



**ASPECTOS PSICOSOCIALES  
Y COMUNICATIVOS DE LA  
MOVILIDAD  
SOSTENIBLE**

**GRUPO DE INVESTIGACIÓN**

**Seminario**  
**Aspectos psicosociales de la**  
**movilidad sostenible en la ciudad**  
**Universidad Complutense de Madrid.**

**INFORME FINAL**  
**Junio 2017**



**Seminario "Aspectos psicosociales de la movilidad sostenible en la ciudad", Universidad Complutense de Madrid.**

**INFORME FINAL  
Junio 2017**



## INDICE

Introducción \_\_\_\_\_ pág 3

Resumen del Seminario Seminario  
"Aspectos psicosociales de la movilidad  
sostenible en la ciudad"

*Pablo Redondo* \_\_\_\_\_ pág 5

Estudio "Percepción social del uso  
de la bicicleta como medio de  
transporte sostenible" \_\_\_\_\_

pág 8



## Introducción

Este Informe recoge los principales resultados del Seminario "Aspectos psicosociales de la movilidad sostenible en la ciudad", organizado por el [Grupo de investigación Aspectos psicosociales de la movilidad sostenible](#), de la [Asociación de Estudios Psicológicos y Sociales](#) y la [Asociación para la Difusión de la Economía Crítica y Social \(ADECS\)](#), que se celebró el miércoles 29 de marzo en la Facultad de CC. de la Información de la Universidad Complutense de Madrid.

The poster features a large black silhouette of a bicycle with a megaphone shape integrated into the frame. The background is a gradient from white to red. Text on the left includes the date '29 de marzo a las 16h' and the logo 'GRUPO DE TRABAJO BICICLETA Y MOVILIDAD SOSTENIBLE'. The main title is 'Seminario Aspectos psicosociales de la movilidad sostenible en la ciudad', with 'Asociación Psicosociales y ADECS' and 'CC. de la Información, UCM' listed below.

Dicho encuentro, que contó con la asistencia de usuarios de la bicicleta, representantes institucionales y un conjunto de expertos sobre movilidad sostenible procedentes de diversos campos de las ciencias sociales, tuvo como objetivo el debate y el intercambio de conocimientos sobre el papel que los factores psicológicos y sociales tienen en la elección de los medios de transporte sostenibles en el contexto urbano. Entre otros materiales y con el objetivo de dotar al seminario de mayor profundidad, el encuentro contó con





cuatro ponencias iniciales a cargo de Pilar Vega, Javier Garcés, Miguel Ángel Ramos Gabilondo e Isidro Jiménez Gómez. Además, en la posterior mesa de debate participaron David Lois, Mariola Olcina Alvarado, Francisco Palací, Pablo Redondo, Aida Rodríguez García y Alejandro Salcedo. Otro de los recursos que sirvió de base para el debate fueron los resultados de un estudio preliminar sobre la percepción del uso de la bicicleta que el Grupo de Investigación viene realizando desde hace más de un año. Este estudio preliminar, que recoge las respuestas de una muestra de casi 500 personas, mayores de edad, usuarios y no usuarios de bicicleta, nos ofrece una perspectiva de los principales factores en juego en la elección de este vehículo como medio de transporte.



Además, durante esta jornada se llevó a cabo por parte de los asistentes un debate sobre las cuestiones expuestas con anterioridad y cuyas principales aportaciones se presentan en este documento.

Así pues, este informe reúne buena parte de los materiales que alimentaron el seminario celebrado en la Universidad Complutense de Madrid, así como las conclusiones extraídas de las intervenciones realizadas por el conjunto de expertos que asistieron al encuentro, a los cuales estamos sumamente agradecidos.

Madrid | Zaragoza, mayo de 2017

Asociación de Estudios Psicológicos y Sociales y  
Asociación para la Difusión de la Economía Crítica y Social (ADECS)



## **Seminario “Aspectos psicosociales de la movilidad sostenible en la ciudad”**

*Pablo Redondo*

El debate que se produjo durante el Seminario parte con la premisa de que en el estudio de la movilidad sostenible se debe tener en cuenta la existencia de una serie de elementos tanto objetivos como subjetivos que ejercen una influencia mutua entre sí y marcan las pautas del desarrollo de la movilidad sostenible. Y es que actualmente nos encontramos en un momento de transición respecto a la movilidad, hasta ahora monopolizada por el automóvil, en el que se están sucediendo una serie de cambios estructurales pero también individuales. Por ejemplo, algunas políticas de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte eran impensables hace diez años, en cambio, la sociedad ha respondido positivamente. También está despertando una mayor conciencia medioambiental que reclama un cambio de modelo, aunque más que por una causa ecológica, por motivos de salud, a consecuencia de una mayor concienciación de los efectos nocivos de las emisiones contaminantes de los vehículos motorizados. En definitiva, está cambiando el comportamiento de la sociedad respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte, y este cambio viene motivado, en parte, por las actuaciones de distintas entidades y colectivos. Pero también existen resistencias inherentes a una cultura del automóvil muy arraigada.

