que ver con un con un impacto social o simbólico, ¿no? en el sentido de ocupar un espacio por personas que habitualmente igual no se observan, ¿sí? ocupando esos espacios de esa forma. eh, el poder ver personas con movilidad reducida, que también ocupan ese espacio de Getxo con un sistema de movilidad tan peculiar, pues yo creo que también hace tiene una función pedagógica de sensibilización y bueno que no creo que sea eh... menor. Eh, no sé, eso es lo que sugiere.

LG: Eh, te agradecería y saltando un poco el guion, hablar esta función pedagógica.

JA: Sí, no, yo creo que al final el espacio público es, puede ser de todos si lo adaptamos, ¿no? Precisamente justo ahora porque estaba con otra historia en la que yo suelo colaborar de analizar biografías y me venía la conexión, ¿no? el método Arrieta, ¿no? de comunicación de estas dos mujeres, dos hermanas con movilidad, con movilidad reducida y otra serie de discapacidades, ¿no?. Aunque el prefijo (dis) me gusta ponerlo entre paréntesis, ¿no?. Porque capacidad, discapacidad pues varía, ¿no? depende. Yo creo que la capacidad pedagógica tiene que ver con acostumbrarte a ver a esos otros otras personas, realidades, que igual en otros momentos se han ocupado otros espacios, a veces hasta más lentos, no tan capacitistas, quiero decir, y desde ahí yo creo que se posibilita

esa mezcla, ¿no?, de cómo que no puedo andar en bici. Evidentemente muchas de estas personas o en esta en esta mecánica no son ellas las que hacen el esfuerzo físico desde ese desplazamiento, ¿no? pero con esa salvedad, y creo que es hasta paradójico, pero sugerente, están teniendo muchas de las experiencias que tienen que ver con andar en bicicleta, sí, del aire, de la velocidad, de cruzarte, de poder elegir hacia dónde ir, me imagino que en una conversación activa con quien lleva esa esa bicicleta, no sé, yo creo que tiene una función pedagógica de sensibilizar también con esos otros que se salen a veces de la normatividad, de una lógica a veces capacitista, que creo que puede generar y generan otras sensibilidades, es una hipótesis, porque no tengo, diríamos los datos o los estudios, ¿no? pero me sugiere que, el hacer público eso es interesante. Y como es interesante, aquí cuando coges el autobús, el 33 y coincides con personas que vienen de centros especiales de empleo, y a veces pues hay gente que es más o menos ruidosa, más o menos con comportamientos, lo que se suele entender cómo como disruptivos, pero también te confronta, ¿no? a cuestionar qué es la normalidad, ¿no?, de quién es cada espacio, ¿no? pues, ¿cómo hacerlo más accesible, más de todos? Bueno, me sugiere eso.

LG: Has hablado de pedagogía y ahora has mencionado la visibilización. ¿Cómo de importante es la visibilización?.

JA: Pues porque es, a veces es lo que no ves no existe, ¿eh? O puedes llegar a pensar que no que no existe. Y yo creo que está bien, ¿no? El ver para que, y saber no quiere decir necesariamente que se propicie luego una interacción o una conversación, pero tiene los potenciales de que la gente, uy, ¿qué es ese servicio?, igual hasta donde yo sé, en Donostia también funciona mediante voluntarios, voluntarias, me imagino que el modelo de negocio del proyecto puede tener diferentes derivas, ¿no? indudablemente para que tenga una sostenibilidad a corto, medio y largo plazo, ¿no? Y que no sea una moda, una acción puntual muy visual. Ahí hay muchas reflexiones, ¿no?, de cómo hacerlo sostenible a ese en ese primer impacto, yo creo, que exista ese recurso, pues yo creo que siempre es interesante y que veas, yo que sé, cuando hablamos de que el deporte también, el derecho a la ciudad, ciudades amigables, yo creo que tienen que ver con todas estas cosas con que, bueno, algunos límites que hemos entendido que eran infranqueables, a veces cuando te los planteas no son tan infranqueables. Se podría decir que estas personas están andando en bici. Claro que sí. Pedalean no, ¿no? Pero tienen una experiencia híbrida

entre normal o anormal de comunicarte con alguien que te ayuda, pero tú también le ayudas, no sé, y aparte yo siempre me suelo mover en una lógica y esto creo que recoge de forma muy sintética esa idea de ser también a veces solidarios por egoísmo, ¿no?. En el sentido de, todos necesitamos que nos ayuden, ¿no?, a veces tú, igual un día me van a tener que llevar a mí en bici o en silla de ruedas o en brazos, y no nos gusta sentir que nos ayudamos, ¿no? pero esa lógica de ayudarte ayudando, ¿no?. Porque igual realmente el que se está sintiendo bien es el que pedalea, ¿no? de sentirse útil, de sentir que le que le ayuda a alguien, de propiciar una conversación, ¿no?, yo creo que no sé, creo que recoge muchas potencialidades y muchas paradojas o metáforas también de nuestra sociedad.

LG: Eh, concretando, podríamos decir tres o más, pero, tres colectivos a los que te imaginas usando este servicio.

JA: Evidentemente, personas con movilidad reducida, eh, que ahí también creo que estaría ahí los subgrupos, ¿no? tercera o cuarta edad, personas con discapacidad física, y yo que sé, pues también, por qué no decirlo, para normalizarlo, como se hace en otros países de Oriente, simplificándolo mucho, personas que no tienen ningún tipo de problema, ¿por qué no? se podría pensar también que puede ser para todos y universal, aunque puede tener más sentido para unas personas que para otras.

LG: Es necesario proyectos pensados para todas las personas en este último enfoque.

