



# Bicis en ciudad, lento avance

La bicicleta es un transporte ideal en estos momentos: individual y no contaminante. Los ayuntamientos deberían promover su uso, pero muchos lo están descuidando. Solo en tres ciudades ha subido la satisfacción de los ciclistas desde nuestra anterior encuesta.

Texto **Cristina Olmeda**

## EN ESTE ARTÍCULO

- Una encuesta a ciudadanos en las 10 ciudades más pobladas de España sobre las infraestructuras y facilidad de uso de la bicicleta en su ciudad. Los datos se recogieron en el otoño de 2019, mediante cuestionarios online y en papel.
- Datos obtenidos en colaboración con Datadista sobre la dotación de carriles bici y aparcabicis, los sistemas públicos de alquiler y la intermodalidad, extraídos de bases de datos accesibles.

**S**i algo ha quedado demostrado con los acontecimientos de la pasada primavera es que nuestros hábitos pueden cambiar de un día para otro, así que este puede ser un buen momento para avanzar en la necesaria transformación de nuestros hábitos de movilidad. Los ayuntamientos deben hacer un esfuerzo para que el temor al virus no provoque un retorno a los medios de transporte individuales y contaminantes como coches y motos, apostando por formas de moverse sostenibles y seguras. La bicicleta evita el contacto físico con otros viajeros, no contamina y al usarla se practica ejercicio

físico. Pero una cosa está clara: solo puede convertirse en un medio de transporte ampliamente utilizado si los ciclistas consiguen desplazarse hasta un gran número de lugares sintiéndose cómodos y sin temor a accidentes. Para saber en qué puntos nos encontramos y hacia dónde debemos avanzar, OCU ha realizado una consulta a ciudadanos en general y a usuarios de la bicicleta en particular.

### El coche sigue dominando

Empezamos preguntando qué medios de transporte utilizan en sus desplazamientos. Los datos reflejan la situación justo antes de

la pandemia, por lo que puede haber variado desde entonces.

De media el 21% de los residentes en las ciudades de la encuesta conduce su coche a diario y el 3% se desplaza en su moto. En las ciudades de menor tamaño se tiende a usar más el coche propio que en las grandes. Un 60% de los murcianos y más de la mitad de los residentes en Palma y Las Palmas utilizan su coche entre 3 y 5 días a la semana, mientras que en Bilbao solo un cuarto y en Barcelona apenas un quinto de sus habitantes usa el coche con esa frecuencia y un 20% de ellos no lo utiliza nunca. Madrid se sitúa en posición intermedia, con un 42% de los madrileños que se desplaza más de 3 veces por semana en su vehículo propio.

¿Y cómo se mueven los que no usan el coche? Pues la mitad de los encuestados camina casi todos los días de la semana y un 20% usa el transporte público. La bicicleta es utilizada a diario solo por un 5% de los consultados. Son los hombres menores de 40 años y con una buena situación económica los usuarios más frecuentes de bici.

Con esta información, calculamos un índice de sostenibilidad del transporte para algunas ciudades de la encuesta (vea el gráfico a la derecha). Lo encabeza Bilbao, con un 48% de sus habitantes que dan prioridad al transporte público, caminar, la bicicleta o el patinete, seguida de Barcelona. A cierta distancia se sitúan Valencia, Zaragoza y Madrid. Como decíamos, las ciudades menos extensas, donde en teoría debería ser más fácil ir a pie o en bicicleta, muestran los índices de sostenibilidad más bajos, empujadas por el uso del vehículo.

### La bici, todavía muy minoritaria

El bajo porcentaje de quienes declaran usar su bicicleta casi cada día contrasta con el número de encuestados que utiliza su bicicleta al menos una vez por mes, que asciende a un 54%. Los españoles muestran afición por la bicicleta como deporte o para uso recreativo, pero son todavía muy pocos quienes la utilizan como un medio de transporte habitual. Nos hemos interesado por conocer las razones de las personas que no la usan.

La primera barrera es la más obvia: “no tengo bicicleta”, la respuesta de algo más de la mitad de las personas que no la usan, y también son muy numerosos los que simplemente prefieren otros medios de transporte. Más preocupante es la cantidad de potenciales usuarios (31%) que se retraen por miedo

## Solo un 5% de los encuestados usa la bicicleta a diario, por un 21% que conduce todos los días su coche

al tráfico en su ciudad y los que consideran (22%) insuficientes las infraestructuras de vías ciclistas, aparcabicis... Otro impedimento mencionado a menudo son las barreras arquitectónicas de la vivienda, que carecen de espacios para guardar las bicicletas o a las que es difícil acceder con bici.