España es uno de los países europeos donde más gente se desplaza caminando en las ciudades, lo cual es indicativo de que hay una mayor oportunidad frente a otros modelos de ciudades europeas que no están diseñadas para el tránsito a pie. Sin embargo, durante los años del *boom inmobiliario* se ha expandido la ciudad, generando unas mayores distancias en los desplazamientos urbanos y, a la postre, trasladando al extrarradio los lugares de ocio y los centros laborales y educativos. Ni si quiera ciudades consideradas como modelo de ciudad sostenible han conseguido escapar de este fenómeno, como le pasa a Vitoria, donde, a pesar de haberse reducido el uso del automóvil, ahora es necesario recorrer distancias mayores, habiendo una mayor dependencia del transporte público motorizado. Todo esto se traduce en una mayor dificultad para la proliferación de la bicicleta, que debe abrirse paso en un modelo de ciudad diseñado exclusivamente para el automóvil.

A la luz de lo anterior, uno de los principales argumentos planteados en el debate defiende que para mermar la supremacía del automóvil en la ciudad es necesario conceder privilegios a los medios de transporte que plantean una alternativa sostenible. Esta idea hace referencia a la bicicleta y al transporte público, pero también al tránsito peatonal, para el que habría que fomentar la creación de sendas exentas de impedimentos para que la gente disfrute caminando y así fomentar esta forma de



desplazamiento. Lo mismo es aplicable al desplazamiento en bicicleta y en transporte público, porque, claro, el medio de transporte que actualmente goza de tales privilegios es el automóvil, y es necesario revertir ese modelo. Aunque realizar tal cambio en el patrón de la movilidad requiere de un arduo proceso de transición en el que debe hacerse frente a una serie de impedimentos no sólo estructurales, también culturales, pues hay en la sociedad unos elementos simbólicos muy potentes que resisten al cambio de modelo de movilidad y que llevan a parte de la ciudadanía a posicionarse en contra de facilitar la movilidad sostenible, especialmente cuando ello conlleva una pérdida de privilegios por parte de los conductores de automóviles. Es por ello que, al igual que ocurrió en su día con la implantación de carriles bus, es una medida que genera polémica, pero, a pesar de ello, como pasó con estos, cabe esperar que finalmente se logrará su integración en el modelo urbano de movilidad.

Respecto a la introducción de la bicicleta en la ciudad, existe un extenso debate que cuestiona si debe introducirse invadiendo el espacio del coche o si, por el contrario, debe hacerse creando vías segregadas.

Por una parte, es la presencia de ciclistas en la calzada lo que permite la concienciación por parte de los conductores, lo que hace que bajen la velocidad y, finalmente, pueda haber una convivencia (como se ve en el caso de las vías 30, que, pese a la hostilidad presentada al inicio, en cuestión de años se ha conseguido un mayor respeto a los ciclistas), pero, por otra parte, el hecho de tener que ir por la calzada, corriendo el riesgo que presenta el compartir la vía con los automóviles, puede retraer a mucha gente, dificultando la incorporación de nuevos ciclistas y excluyendo a algunos perfiles de usuarios con mayor vulnerabilidad. De hecho, uno de los factores de rechazo para los no usuarios de la bicicleta como medio de transporte es la percepción del riesgo, en cambio, esa percepción disminuye con el uso de la bicicleta. Pero los carriles bici no son siempre una buena solución, pues el carril bici sólo será útil si invade el espacio del coche, nunca el del peatón; además, el hecho de que existan carriles bici provoca que, a ojos del conductor, el ciclista deba ir por el carril bici y no por la calzada, pero en numerosas ocasiones el mal estado de éste dificulta su utilización, con el resultado de no tener los ciclistas realmente un espacio por el que circular.

Por lo tanto, los carriles bici, en exceso, no favorecen la consolidación de la bicicleta como medio de transporte, pero la ausencia de ellos frena la incorporación de nuevos ciclistas. Es por ello que, tal vez, la solución pase por crear un modelo mixto que facilite la incorporación de los ciclistas a la circulación urbana, compartiendo el espacio con el resto de vehículos, mediante medidas como las vías pacificadas, con reducciones de velocidad que aseguren la seguridad de ciclistas, y la incorporación de carriles bici en las zonas con mayor peligrosidad, que, quitando espacio de circulación a los vehículos motorizados, asegure a los ciclistas, entorpezca el tráfico motorizado y, en definitiva, contribuya al incremento de la utilización de la bicicleta como medio de transporte



sostenible. Además, el incremento del uso de la bicicleta se ha visto acompañado de una reducción del índice de accidentes, es decir, que el aumento del número de ciclistas se ha visto acompañado, a su vez, por una reducción del riesgo. Por lo tanto, puede que exista una relación de reciprocidad entre ambos factores.