JA: Sí, claro. Yo creo que la universidad, estoy muy allí de la equitatividad, ¿no? que es un poco más que un juego de palabras en el sentido decir que yo necesitamos movernos, necesitamos desplazarnos y yo creo que sí que es necesario cuando haces ese tipo de planificación de diseños, preguntarte siempre a quién dejas fuera y si ese dejar fuera es evitable, ¿no? o para no dejar fuera, ¿qué tipo de adaptaciones se podrían e incluso me atrevería a decir, se deberían de hacer? O no dar por bueno, ah, no puedes. Antes se daba por bueno, ¿no? que hubiera barreras materiales de no poder acceder a un edificio porque había escaleras y el que iba en silla das no podía y era, claro, es que no puede andar, ¿no? pero es que igual eh, mira qué fácil era poner una rampa, ¿no? Pero muchas veces, como sabemos, las limitaciones no son tanto únicamente físicas, sino que son mentales. Que alguien nos haya planteado decir, "No, no, que no puede ser, que no

puede ser, que esta persona no pueda entrar, pero es que no, ya ya, o idiomáticas o comunicativas, que no pueden, no puede él o ella o no estamos pudiendo entre todas y todos comunicarnos, eh, acercarnos. Yo creo que esa pregunta y pueden darse casos y se la harán, no lo sé, en los que igual no se pueda, pero que no sea porque no lo hemos intentado, ¿no?. Y lo estamos continuamente intentando, igual a veces, pues yo no soy de la idea siempre de que el que quiere puede, ¿no?. Pero a veces te tienen que posibilitar poder para querer. Igual estas muchas personas no han imaginado que podrían andar en bici porque no estaba la posibilidad. Ahora habrá la posibilidad para que haya quien diga, "Ah, pues me quiero ir a dar una vuelta en bici, ¿no?".

LG: Eh, ¿cómo lo verías? ¿Como un medio de transporte alternativo o simplemente el carácter recreativo que le estamos dando?.

JA: Las dos cosas, puede ser las dos. Puede ser un taxi también dentro del pueblo, ¿no?. Eh, a todos los niveles. Decir, oye, no hay omisiones de gases de efecto invernadero, eh, mantenimiento hasta donde yo sé bastante económico, problemas de climatología porque llueva se puede hacer, puede tener todos los usos que se estime que son oportunos, pero y probablemente, es más, creo que cuanto más orientado esté a un uso cotidiano o híbrido en el sentido, pues más sostenible sería el proyecto, porque si solo es turístico, pues igual se limita a momentos muy concretos. Pero si en cambio tiene también usos para, yo que sé, una persona de la tercera edad que tiene que ir al centro de salud y en vez de tener que ir andando porque está limitada o lo que fuera, le pueden llevar, ¿por qué no? Otra cosa sería como compaginar todos esos servicios, ¿no?.

LG: Eh, en consecuencia, ¿debería de circular como cualquier otro vehículo o solamente limitarse a la red de bidegorris?.

JA: Es que esos debates son un poco complicados. Yo te diré que empieza a ser tan radical hasta el punto de pensar que los centros núcleos urbanos, coches fuera. Quiero decir, a día de hoy en el debate en el que tenemos, pues por aquellos itinerarios en los que se pudiera transitar de forma segura y tranquila, y creo que las carreteras con coches y motos, no lo son a día de hoy. Eh, lo Donosti veo que lo hacen por el bidegorri y también con los problemas de convivencia que eso genera por las dimensiones y en algunos contextos esas cosas evidentemente hay que cuidarlas, porque si no a veces no es que el

medio no sea bueno, sino que, no se ha ajustado adecuado lo suficientemente bien para las prioridades a las que nos estamos refiriendo, como en otros contextos te hablan de promover la movilidad, ya, pero si no sacas los coches y no haces otras cosas, pues es que no te resulta accesible, pero no, yo creo que eso se tendría que trabajar bien en cualquiera de los canales que haga que sea una algo seguro.

LG: Tirando un poquito de este hilo y de la movilidad, fuera de guion, eh, has observado el formato de Donosti tú como ciudadano de aquí, ¿qué te sugiere?.

JA: Si, volviendo a lo que decíamos antes, cómo usuario también de bicicleta que soy de Donosti, que me cruzo en algunos casos, pues es verdad que hay algunos contextos que es como conflictivo, ¿no? y a veces hay que pensar en estos proyectos también las consecuencias no deseadas que pueda generar, ¿no? malestar, ¿no?. Este puñetero carro aquí que me estoy cruzando que ocupa no sé qué, no sé cuántos, eh, pero te da que pensar, te en todo caso también y en esa comunicación hasta la fecha yo lo que he visto es personas de la tercera y cuarta edad. Yo además lo he visto porque mi madre también ha sido durante mucho tiempo presidenta de la Asociación de Mayores de Intxaurreondo, y demás han utilizado este este servicio, allá indudablemente esto funcionará si las infraestructuras urbanas también están acorde a, porque si no pues puede ser algo bastante conflictivo, incluso peligroso, incluso inviable, ¿no?. Quiero decir, porque para que tenga la viabilidad, yo creo que todas estas cuestiones que estamos apuntando de forma un poco superficial, por mi parte, o se dan de forma positiva o si no pues, va a fallar por algún lado y creo que todas son importantes, ¿no?. Pero a mí es sí te da que pensar y te preguntas y aunque es cierto que yo tengo creo que cierta sensibilidad y con cuestiones de tercera edad y de movilidad y demás, yo creo que al resto de gente igual por lo menos también le sirve para decir, "uy, esto qué es, ¿no?". Y en un Donosti es verdad que sí muy asociado a tercera edad y quizás yo creo que una línea a explorar puede ser decir, "oye, únicamente tiene que ser tercera edad personas con movilidad o se puede normalizar de alguna manera y por qué no incluso yo qué sé, en algunos casos son para dos personas, pues que puedan ir personas diferentes para conversar, ¿no? se me ocurre ahora aquí pensando, ¿no? pues persona de tercera edad y niños o niñas, ¿no? en proyectos en coordinación con ikastolas, yo qué sé. Esto es tienes unas herramientas, luego como las quieras agitar, pues se podrían hacer formas diferentes, ¿no?. Pero yo sí que creo que las diferentes cosas a las que nos

referíamos eh... que vayan de la mano, porque si solo se trabaja la bici es fenomenal, pero la red de Bidegorris o las vías no son seguras, no funciona. Si no hay un proyecto, un contexto, un concepto, digamos, para facilitarlo, tampoco, yo creo que, si solo es de ocio, yo creo que bueno, no sé, hay que....

LG: Visto lo expuesto hasta ahora, podría tener futuro en cuanto a ser un servicio demandado por los colectivos de los que hemos hablado y bueno, parece como no podría tener un cierto futuro. ¿Qué carácter le darías a lo económico, gratuito o de pago?.