Aunque más minoritarias, también hay que prestar atención a otras barreras relacionadas con las condiciones de la ciudad, como la contaminación atmosférica o la frecuencia de robos. Otros condicionantes son de tipo individual, como “no sé montar en bicicleta” o el estado de salud o de forma física.

### Valencia lidera la clasificación

A la luz de las respuestas, está claro que el mayor o menor uso de la bicicleta y la satisfacción con este medio de transporte depende en buena medida del lugar donde vives. Por eso, hemos pulsado la opinión de los encuestados que utilizan la bicicleta en su ciudad sobre las características de su entorno, la labor del ayuntamiento en relación con la movilidad ciclista, los conflictos en la vía pública y su percepción de los avances en esta materia.

Valencia es la ciudad que se sitúa en la cabeza de la clasificación, tanto por el nivel de satisfacción global de los ciclistas como por el número de ellos que se sube al menos una vez por semana a la bicicleta. Los valencianos creen que tanto el sistema municipal de alquiler como la red de carriles bici son muy aceptables y perciben una mejora notoria en estos últimos. En efecto, la ciudad del Turia dispone de 156 km de carriles bici, lo que equivale a 1 km de carril bici por cada 7 km de vías públicas, una ratio muy estimable, aunque no sea la más alta del estudio. Cuenta también con un extenso sistema público de alquiler de bicicletas y sus más de 16.000 aparcabicis son una prueba de la voluntad



## ÍNDICE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

### Porcentaje de ciudadanos que:

- Usan transporte público, bicicleta, patinete (o similar) o caminan como mínimo 3 días a la semana.
- Usan su moto o coche menos de 2 veces a la semana.

48% Bilbao

45% Barcelona

33% Valencia

32% Zaragoza

31% Madrid

28% Málaga

27% Sevilla

20% Murcia

18% Las Palmas de Gran Canaria

17% Palma de Mallorca

de promover este medio de transporte por parte de las autoridades locales.

La siguiente ciudad por uso de la bicicleta es Sevilla, donde también un 30% de sus habitantes la usa al menos una vez por semana. El nivel de satisfacción global en la capital andaluza es bueno, el segundo más alto del estudio. Con sus 180 km de carriles bici, Sevilla dispone de la segunda red más amplia, pero la opinión de los usuarios ha empeorado respecto a nuestra anterior encuesta, cuando se situó en cabeza. Tras un impulso inicial, el esfuerzo por extender el uso de la bici parece estancado estos últimos años en la capital andaluza. Aun así, su ▶

## ESTUDIO

### Bicicletas en ciudad



## Condiciones para usar la bicicleta

|                            | ÍNDICES DE SATISFACCIÓN Y EVOLUCIÓN (0-100)                        |   |   |  |  |   |                       |   |                     |   |
|----------------------------|--|---|---|--|--|---|-----------------------|---|---------------------|---|
|                            | % de ciudadanos que usan la bicicleta al menos una vez a la semana | Sistema público de alquiler de bicicletas | Disponibilidad de aparcamientos para bicicletas | Llevar la bicicleta en el transporte público | Condiciones del tráfico para ir en bicicleta | Nivel de contaminación para ir en bicicleta | Red de vías ciclistas | Evolución de la red desde la encuesta de 2016 | Satisfacción global | Evolución de la satisfacción global desde la encuesta de 2016 |
| VALENCIA                   | 30%  | 65  | 58  | 51   | 57   | 62  | 65                    | ▲▲  | 71                  |   |
| SEVILLA                    | 30%  | 66  | 58  | 46   | 56   | 59  | 66                    |   | 65                  | ▼▼  |
| BARCELONA                  | 25%  | 65  | 56  | 54   | 52   | 49  | 61                    | ▲   | 64                  |   |
| PALMA DE MALLORCA          | 10%  | 53  | 53  | 46   | 53   | 64  | 62                    | ▲▲  | 64                  |   |
| ZARAGOZA                   | 18%  | 58  | 56  | 46   | 52   | 63  | 61                    |   | 63                  |   |
| MÁLAGA                     | 22%  | 56  | 47  | 46   | 48   | 60  | 51                    | ▲   | 62                  | ▲▲  |
| LAS PALMAS DE GRAN CANARIA | 17%  | 59  | 53  | 40   | 46   | 56  | 54                    | ▲▲  | 61                  | ▲▲  |
| BILBAO                     | 24%  | 60  | 55  | 50   | 51   | 58  | 53                    |   | 56                  |   |
| MURCIA                     | 29%  | 51  | 46  | 46   | 46   | 57  | 48                    | ▲▲  | 56                  |   |
| MADRID                     | 14%  | 55  | 43  | 46   | 40   | 43  | 44                    | ▲   | 47                  | ▲▲  |