Por otra parte, existen distintas culturas y usos de la bicicleta, pues, mientras que para algunos individuos es un medio de transporte y la utilizan para sus desplazamientos diarios, en el polo opuesto hay quienes sólo la utilizan como elemento de ocio o deportivo, como quienes únicamente la cogen para dar un paseo en familia los fines de semana o para hacer ejercicio. Aunque también existen posiciones intermedias entre ambos modelos. Esto hace que surjan ciertas limitaciones en cuanto a las estrategias de reivindicación de su uso, pues, normalmente, se realizan desde un discurso ecologista que no cala en todos los estratos de la sociedad, y, además, hace que se asocie la bicicleta como un elemento para disfrutar de la naturaleza, es decir, para ir al campo, al parque, etc.; en cambio, la visión del ejecutivo que utiliza la bicicleta para ir a trabajar parece fomentar más el uso de ésta como medio de transporte alternativo al coche, rompiendo ciertos estereotipos asociados al uso de la bicicleta. Y es que la estrategia tiene que pasar por romper los estereotipos del usuario de la bicicleta, haciendo que no se asocie el ciclista urbano a unos grupos sociales concretos, que, al igual que sucede con el coche, el metro, etc., la bicicleta no parezca que es cosa de unos pocos, sino que cualquiera puede usarla en sus desplazamientos diarios.

Finalmente, otro punto de contención del uso de la bicicleta puede ser la cuestión de la jerarquía existente en el actual modelo de movilidad urbana, en el que el coche está en la cúspide y la bicicleta en el último escalafón de la jerarquía. Si a ese nivel de jerarquía, esa competición sobre quién va más rápido en la calzada, que también se extiende entre los propios ciclistas, se le suma el componente de género, puede encontrarse una de las posibles explicaciones a que exista un menor índice de mujeres usuarias de la bicicleta. A esto hay que añadirle el hecho de que la carretera es uno de los espacios de la sociedad donde más persiste el machismo, como consecuencia, tal vez, de que los medios de transporte han sido tradicionalmente cosa de hombres, lo que desemboca en que las mujeres ciclistas deban enfrentarse diariamente a una gran cantidad de conductas machistas por parte de otros usuarios de la vía. Al sumársele a la posición de debilidad de la bicicleta frente al resto de vehículos una mayor propensión a sufrir enfrentamientos y ofensas por el hecho de ser mujer, puede ser un factor de contención de una mayor incorporación de la mujer al uso de la bicicleta, ya sea porque le desanime a subirse a la bicicleta o que incluso le lleve a bajarse de ella. Esta cuestión de género también se extiende al nivel académico, pues en el estudio de la movilidad predomina el número de hombres, por lo que se da una perspectiva masculina en la construcción del nuevo modelo de movilidad. Como consecuencia, no hay una perspectiva de género en el ámbito de la movilidad.



## Estudio “Percepción social del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible”

Este estudio se ha llevado a cabo en dos fases, con una primera recogida de datos durante el primer trimestre del año 2016, y una segunda etapa en el primer trimestre de 2017. Está basado en las respuestas de una muestra de 404 personas, mayores de edad, usuarios y no usuarios de bicicleta, a un amplio cuestionario que incluía aspectos fundamentales sobre la percepción social y opiniones personales sobre el uso de bicicleta para la movilidad urbana. También se ha estudiado, a través de este cuestionario, los problemas principales que los usuarios y no usuarios de bicicleta tiene para desplazarse por este medio.

### *Percepción social del uso de la bicicleta para la movilidad urbana.*

El **deseo de una transformación de la movilidad urbana que favorezca el uso de la bicicleta**, lo expresan los ciudadanos encuestados de una forma extremadamente contundente: el 96% cree que *“en mi ciudad debería haber más bicicletas y menos coches”* y el 90% que *“mi ciudad tendría que estar mejor adaptada para el uso de la bicicleta”*. En ambos enunciados, solamente el 1% se manifiesta expresamente en desacuerdo.

Consecuentemente con estas posturas, los encuestados reclaman medidas de los poderes públicos para potenciar el uso de la bicicleta en la ciudad: un elevadísimo 92% cree que *“habría que realizar campañas para que los ciudadanos utilicemos más las bicicletas para desplazarnos por la ciudad”* y, en una posición crítica muy mayoritaria (89%), creen también que *“los políticos no adoptan medidas para que, de verdad la bicicleta pueda ser usado por los ciudadanos para ir al trabajo o moverse por la ciudad”*.

La opinión favorable de la mayoría de ciudadanos respecto al uso de la bicicleta como medio de movilidad urbana, se confirma cuando se les presenta un enunciado que evita el posible sesgo hacia la respuesta afirmativa: solamente un 7% cree que *la bicicleta no es un medio adecuado para moverse por la ciudad*.

Otra de las conclusiones fundamentales que se desprenden de las respuestas de los encuestados, es la percepción de que **se ha normalizado del uso de la bicicleta como medio de movilidad urbana para todos los ciudadanos**, abandonando cualquier tópico o prejuicio que asociara el uso de la bicicleta a determinadas personas, edades o grupos sociales. Prueba de esta normalización son los siguientes datos:

- Solamente un 1% de los encuestados cree que *“usar la bicicleta para desplazarse por la ciudad es más propio de jóvenes que de adultos o personas mayores”*, o que sea *“más propio de hombres que de mujeres”*.



- Ni una sola persona entre los encuestados cree que *“quienes usan la bicicleta lo hacen porque no tienen dinero para comprarse una moto o coche”* y solamente un 4% cree que *“las personas que usan bicicleta para desplazarse suelen ser de una clase social más baja que los que lo hacen por otros medios”*.
- Es un porcentaje reducido, aunque más significativo (11%), el de los que creen que para *“para desplazarse en bicicleta por la ciudad, hay que tener un buen estado físico”*.