JA: Es que depende, eso es como como todo, eh..., porque a veces lo gratuito, eh... por gratuito se devalúa, y lo caro por caro, disuade. Eh..., evidentemente esto tiene un gasto y esto hay que asumirlo y si lo planteas como un derecho, pues hay que buscar la manera para que nadie se vea limitado por sus capacidades o incapacidades económicas, pero para que sea sostenible, evidentemente, pues tiene que ser rentable, ¿no?. La cuestión es cómo se mide toda esa rentabilidad. Todo esto para volver a la primera respuesta es que depende, eh, porque ahí también yo creo que tiene que ver un poco con el valor que se le dé, el prestigio y lo pensaba, según iba hablando con que eso también igual para algunas personas les da vergüenza, sentirse sobre yo creo que hay que también cosas a trabajar, ¿no? Me imagino igual me ha venido igual desde mis prejuicios, seguro, señora mayor del pueblo de toda la vida, ¿qué voy a andar yo en esta en esta bici, ¿qué van a pensar los del pueblo? ¿Qué va a pensar, yo que sé, mi marido o qué van a pensar mis hijos o mis nietos, ¿no?. Todas esas cosas también, ¿no?. Como prestigiar o poner en valor o normalizar, ¿no? Este tipo de instrumentos o de herramientas que a priori también pueden ser un poco chocantes, ¿no?.

LG: Os estaba pidiendo precio. ¿Qué pagaríais por esto?. Pero quizá, no sé.

JA: ¿Qué pagaría por un servicio de una hora de paseo? No lo no lo sé. Si me pides una cifra, pues yo ahora mismo no pagaría por darme porque me dieran una vuelta en bici, en algún otro momento, pues quizás sí, no sé cuánto llegaría a pagar, no lo sé.

LG: Legalidad, ¿conoces el marco legal en el que podría estar metido esta propuesta?. Y no lo digo del ámbito puramente formal, aquí y ahora, no pillándote aquí y

ahora, sino también un poco como tu sentir ciudadano, ¿no? Si no lo conoces, ¿crees que debería haber jurisprudencia?

JA: Bueno, me imagino que influirá a la que tiene que ver con temas de circulación, clarificar el tipo de vehículo que es, por dónde tiene que circular, ahí existe toda esa reglamentación, el uso de cascos, no cascos, todas esas cosas no sé cómo estarán formalizadas, las desconozco, eh, pero sí, efectivamente, yo creo que todo tiene que estar regulado, ¿no?, aunque es verdad que a veces a la que te regulas y sobreregulas y es peor, pero vivimos en un estado de derecho e indudablemente se debería de regular.

LG: Claro. Sí, sí, sí. Eh, hay una dicotomía, ¿no?. En Doností precisamente se gestiona desde una empresa privada hacia el voluntariado o con el apoyo del voluntariado. Me gustaría hablar de eso, profesionalizarlo, que es un poco mi objetivo, saber si es viable profesional y la idea del voluntariado. Profesional y voluntariado.

JA: Ese para mí siempre es un equilibrio frágil porque para mí o es del todo voluntario o es profesional y las dos cosas me parecen lícitas, legítimas y aceptables. No sé cómo decirlo, pero cuando la cosa se hace híbrida o puede ser igual complicado, no sé. Eh, yo reconozco que soy un poco hippy, me gusta el voluntariado, el ayudar y demás. Y cuando el ayudar también se hace profesión y yo también me dedico hasta cierto punto en eso, ¿no?. Y me he dedicado, ¿no?. Pero, me parece bien, pero creo que son cosas que hay que tener bien claras porque el modelo de negocio y el afán de lucro está maravilloso, pero hay cosas sobre los que hay que buscar un equilibrio en cuanto al lucro que puede reportar, ¿no?. Es decir, pues y conecta igual con lo de precios. Aparte como modelo negocio sería malo si quieras cobrar más de lo que la gente está dispuesta a pagar. O sea, porque tú puedes pensar que vale 30, pero si la gente no va a pagar más de cinco, pues fenomenal. Tú te puedes creer en posesión de la razón, pero tu negocio no funciona, no dan los números, ¿no?. Eso ya el mercado de la oferta y la demanda te pone en tu en tu lugar. Pero si crees que esa lógica no es la razonable, pues ya empiezas a intentar buscar apoyos, soportes y ahí es cuando a mí la cosa es un poco más difícil, ¿no?. Que promueve el promotor eso quiere vivir de eso, pero se basa también en pues son equilibrios complicados, que no digo que no estén bien, eh, pero bueno, ya para mí es algo más más complejo y quizás si me tuviera que posicionar, yo creo que es preferible o privado o

voluntario. La fórmula intermedia pues quizá puede ser eh como lo hacen en Donostia quiero entender, pero bueno, ya hay, me imagino típicas tensiones en el equipo humano que se pone, ¿no? y este tío cobra..., ¿no?. El jefe, que somos voluntarios. Eh..., y me se me ha puesto, ¿no? Porque a las 8 de la mañana me dice que venga....

LG: Desde tu ámbito, ¿qué características tiene un proyecto inclusivo?.

JA: No sé, yo creo que el tema de la inclusión exige muchas reflexiones, pero yo creo que una cuestión importante a intentar evitar sería el despotismo ilustrado, es decir, todo para un colectivo, todo para el pueblo sin el pueblo, ¿no?. Es decir, y sería intentar incorporarles desde el propio diseño, ¿no?. Desde el establecimiento de la necesidad y lo que viene siendo ya pues todo el proceso. Ahora bien, en muchos casos esa inclusividad parte de una dificultad, inicial, que es que muchas personas que pudieran tener alguna necesidad no tienen capacidad o ganas o lo que fuera de interlocución y a veces son otras personas inspiradas o proactivas que se les ocurre que a alguien se le puede dar algo que no se le había podido ocurrir, que necesitaba, ¿no?. Pero la inclusión al final tiene que ver con intentar normalizar que todos y todas podamos desenvolverse hasta cierto punto de una manera bueno, eh no sé si igual porque todos somos diferentes, ¿no?. Pero que no se vean privados, limitados de desarrollarse como persona como cualquier otra. Todos tenemos luego nuestras discapacidades en nuestras limitaciones, tomar conciencia de ellos, de ello también es un una un ejercicio, pero que desde luego que no sea por lo que decíamos antes, ¿no? que no se dé una reflexión decir, ostia, no es que no lo hemos intentado igual lo suficiente. Evidentemente no podemos pretender que yo corra los 100 m en 9,80, ¿no?. Pero ¿por qué no voy a correr los 100 m, no?. Y haré minuto y medio, ¿no? Pero bueno, no sé, ese equilibrio, ¿no? Inclusión, yo creo que tiene que ver con intentarlo, con no dejar a nadie atrás, con eso. No sé si te responde un poco.