▲▲ Ha mejorado mucho    ▲ Ha mejorado algo    ▼ Ha empeorado algo    ▼▼ Ha empeorado mucho

## ENTREVISTA EN 60 SEGUNDOS

### SOLEDAD SÁNCHEZ

#### MURCIA

Va en bici a la universidad y a la Escuela de Idiomas

### “El carril de la calle Induráin es monstruoso”

#### ¿A qué atribuye la baja satisfacción en Murcia?

Los carriles bici del centro me parecen útiles y seguros, pero el de la calle M. Induráin es una monstruosidad: cada 200 metros debes pulsar el botón del semáforo de bicicletas para parar el tráfico. Es peligroso e ineficaz. También se puede deber a que hay pocos km de carril bici, apenas 50. El alquiler de bicicletas no lo uso, pues parece útil solo si vives en el centro. El problema en Murcia es que ni el tranvía, ni los buses, ni el carril bici están integrados en el mismo plan



urbano, que se hizo deprisa y corriendo. Hay descontento con el uso de fondos públicos.

#### ¿Qué mejoras propondría?

Tener en cuenta las pedanías, pues no hay forma segura de ir al centro desde Puente Tocinos, Monteagudo, Zarandona, Patño, Ronda sur, Alcantarilla, etc.; integrar mejor el tranvía, que debería conectar con la estación; garantizar la seguridad de las bicicletas con aparcamientos vigilados; consultar a los ciudadanos sobre a qué dedicar el dinero e invertir en educación vial en la escuela.

### MIGUEL CAMACHO

#### MADRID

25 años, ciclista habitual

### “Los coches ven las bicis como un obstáculo al que adelantar”

#### ¿Qué mejoras propondría al ayuntamiento?

El principal objetivo sería aumentar el número de carriles bici separados del resto del tráfico, únicamente para ciclistas. Esto ayudaría bastante a fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad, ya que mucha gente no lo hace al sentirse insegura. También aumentar el número de kilómetros disponibles, especialmente en los barrios y zonas menos céntricas, donde son bastante escasos y de esta manera habilitar un mayor número de rutas urbanas.



#### ¿A qué atribuye la baja satisfacción en Madrid?

La ciudad no está lo bastante preparada para movernos en bicicleta, falta bastante trabajo para que la bici pueda ser de verdad un medio de transporte habitual. Creo que hay problemas de seguridad a la hora de circular. La gran mayoría de los carriles para bicis en Madrid están únicamente indicados con una pintada en el suelo y comparten el carril de la calzada con otros vehículos. Los coches ven las bicis como un obstáculo al que sortear y adelantar.

## Infraestructura para el uso de bicicletas

|            | RECURSOS             |               |                        |                                     |
|------------|----------------------|---------------|------------------------|-------------------------------------|
|            | Carril bici (km) (1) | Aparcabicicis | Anciajes aparcabicicis | Ratio km de vía pública/carril bici |
| VALLADOLID | 100                  | 176           |                        | 5,87                                |
| BILBAO     | 57                   | 251           |                        | 6,54                                |
| SEVILLA    | 180                  |               | 13.200 (6)             | 6,61                                |
| BARCELONA  | 209 (2)              | 3.244         |                        | 6,71                                |
| VALENCIA   | 156                  | 2.404         | 16.028                 | 6,95                                |
| ZARAGOZA   | 159                  | 1.021         | 12.114                 | 8,14                                |
| PALMA      | 83 (3)               | 385           | 2.879                  | 10,40                               |
| MÁLAGA     | 44                   | 216           | 1.728                  | 24,14                               |
| MURCIA     | 77                   | 1.952         |                        | 25,35                               |
| LAS PALMAS | 25 (4)               |               | 1.254                  | 27,60                               |
| MADRID     | 46 (5)               | 1.138         |                        | 74,61                               |

- (1) Protegidos y separados del resto del tráfico.  
 (2) Parcialmente aprobado 45 kms más para la próxima legislatura.  
 (3) Previsto la instalación de 20 nuevos kms durante 2020.  
 (4) En construcción 15 kms y previstos 23,74 en una segunda fase.  
 (5) Hay 657 km de otras vías ciclistas: acera, senda, ciclocarril...  
 (6) 7.200 públicos y 4.000 privados.