No obstante, prueba de que algunos prejuicios subsisten, es que un significativo 17% de los encuestados está de acuerdo con que *“las personas con medios económicos, o trabajos de responsabilidad no usan la bicicleta para desplazarse”*. El 60% está expresamente en desacuerdo con este enunciado.

### ***Principales problemas de los usuarios de bicicleta para desplazarse por este medio.***

Los usuarios de bicicleta han señalado, como **principales problemas para desplazarse por ese medio, en orden de importancia**, los siguientes:

- **Los conflictos con los conductores de automóviles, motos o autobuses, que no respetan a los ciclistas.** Este es el problema que ha sido señalado por un mayor número de usuarios de bicicleta (94%). El 68% de estos usuarios considera que se trata de un problema muy importante.
- **El peligro de robo cuando se deja aparcada** la bicicleta es el segundo problema para el desplazamiento de los ciclistas, ya que es señalado por el 90%, y el 62% lo considera muy importante.
- **La invasión de carriles bici por peatones y coches**, también es un problema muy relevante para la inmensa mayoría de usuarios de la bicicleta (89%). El 52% lo considera como muy importante.
- El 86% señala como problema **la falta de carriles bici o vías pacificadas**. Para el 49% se trata de un problema muy importante.
- **El peligro que supone circular en la ciudad** es un problema para el 85% de los usuarios de bicicleta, de los cuales el 52% consideran este problema como muy relevante.
- **La dificultad para dejar aparcada la bicicleta, en lugar seguro, fuera de casa** preocupa al 82% de los ciclistas, de los cuales el 56% consideran que esta dificultad es un problema muy relevante.



- **No poder llevar la bicicleta en los transportes públicos como metro, tren o autobús** es un problema para el 78% de los usuarios de bicicleta de los que el 43% lo consideran como muy importante.
- Por último, **los conflictos con los peatones**, aunque menos frecuentes que con los otros vehículos, es señalado como problema por el 68% de los ciclistas, y el 23% lo consideran muy importante.

**Otros problemas** que han señalado un número significativo de los usuarios de bicicletas, aunque no de forma tan mayoritaria como los anteriores, son la *dificultad para sacar y meter la bicicleta del domicilio* (46%) y *no conocer las normas de circulación, las señales o direcciones en la calzadas, etc.* (36%). En cambio, los *conflictos entre los propios ciclistas* son mucho menos frecuentes, ya que son señalados como problema por el 17%, y solamente el 4% lo considera importante.

Finalmente, la imagen social del usuario de bicicleta como medio de movilidad, no parece ser ya un problema para la mayoría. Solamente el 13% considera que es un problema que *la bicicleta pueda no dar buena imagen o estar mal visto en el trabajo o en algunas actividades sociales*, y un reducido 3% lo señala como problema importante.

### ***Principales problemas que perciben los no usuarios de bicicleta para desplazarse por este medio.***

También se han analizado las dificultades que, quienes no son usuarios de bicicleta, consideran que tendrían para usar este medio para su movilidad. De esta forma se pueden conocer los motivos que hacen que estas personas no se animan a usarla.

Los **problemas más importantes** que señalan los encuestados no usuarios de bicicleta coinciden, en gran parte, con los indicados por los usuarios y se refieren fundamentalmente a las **dificultades de tráfico y los problemas de seguridad**:

- **El peligro que supone la circulación en la ciudad** es señalada como problema por el 91% y es muy importante para el 70%.
- Casi el mismo porcentaje (89%) señala como problema los **conflictos con los conductores de automóviles, motos y autobuses que no respetan a los ciclistas**, que es señalado como problema muy importante por un elevado 75%.
- **La invasión de carriles bici por peatones y coches** es visto como un problema para desplazarse en bicicleta por el 87% de no usuarios, entre los que 61% lo consideran como muy importante.



- La **falta de carriles bici o vías pacificadas** es un problema para el 82%, y el 62% lo destaca como problema importante.
- El **peligro de que la bicicleta sea robada cuando se deja aparcada**, es problema para el 80% de no usuarios, entre los que el 53% lo consideran como muy importante.
- La **dificultad para dejarla apartada en lugar seguro fuera de casa** es problema importante para el 54% y no importante el 23%.
- Para el 73% de no usuarios sería un problema para la movilidad en bicicleta **los conflictos con los peatones que no respetan a los ciclistas**. Estos conflictos son un problema importante para el 37%
- **No poder llevar la bicicleta en los transportes públicos (tren, metro, tranvía)** es considerado como problema por el 61% de los no usuarios, entre los que el 41% lo consideran como muy importante
- **Sacar y meter la bicicleta del domicilio** es visto con más como problema por el 61% de usuarios de bicicleta. El 27% lo consideran un problema muy importante.