LG: Términos que los estoy están en mi cabeza. Me motivan mucho y pero que quizás los confunda y para eso precisamente va esta pregunta: cohesión social y bienestar social. ¿Qué supone para ti abordar un proyecto de estas características en estas materias? En cohesión social, en bienestar social, pueden estar entrelazados.

JA: Sí, no están entrelazados. Yo siempre parto yo a la hora de intentar propiciar aprendizajes sociológicos, ¿no?, con el alumnado en los contextos en los que eh trabajo,

parto de pocas premisas, pero una ahí para mí importante es que las personas somos seres sociales. Es decir, que vivimos en sociedad, no es algo que yo pueda opinar o eh valorar y es así, nos necesitamos. Sí, es más, desde que nacemos nuestro proceso de socialización es superdependiente de otras personas, de otros humanos, ¿no? Y ahí creo que hay dos elementos que van de la mano y no son exactamente lo mismo, como bien decías tú, que tienen que ver con la cohesión social y el bienestar social. Yo creo que para tener un buen bienestar individual también tiene que haber un bienestar entendido como bienestar social, que igual eso también conecta con los derechos, pero para poder establecer una solidaridad de querer ayudar a otras personas hace falta cohesión. Sí, cohesión social, incluso para esa otra persona que no siendo como tú la consideras legítima a ser tratada igual que tú, ¿no?. Eso lo hablaba el otro día Igor Ahedo, un profesor de ciencia política en qué consiste la política y demás y hablaba de reconocer al otro legítimo. Sí. Y yo creo que en toda sociedad hay siempre ha habido otros, nunca ha existido, yo creo, de hecho, esa sociedad homogénea que la gente a veces fantasea de que todo el mundo era igual, ¿no?. Igual las diversidades eran otras, pero siempre ha habido personas con discapacidades diferentes, con valores eh orientaciones afectivas sexuales diferentes, con lo que fuera. La cuestión es con toda esa diferencia. ¿Qué hacemos de esa diferencia?, si la utilizamos para tensionar y desconectarnos, ¿sí?, o lo utilizamos para para reconocernos y establecer un núcleo común y trabajar por esa cohesión, que cohesionar no quiere decir homogeneizar. cohesionar quiere decir que oye, vivimos en la en el ágora, en el espacio público, tenemos cosas que tenemos que compartir, tenemos que también establecer cómo discutimos la diferencia y establecer unos valores, ¿no? Y yo creo que eso como base es también lo que tiene que dar pie a ese bienestar, entendido con bienestar, no es que tú puedas tener un Lamborghini, ¿no?, lo que tiene que ver con los derechos es que, a tí, ciudadano, ciudadana de esta nuestra sociedad, eh tengas una asistencia sanitaria buena, tengas eh tus necesidades básicas cubiertas sin que eso conlleve..., yo creo que eso es lo que hay que buscar.

LG: En ese sentido, un proyecto como este, una situación muy concreta, aterrizándola, ¿no?. En estos dos ámbitos, eh, están presentes.

JA: Sí, claro que están presentes, porque yo creo que al final los valores están y esto es una propuesta de solución material para trabajar esas esas cosas. Igual no es ni la

más prioritaria ni la más importante ni la que más impacto tiene, pero indudablemente sí que creo que tienen incidencia y están orientadas a eso, cohesión en el sentido además de hacer unir personas diferentes, realidades diferentes, hacerlas visibles, como decíamos en un espacio público donde te puede activar la sensibilidad y generar una labor pedagógica en la que en la que decíamos en cuanto a bienestar, porque genera una salud, ósea, estar con otras personas está estudiado que es bueno para las personas eso que se habla de la soledad no buscada también para intentar, ¿no?, pues buscar espacios de compañía y de conversación con otras personas, el aire fresco, eh, yo que sé, para el que también está pedaleando en el sentido hasta físico, no sé, yo creo que indudablemente sí que está alineado.

LG: Desde tu ámbito esta pregunta me parecía la tenía fuera de guion y la ha metido, vamos, con todo el cariño del mundo. Desde tu ámbito, ¿qué supone la bicicleta en su espectro más amplio del personal profesional? La bicicleta en sí, o sea, estamos hablando de bicicletas.

JA: Sí, para mí, joder, para mí la bici es vida. Sí, sí, sí. Para mí todo lo que sea de yo, soy una persona muy consciente de muchos de los privilegios de los que disfruto, eh, y pero no creo que sean lujo y uno de ellos es el poder desplazarme en mi ciudad en bicicleta. El poder ir a trabajar en bicicleta, el poder, bueno, eh, sí, moverme por mi ciudad, no viajo como me gustaría en bicicletas o porque son proyectos que tengo para futuro, lo he hecho antes en mi vida, antes de ser padre, pero para mí la bicicleta, pues bueno, es un modo de desplazamiento, de que te que es un buen una buena velocidad para para vivir, para desplazarte, para disfrutar de del entorno, del paisaje.... .

LG: En materia de movilidad sostenible ¿qué te qué te inspira?.

JA: Me inspira eh potencialidad y frustración, porque yo aquí también donde vive en un Donosti a muchas personas se les llena la boca con movilidad sostenible, pero no me lo creo. Hasta que no saquemos los coches de las ciudades y de los pueblos o busquemos otro tipo de modelo, la bicicleta siempre es la última, ¿eh?. Porque por un lado está el peatón, que todos los ciclistas son somos peatones, y por otro lado están los vehículos, ¿no?, de motor, coches de motor, ¿no?, Y ahí está la bici, pues yo creo que no se la reconoce ni por un lado ni por el otro, ni la solución de los bidegorris son lo

suficientemente buena como un espacio seguro para poder desplazarte en bici, las aceras hace tiempo ya que se nos echó y lo entiendo, aunque también a veces yo más que abogar por bidegorris, que también los bidegorris son importantes, son por una cuestión de convivencia, ¿no? de saber convivir, velocidad, saber interpretar cuando hay que bajarse y llevar la bici y no estar, ¿no?. Pero yo creo que eso se solucionaría y creo que, aunque sé que es muy complejo a día de hoy, pero es posible, coches fuera de las ciudades y todos esos canales asfaltados que tenemos para andar en bicicleta, lo vimos en la pandemia, eh, íbamos a salir mejores, mentira, y yo entiendo que hay ahí muchas una industria muy potente que es la de la automoción que no le interesa y muchos ciudadanos, ciudadanas también que en fin que no que somos así, ¿no?. Y que es una sociedad que nos movemos más que nunca, pero con menos actividad física que nunca, ¿no? Porque te vas en coche de un lado para otro, te has desplazado más kilómetros que nada, pero sentadito en un en un sofá.

LG: Por ir concluyendo, en caso de que la iniciativa fuese adelante, ¿a quién crees que correspondería la responsabilidad de este recurso?.

JA: Pues va conectado con lo de privado o público. Eh, depende, eh depende un poco también cómo se pueda dinamizar o promover eso en Getxo, cada lugar es un lugar diferente y hay también pues igual la fórmula en algún contexto ha sido una y en otra tiene que ser otro, y ahí como tú sabes perfectamente hay que saber cuáles son los agentes de cada ciudad, quiénes pueden ser los que puedan tener un interés, qué tipo de interés pueden tener, porque igual es un interés puntual y bueno, a la hora de pensar en la sostenibilidad de este tipo de proyectos, hay que tener todos esos elementos en cuenta, pero indudablemente creo que tiene una función pública que hacer en la línea de lo que hablamos de cohesión y salud pública, pero bueno, eso también se hace a veces desde el sector privado, desde el público, desde el híbrido si quieras, pero no me podría decir de quién de quien quiera liderarlo.

LG: Vale, pues para finalizar, ¿podrías expresar brevemente qué sensación te ha generado la existencia de esta iniciativa y su posible consolidación como proyecto viable?.

JA: La primera palabra que me viene y la confianza que nos tenemos es de, fricada, pero me encantan las fricadas, quiero decir, porque a veces hay que pensar lo no pensable para avanzar y romper con lo establecido, ¿no?, me parece que es una seguramente una fricada de decir, y no sé si tendrá que ver con haber visto, ¿no?, en los tuctuc u otra serie de herramientas en otros lugares, hostia, esto igual sirve también aquí para personas de la tercera edad, ¿no?. Y en ese sentido de hibridación o de mezclar o de pensar, como me dijo un profesor de antropología en su momento, a veces hay que tener hipótesis locas, ¿no? que empiezas a hablar entre..., vaya chorrada está diciendo este, ¿no? hostia, pues no es una chorrada, pues mira, si te hostia pues que está que está bien, que esto tiene un sentido, que esto se podría ahora, pero como si no lo hubieras pasado. ¿Cómo va a ir una en la tercera edad en bici, y venga ya? Este está no por eso fricada, pero en el en el sentido más positivo que para mí tiene la palabra.

LG: ¿Echas de menos algo de información? ¿Algo, que puedas, te debiera de haber aportado que te pueda aportar?.

JA: Eh, no, no. Bueno, evidentemente, como te decía, para mis respuestas, yo no tengo mucha información y tengo que tenerla en el sentido de poder pensar eh, en profundidad en términos de viabilidad, ¿no? pero en cuanto a concepto diríamos más abstracto, una mirada sociológica, un sentido de todos estos valores que hemos hablado, indudablemente está fenomenal y no tengo, evidentemente, me falta mucha información, ¿no?. Pero esa información también luego está en ese aterrizaje para quien lo haya querido querer liderar. Yo con la que me has reportado suficiente para poder reflexionar y compartir contigo estas....

LG: Muy bien. Pues estoy super agradecido. Quedamos a tu disposición por si necesitarás alguna cosa más y te daré feedback.

JA: Eso te iba a decir. Lo único saber a qué deriva, ¿no? Este este proyecto. Eso sí que te lo pido.

LG: Pues el compromiso está ahí.

ANEXO V: ENTREVISTA A GOTZON ZULUETA

A continuación, se presenta la transcripción literal del audio, indicando el diálogo entre Gotzon Zulueta (entrevistado, GZ) y Luis Graña (entrevistador, LG).

GZ: Mi nombre es Gotzon Zulueta y soy un profesional jubilado, licenciado en Medicina aunque mi ejercicio profesional lo he realizado en los servicios sociales del Ayuntamiento de Getxo con responsabilidad en la prevención de las drogodependencias, cooperación al desarrollo y envejecimiento activo, más concretamente en el programa Getxo Lagunkoia, que viene a ser el reflejo de la ciudad amigable con las personas mayores.

LG: Muy bien, pues comenzamos con el entorno de este proyecto. Vamos a hablar de Getxo y te pregunto directamente, ¿consideras que desarrollar esta idea para llevarla a cabo en Getxo podría resultar estar interesante para ti?.

GZ: Yo diría que para mí en particular no especialmente, porque no es la destreza en bicicleta una de mis especiales habilidades. Ando, circulo, dispongo de un par de bicicletas, pero no me siento cómodo con ella en la ciudad.

Ahora bien, llevar a Getxo una idea como la que estás proponiendo con este tipo de triciclos, me parece una idea que yo -sin pretender ser exagerado- diría que excepcional, básicamente porque es algo inédito. En Getxo no existe este servicio y podría ser de un interés particular.

Hemos pasado por el Getxo Bici, estamos ahora en el Bizibizi y podríamos estar con esta flota de triciclos cubriendo un ámbito muy importante de la población, que ya quiero resaltar y que lo diré a lo largo de esto igual un par de veces, me perdonáis. Quiero decir que Getxo es una población altamente envejecida. con más de un 36% de su población mayores de 60 a 1 de enero del 2025, lo cual viene a suponer exactamente que estamos tocando la puerta de las 28.000 personas mayores de 60, que serían susceptibles potencial usuarios de esta iniciativa. A priori estamos atribuyendo a los mayores de 60 una cierta pérdida de autonomía, una cierta incapacidad y que necesitarían optar por el triciclo y ser llevados.