**No son problemas para la mayoría de no usuarios**, *"no conocer bien las normas de circulación o las señales de tráfico, las direcciones de las calzadas, etc."* (es un problema para el 38% y el 18% lo señala como importante), ni *"los conflictos con otros ciclistas"* (lo señalan el 30% y lo consideran importante el 12%),

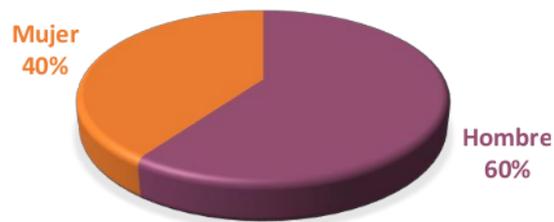
En cuanto a **los problemas específicos que retraen a quienes no usan la bicicleta como medio de transporte**, el principal es *"no tener suficientes condiciones físicas para desplazarse en bicicleta"*, que es señalado por el 51%, y que es considerado como problema importante por el 24%. Un porcentaje menor (45%) señala como problema *"no disponer de bicicleta"*, lo que es considerado como importante por el 22%.

Finalmente, se confirma que la **imagen social que va asociada al uso de la bicicleta**, solamente detrae a una pequeña minoría. Un reducido 7% cree que *"desplazarse en bicicleta no da buena imagen o que está mal visto en algunas actividades sociales"* (solamente el 1% lo considera muy importante) y, únicamente, el 4% cree que sería un problema *"la imagen social poco adecuada que daría desplazándose en bicicleta teniendo en cuenta mi edad o posición social"*. Solamente el 1% el que considera esta cuestión como un problema importante.