Sin embargo, no hemos analizado en profundidad cuántas personas de estas 28.000 podrán disfrutar de una flotilla que ya no es el Bizkaizi tan siquiera, sino que sería el triciclo. El triciclo que me da esa seguridad y esa estabilidad que necesito sobre un trípode de tres ruedas.

LG: Por tanto, para ti quizás por tus motivaciones no sea tan interesante, pero para el entorno parece que sí, ¿no?.

GZ: Cuando hablamos de entorno, estamos hablando de un entorno de ciudad media/grande como es Getxo, que son 75.000 personas, que es un municipio que es el tercero de Bizkaia, detrás de Barakaldo con 100.000 y de la de la urbe de Bilbao y que por otra parte, tiene unas condiciones propias muy interesantes. En general, lo que estoy hablando es de un recurso para la ciudadanía inexistente en este momento. Por eso la palabra que utilizamos de que es inédito o sería inédito para hecho.

LG: ¿Me lo puedes desganar un poquito? A nivel social. Ya nos has comentado un dato que manejas por tu trayectoria, sobre el ámbito social y la cantidad de personas mayores que hay en el municipio. A nivel orográfico, económico, asociativo, logístico, Getxo, ¿qué características puede tener vinculadas a este proyecto?.

GZ: Como he mencionado, he sido durante 6 años técnico de un programa ambicioso como es Getxo Lagunkoia, la ciudad amigable con las personas mayores. Desde ese puesto, a Getxo siempre lo he visto como un municipio muy propicio para la experimentación piloto de cualquier proyecto dado que tiene una medida de 75,000 habitantes y que en este caso cuenta con una orografía muy favorable.

Puedo hablar de que en términos coloquiales de la estructura “asalchichada” de Getxo con 11 km de largo y 2 kms de ancho, pero que por el contrario, tiene 7 paradas de metro, por lo cual la comunicación ya es excepcional, solamente comparable a Bilbao.

Paralelamente, orográficamente tenemos una meseta donde la zona de Algorta, pero tenemos dos valles hermosos, uno hacia el mar y otro hacia el Bolúe, que nos pueden confrontar con esta idea, de circular lo más llanamente posible.

Socioeconómicamente, se le atribuye a Getxo una renta per cápita más bien alta, lo cual no quiere decir que esté distribuida equitativamente entre todas las franjas de población y demográficamente -como acabo de describir- cuenta con un 36% de personas mayores o si se quiere con 28.000 personas mayores.

Asociativamente desde el ámbito donde me he desenvuelto, que es el del bienestar social, puedo decir sin ningún rubor que tenemos un exceso de asociacionismo. En el tejido social organizado vinculado al bienestar social, podremos estar en torno a las 60 asociaciones donde desgraciadamente no hay una tendencia a la unidad de acción y cada una de las entidades agrupadas campa un poco a su aire, pero que bueno, todo ello no debería de ser óbice para poder considerar que Getxo es un municipio adecuado para este tipo de iniciativa dado su amplio espectro de posibles usuarias asociadas.

Por otra parte, Getxo también ha sido, por otra parte política y socialmente muy dado a llevar a cabo proyectos de cierto impacto mediático, de hecho, en el 2014 fue la ciudad europea del deporte. Pues bueno, aquí podríamos decir que si este proyecto se pusiera en Getxo, independientemente de que haya ideas similares de lo denominado “Bicis sin edad”, estas características que defines tú como movilidad en bicicleta recreativa o inclusiva, pero como proyecto empresarial, yo creo que pondría a Getxo en el en el mapa de la movilidad apoyada, de la movilidad no exclusiva, en relación del derecho al disfrute del espacio físico.

LG: Bien, ahora hablaremos de ellas. Eh, en tu opinión, ¿quiénes crees que podrían ser las personas potencialmente usuarias?.

GZ: Claramente, si la flotilla que tú describes tiene unas bicicletas que denominas convencionales y otras que son para transportar personas, pues las personas potenciales podían ser las 75.000, porque no descarto que en las bicicletas convencionales podría ir una familia en los cuales uno de los tutores va en bicicleta convencional y paralelamente lleva dos niños.

En consecuencia, me parece que podía ser todo el mundo. Ahora bien, siendo correctos con su uso y que es un recurso muy especial y que supongo caro creo que habría que ser más certero y por eso abogaría por las personas con déficit de movilidad. En

particular por supuestísimo todas aquellas personas en las que esta movilidad venga atribuida a una inicial discapacidad física., pero como ya digo, no me negaría no me negaría a que cualquier persona del municipio pudiera participar y por qué no tirar una piedra al agua, tal vez los turistas de los cruceros.

LG: ¿cómo lo verías? ¿Como un medio de transporte alternativo o simplemente de carácter recreativo?.

GZ: Inicialmente porque la percepción que me da este proyecto, es de una ambición importante, iría jugando suavemente y empezaría por un carácter recreativo y por una experiencia piloto, quiere decir con ello en una primera fase experimentar con quién lo necesita. Realmente desde el punto de vista de bienestar social.

Me refiero prioritariamente a estos colectivos destinatarios cuando hablo de movilidad reducida: discapacidad, personas con pérdida de autonomía, personas residenciadas. En fin, habría materia prima suficiente. Más adelante podríamos ir incorporándolo como transporte alternativo, pero vendrá dado por la mejora de la ordenación urbana, por la visibilización y la evaluación positiva de la experiencia y por un reconocimiento de la ciudadanía, aspectos en los que los procesos de son difíciles: Que la ciudadanía pudiera reconocer este recurso como algo loable, algo necesario o algo con lo que convivir naturalidad.

LG: En consecuencia, ¿debería de circular como cualquier otro vehículo solamente eh limitarse a la red de bidegorris? y aquí además me gustaría que aportaras esa idea de ciudades amigables en Getxo.

GZ: Personalmente opino que debería circular por donde sea necesario, en base a los usos que se le quiera dar. Utilizaría el término social de discriminación positiva. No es una bicicleta cualquiera. Imaginándome tus ocho bicicletas en línea, calculo que miden más de una piscina de 25 m y que esto tiene otras características. Desconozco el peso, desconozco las distancias entre ellas, en fin, pero podíamos llegar a que necesitemos una piscina de largo para circular.

Hablo de la orografía del municipio, pero estoy indirectamente hablando de la que va al margen de la ría o al margen del Bolue, porque la zona mesetaria, la de Algorta, la del camino hacia la Galea, me parece que entraña mayores dificultades.