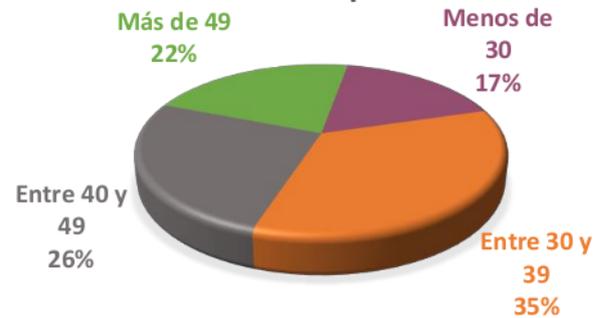


## 1. Características de la muestra

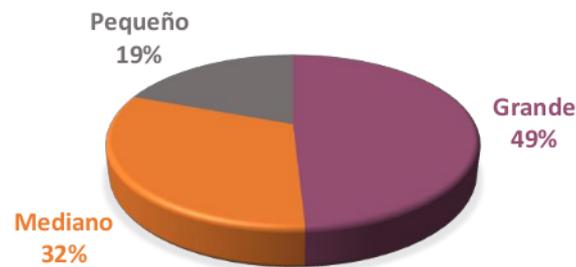
### Distribución por sexo



### Distribución por edad

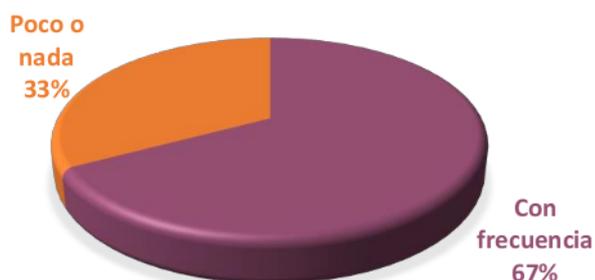


### Distribución por tamaño de núcleo urbano

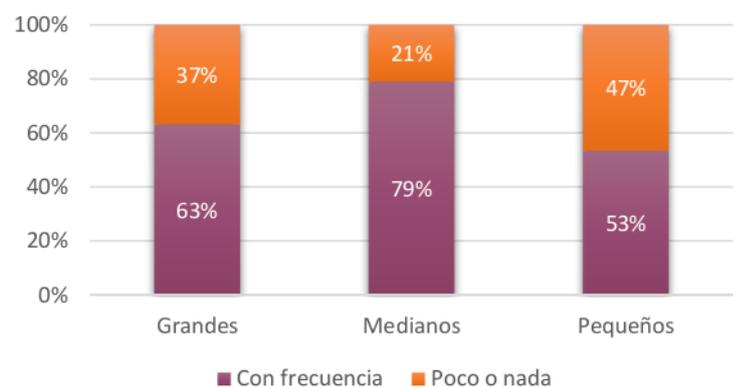


## 2. Uso de la bicicleta

### Uso de la bicicleta en los desplazamientos dentro del casco urbano

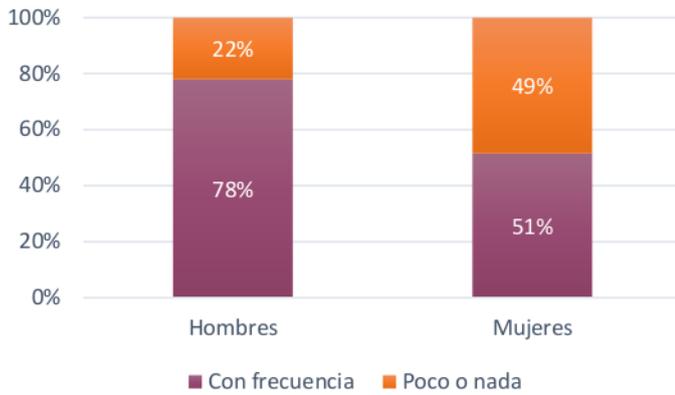


### Desplazamientos en bicicleta dentro del casco urbano según su tamaño

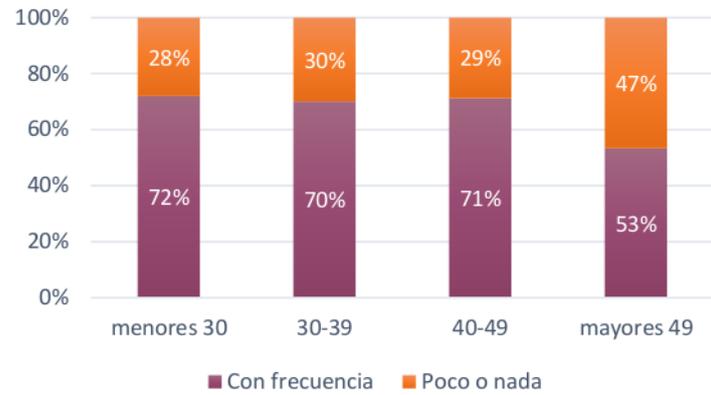




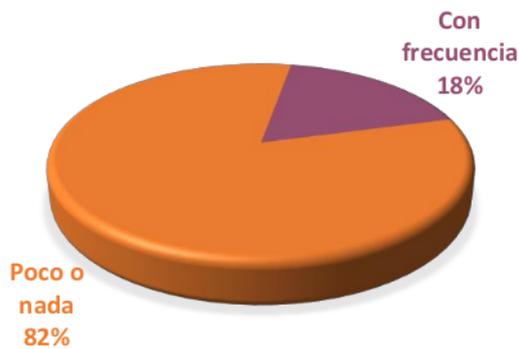
### Desplazamientos en bicicleta dentro del casco urbano según sexo



### Desplazamientos en bicicleta dentro del casco urbano según edad



### Uso de la bicicleta en los desplazamientos fuera del casco urbano



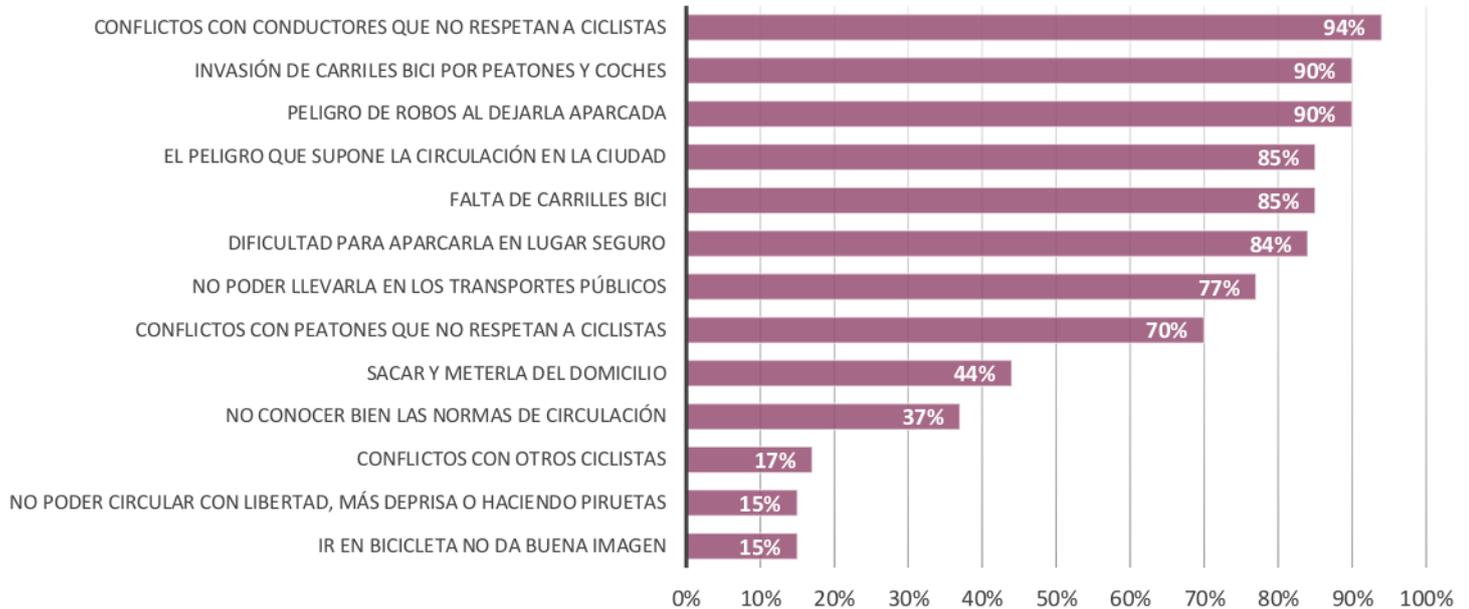
### Uso de la bicicleta como actividad de ocio o deportiva



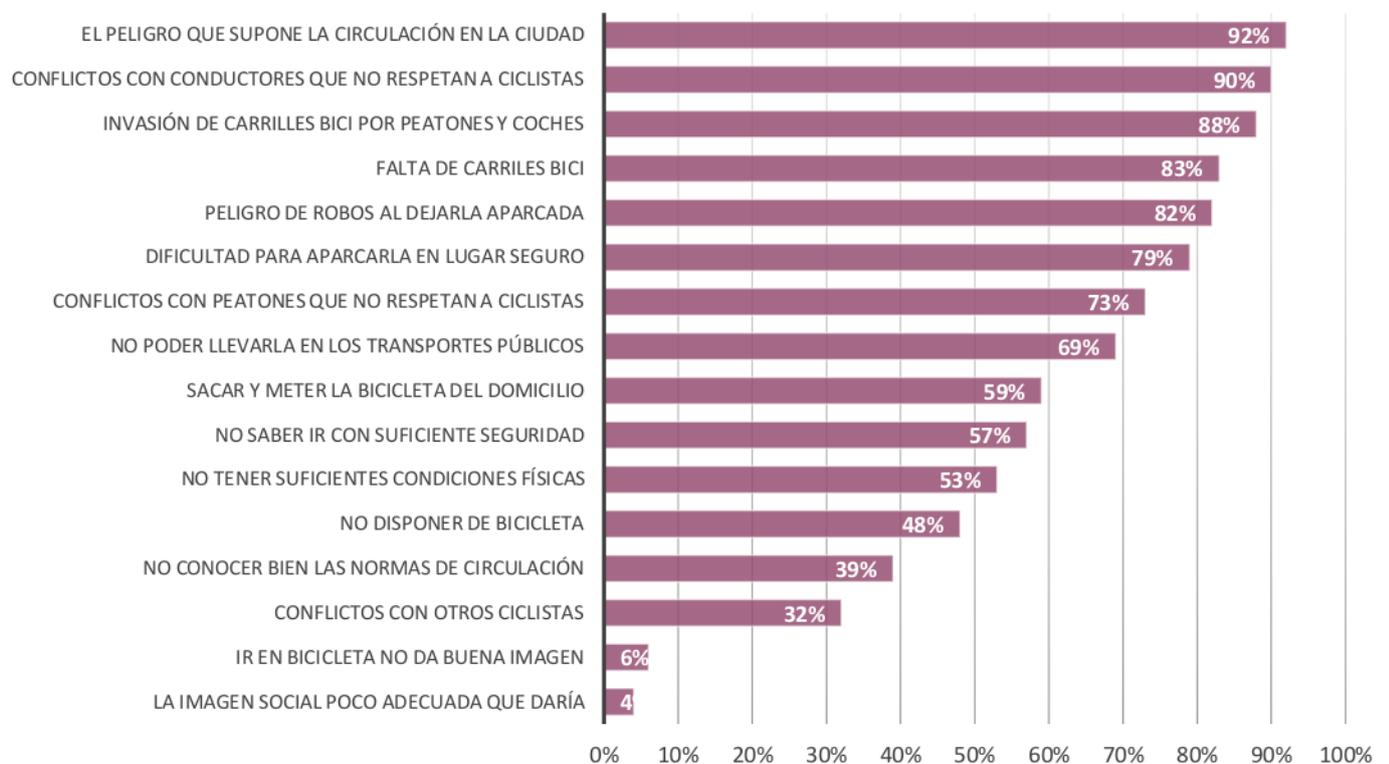


### 3. Dificultades para el uso de la bicicleta

#### Principales dificultades de los usuarios para desplazarse en bicicleta



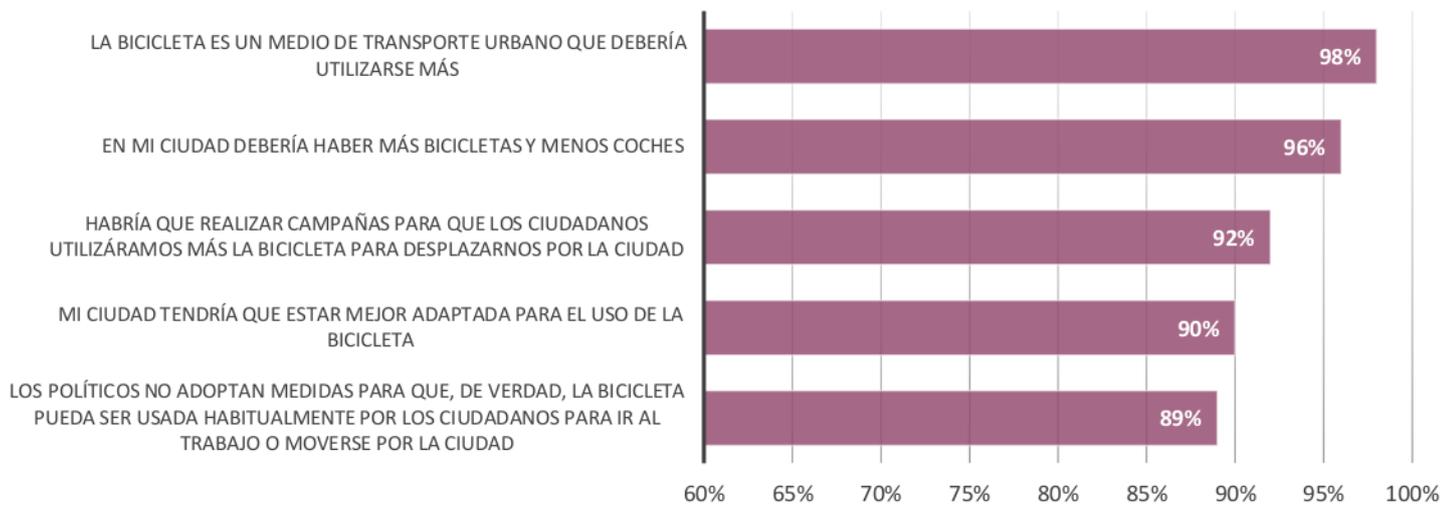
#### Principales dificultades de los no usuarios para desplazarse en bicicleta