Apoyándome en los datos de Getxo Lagunkoia podríamos decir que Getxo tendría alrededor de 32 km ciclables, de los cuales en la actualidad solamente 19kms son en exclusiva. El resto hasta los otros 32 están sujetos a un proceso de ordenación urbana diferente, difícil quizás, y sometiéndose, por ejemplo, a los planes maestros de otras estructuras supramunicipales, como puede ser Diputación, el propio gobierno o quien corresponda.

Por tanto, sí que habría que hacer desde el municipio una cierta discriminación positiva, alguna excepcionalidad para que se pueda circular en base a los diferentes usos. TITULAR.

No es lo mismo acudir a la Residencia con estos triciclos subiendo la cuesta de Txomintxu que pasear por la playa de Ereaga hasta el Puente Colgante. O imaginémonos que hay una salida para ir hasta Santurce y vamos a ocupar todo la barquilla del Puente Colgante en su gran mayoría.

Pues hay un aspecto que me gustaría remarcar y es que queremos dar un servicio de calidad, pero queremos dar un servicio seguro. Imagínate que a quien llevas es a tu ama en bicicleta y quieres como siempre lo mejor para ella, para su experiencia. Por tanto no podemos andar con medias tintas.

LG: Visto lo puesto hasta ahora, ¿podría tener futuro en cuanto a ser un servicio demandado por los colectivos que consideras destinatarios y me gustaría que le diéramos un una vuelta al carácter económico de la propuesta. ¿Tú crees que sería gratuito o de pago?.

GZ: Hoy en día, la gratuidad de servicios y prestaciones la veo de mal grado. La política del todo gratis porque las personas sean jubiladas, sean mayores o esto, no va conmigo. Creo que en los tiempos que corren y fundamentalmente porque los presupuestos son finitos, deberíamos de recurrir a una fórmula mixta de pago donde el

contribuyente, donde la persona usuaria aporte una cuantía a la que habría que determinar el carácter de la misma, para que se establezca una política de equidad, es decir, que nadie se quede atrás porque no puede pagarla.

Esta política de equidad por parte de las instituciones responsables tiene que ser garantista de este servicio en cuanto que si bien hemos dicho que la renta per cápita es alta, no todos ganan lo mismo. Además hay una cuestión que todavía socialmente está mal vista y es la de pedir la declaración de la renta para que en base a la misma cada cual abone en correspondencia. En resumen, desde sentido no a la gratuidad y sí a un servicio de copago según situaciones.

LG: ¿Te animarías a decirme cuánto pagarías por un servicio?.

GZ: No, yo quisiera que la ciudadanía o vosotros, los promotores de la iniciativa o quien corresponda digáis el precio.

Yo voy a aportar tres ejemplos que tengo muy presentes. Una barraca de niño, 5 minutos escasos de viaje, son 4 €. Ello significa que una tarde de barracas nos sale un dineral. Un cine tipo Artea está en los 8 € por una sesión de 90 minutos, sin mencionar las palomitas, la Coca-Cola o los productos que acompañamos por cuatro miembros,...es otro importante dineral para 2 horas escasas. Un servicio de ayuda a domicilio municipal para la atención a tus familiares estará en torno a los 25 € a la hora. Por tanto, correspondería a un conjunto de referentes sociales determinar el cuánto estaríamos dispuestos a pagar, si no vamos a exigir la declaración de la renta. Permíteme añadir que si lo equiparássemos al Bilbo Boats por la ría está entre 10 y 15 € dependiendo del perfil de las personas por un viaje, que nunca durará más allá de una hora.

Por tanto, creo que se puede más o menos ser coherente con esto y plantear un precio asumible, dentro de los márgenes del copago.

LG: Eh, este proyecto se lanza a una viabilidad empresarial y profesional. Hay ejemplos en el entorno, Bilbao, Donosti, Gasteiz y una gran red de “bicis sin edad”, si bien es verdad que con un apoyo importante en el voluntariado. Me gustaría que habláramos de la dicotomía esta entre el profesionalismo y el voluntariado.

GZ: Bueno, intentando mojarme,... no se nos ocurriría llevar a nuestra madre, a nuestros familiares mayores, a nuestras personas incapacitadas, a nuestra hija con una discapacidad en una bicicleta guiada por alguien que no supiera manejárla. El riesgo es importante. Al fin y a la postre para nosotros está llevando lo más importante de nuestra vida.

Si tenemos a nuestro familiar con una posible enfermedad grave no diagnosticada, siempre buscaremos el profesional de referencia mejor a nuestro alcance. Evidentemente cada uno de los profesionales es experto en su campo y estoy ya en directamente abogando por la profesionalidad. Yo si voy al frutero le voy a preguntar de fruta y no de las pastillas que me vienen bien para mejorar la salud.

Por tanto, lo estoy dejando suficientemente claro. Por tanto, abogo por la profesionalidad, agradezco, alabo y comparto el trabajo que el voluntariado realiza, pero siempre como complementario a una labor profesional.

Creo que en esta iniciativa hay niveles de riesgo que no debemos correr para evitar alguna cuestión simplemente del ámbito de la responsabilidad civil, por decir algo sencillo, que no estuviese cubierta y básicamente porque, repito, estas personas usuarias han sido cedidas por sus familiares para recibir un servicio de calidad.

LG: ¿Conoces como ciudadano el marco legal en el que se encuadra esta propuesta?.

GZ: Yo creo que no hay nada o todo dependiendo siempre de las lecturas de los términos legales que son múltiples y que son siempre muy diversas.

Podríamos entender que esto desde el punto de la salud aporta un nivel de bienestar emocional o psíquico impresionante. Desde el ámbito de la cohesión social puede ser intergeneracional, porque vamos a viajar familiarmente diferentes generaciones. De un modo indirecto estamos forzando a que la ordenación urbana o las normas de tráfico también puedan regular la circulación de estos vehículos ¿Estaríamos en onda con la agenda 2030? Sí, también estamos en onda porque no contaminamos, por

una movilidad sostenible. Y con la ley del deporte y la actividad física? Relativamente... depende quién empuje la bicicleta.