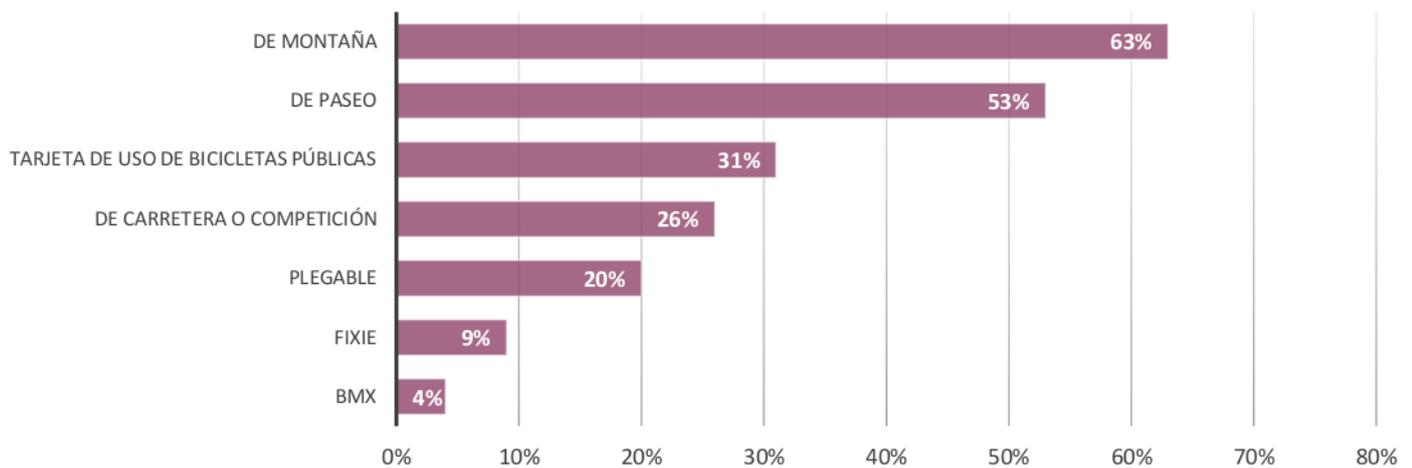
## 4. Percepción social de la bicicleta

### Percepción social de la bicicleta



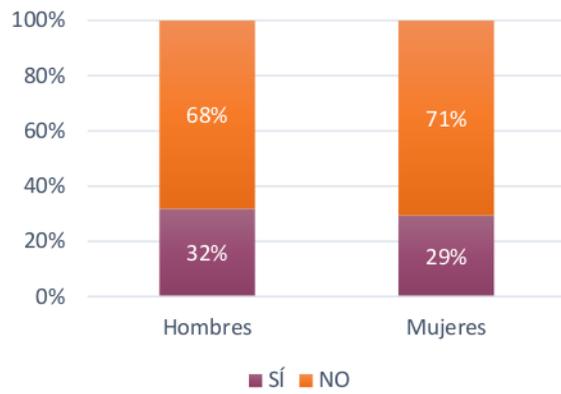
## 5. Equipamiento relacionado con la bicicleta

### Tipos de bicicleta más utilizados

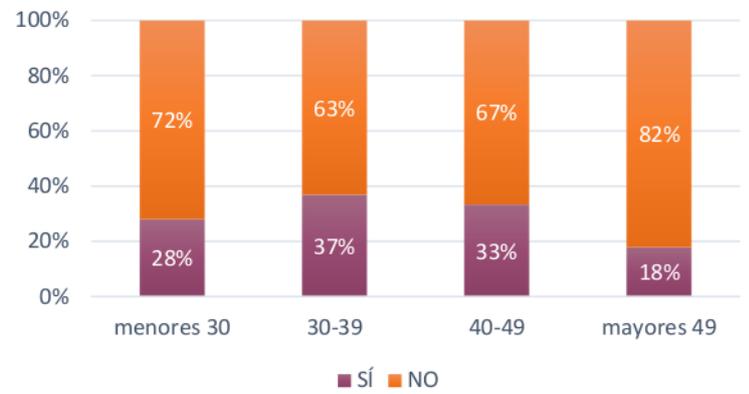




### Posesión de tarjeta de uso de bicicletas públicas según sexo



### Posesión de tarjeta de uso de bicicletas públicas según edad



**GRUPO DE INVESTIGACIÓN**  
**Aspectos psicosociales de la movilidad**  
**sostenible, de la Asociación de Estudios**  
**Psicológicos y Sociales y la Asociación para la**  
**Difusión de la Economía Crítica y Social (ADECS)**