En suma, indirectamente hay diversos ámbitos que podrían regular al respecto pero ninguno –creo- lo hace específicamente dada la novedad de la idea, sin embargo entiendo que hay lecturas legales que, de modo indirecto, apoyen la puesta en marcha de esta iniciativa.

LG: Desde tu ámbito, ¿qué características tiene un proyecto inclusivo?.

GZ: Habitualmente cuando hablamos de inclusión utilizamos esa máxima de que “no se quede nadie atrás”. Y para que no se quede nadie atrás, estamos hablando por género, por dinero, por origen, por opción sexual.... Yo lo vería como que este proyecto es inclusivo, pues porque alguien se le ha ocurrido transportar personas que de otro modo tal vez no pudieran hacerlo.

Esto es una copia de los rickhaws asiáticos, donde los conductores sobre dos ruedas llevan en la India, en Japón, en China, personas en modo de transporte. Aquí se acomoda esta idea a la realidad occidental, y se incluye la motorización.

Es inclusivo. Porque entre los colectivos destinatarios están las personas con pérdida de autonomía y las personas con discapacidad aunque me sigue preocupando la equidad económica.

LG: Profundiza si te parece bien.

GZ: A ver, este proyecto me parece de una ambición y de un atrevimiento importante. A priori vislumbro que esto tiene que ser un equipo de trabajo entre la iniciativa privada e instituciones de diversa índole.

Ya adelanto que me gustaría que esto fuese un proyecto liderado desde las instituciones, porque al fin y al cabo no podemos perder de vista que yo potencialmente he descrito 75000 usuarios y la responsabilidad de esos 75000 habitantes es municipal, es del Ayuntamiento.

Paralelamente podría decir que se podría apoyar en la Diputación Foral. De hecho las Bizkaibizi son de Diputación Foral. Lo único que estamos haciendo es dar una vuelta de tuerca y ganar otro espacio, otro espacio de inclusión al idear triciclos eléctricos para colectivos necesitados de este tipo de vehículos.

Además, me parece que es un proyecto que yo intuyo carísimo. ¿Quién puede financiar una flotilla de estas? ¿Quién motivar a estos colectivos a usar estas bicicletas? ¿Quién aportaría el posible copago? ¿De quién responsabilidad?. Conozco la existencia de proyectos precedentes a tres bandas y me parecen que son experiencias de las cuales tenemos que, aprender de quién lo ha hecho bien.

LG: ¿Qué supone para ti abordar un proyecto de estas características en materia de cohesión social, de bienestar social?

GZ: me parece que lo es, lo es todo.

Podemos hablar por ejemplo, de sacar a las personas de la residencia, aportando un elemento más que es el bienestar emocional quizás esta parte ha quedado un poco más más dejada de la mano y siempre ha sido eh un pariente menor.

También todo lo que tiene que ver contribuir a políticas de romper con el aislamiento, con este término que denominamos hoy en día la soledad no deseada. Eh, son cuestiones importantes.

Del mismo modo, todo lo que tiene que ver todo tiene que ver con proporcionar un respiro a los cuidadores. Las personas cuidadoras tienen una pesada mochila, feminizada en la mayor parte de los casos con respecto a sus familiares, con las a las cargas familiares que se incrementan por el cuidado de las personas mayores que nos vamos deteriorando por pura lógica de la obsolescencia programada del cuerpo humano.

Entonces, bueno, eso es muy importante porque los cuidadores puedan coger un respiro.

LG: Hay una pregunta. que me apetece mucho hacer a las personas entrevistadas, que es sobre la bicicleta. ¿Qué supone para ti la bicicleta en su espectro más amplio?.

GZ: La bicicleta en este caso, yo creo que es un recurso de disfrute. Lo cual no debiera ser obstáculo para tender a que sobre este eje vertebrase una futura circulación en un municipio que describo con 32 km de bidegorri.

Ahora bien, no todo el mundo tiene esas posibilidades y puede permitirse un gasto de estas características. Hay empresas vascas del mundo de la bicicleta que tal vez se podían plantear producir modelos para las personas mayores por ejemplo. Es lo que viene en denominarse “silver economy”, que significa economía de plata por el color del pelo de los usuarios. Es decir, también las personas mayores pueden ser motivo de generar economía en esta sociedad.

LG: Ya lo has mencionado y no sé si quieres completar un poco más...en el caso de que la iniciativa fuese adelante, ¿a quién crees que le correspondía la responsabilidad de ésta?.

GZ: Estamos hablando de un proyecto que se describe empresarial de bicicleta recreativa e inclusiva en Getxo por lo que considero que la responsabilidad inicial recae en la empresa promotora de la iniciativa.

Ahora bien, la responsabilidad sobre la ciudadanía de Getxo, la básica, la de la de primer nivel es del Ayuntamiento, aunque la pregunta más certera sería ¿a quién correspondería esto en el Ayuntamiento? Entiendo que hay por hacer una importante labor coral desde lo local, más aún, incluso desde lo público y lo privado en aras a hacerlo realidad.

Por su parte, el Ayuntamiento tendría que mover a todos sus pilares administrativos, cada uno en su ámbito de responsabilidad y de competencia para que funcionasen al unísono y lo digo porque esto sí me parece un reto difícil.

LG: Para finalizar, ¿podrías brevemente expresar qué sensación te ha generado la existencia de esta iniciativa y su posible consolidación como un proyecto viable?.

GZ: Sí, claro. Lo podríamos definir con el conjunto de “íes”: la I de idóneo, la I de innovador, la I de inédito, la I de inclusivo...para mí es un proyecto que reúne todas estas características, lo que implica que es importante, imprescindible, ilusionante...

LG: ¿Echas de menos algo de información que no te haya podido aportar?.

GZ: Sí. Fundamentalmente datos sobre las bicicletas-triciclos. Me muevo en suposiciones: Atribuyo que una bicicleta vale 10,000, pienso que el convoy de bicicletas ocupa el largo de una piscina, cuánto duran estas bicicletas,...qué vida media tienen,... en fin, todo este tipo de cuestiones en torno a la bicicleta. Me gustaría poder exponer estas bicicletas en público, pues hasta que no lo ves no te haces idear.

LG: Bueno, pues esta información junto con el feedback de lo que ocurra con este proyecto te lo haré llegar lo antes posible, agradecerte tu tiempo y nada. Hasta la próxima que nos veamos.