► sistema público de alquiler consigue ser el mejor valorado, pues dispone de 38 ciclos por cada 10.000 habitantes, la proporción más alta junto con Barcelona.

La ciudad condal se sitúa precisamente tercera en la clasificación, con un nivel de satisfacción muy similar al de Sevilla. Su red de carriles bici es la más extensa de España, con más de 200 km de longitud, y Barcelona cuenta también con el sistema de préstamo mejor dotado por número de estaciones y bicicletas. Aunque la mayoría de las disponibles actualmente son convencionales, ofrece también algunas eléctricas.

### Madrid mejora, pero sigue rezagada

Cerrando la clasificación nos encontramos a Bilbao, Murcia y, en última posición, Madrid.

La capital tiene uno de los porcentajes más pequeños de usuarios habituales de las bicicletas, con tan solo un 14% de sus habitantes que monta al menos una vez por semana, y también el nivel de satisfacción más bajo de la encuesta, a pesar de que la valoración ha subido claramente respecto a la anterior. El sistema público de préstamo se valora 10 puntos por debajo del de Barcelona o Sevilla, pues aun siendo extenso, parece insuficiente para la población, ya que solo ofrece 8 bicicletas a disputar entre 10.000 habitantes. También la situación del tráfico y los niveles de contaminación resul-

## Para los ciclistas habituales, la principal ventaja de la bici en la ciudad es que es barata y no contamina

tan problemáticos, quedando bastante por debajo del aprobado. La red de vías ciclistas, algunas de las cuales están simplemente pintadas en el suelo, no consigue el aprobado de los usuarios.

En la penúltima posición empatan Bilbao y Murcia, pero en la ciudad mediterránea ha mejorado mucho la valoración de las vías ciclistas, a pesar de que el número de kilómetros disponible es todavía escaso. Es muy apreciable el número de usuarios habituales de la bicicleta, con un 29% de los habitantes que la usan al menos una vez por semana. Su clima y su orografía son ideales para usar la bici como transporte, aunque la conexión entre las zonas periféricas y el centro pueda resultar a veces complicada.

Bilbao tiene también un número notable de usuarios habituales y su sistema público

## Sistema de préstamo municipal de bicicletas

|   | RECURSOS Y PRECIOS |            |                                  |                    |
|---|--------------------|------------|----------------------------------|--------------------|
|   | Estaciones         | Bicicletas | Bicicletas por 10.000 habitantes | Bono anual (euros) |
| BARCELONA ( <a href="http://www.bicing.barcelona/es">www.bicing.barcelona/es</a> )            | 464                | 6.300 (1)  | 38                               | 50,00              |
| SEVILLA ( <a href="http://www.sevici.es">www.sevici.es</a> )                                  | 258                | 2.600      | 38                               | 20,00              |
| VALENCIA ( <a href="http://www.valenbisi.es">www.valenbisi.es</a> )                           | 276                | 2.750      | 35                               | 29,21              |
| ZARAGOZA ( <a href="http://www.bizzaragoza.com">www.bizzaragoza.com</a> )                     | 130                | 1.300      | 19                               | 36,93              |
| BILBAO ( <a href="http://www.bilbaobizl.bilbao.eus">www.bilbaobizl.bilbao.eus</a> )           | 40                 | 450        | 13                               | 20,20              |
| LAS PALMAS ( <a href="http://www.sitycleta.com">www.sitycleta.com</a> )                       | 40                 | 397        | 10                               | 40,00              |
| VALLADOLID ( <a href="http://www.valladolid.com/vallabici">www.valladolid.com/vallabici</a> ) | 34                 | 260        | 9                                | 25,00              |
| MADRID ( <a href="http://www.bicimad.com">www.bicimad.com</a> )                               | 216 (2)            | 2.496      | 8                                | 25/15 (1)          |
| PALMA ( <a href="http://www.mobipalma.mobi/">www.mobipalma.mobi/</a> )                        | 37                 | 290        | 7                                |                    |
| MÁLAGA ( <a href="http://malagabici.malaga.eu">malagabici.malaga.eu</a> )                     | 24                 | 400        | 7                                | 10,00              |

- (1) 300 de ellas son eléctricas, previsto ampliarlas hasta 1.000.  
 (2) Previsto ampliar a 50 nuevas estaciones y 468 nuevas bicicletas durante 2020.

de alquiler está bien valorado. Consigue un aprobado en casi todos los parámetros, pero la apreciación de los ciclistas no ha subido.

La intermodalidad, es decir, la facilidad para llevar la bicicleta en otros medios de transporte y hacer trayectos combinados, es un punto débil bastante extendido, pues solo en Valencia, Barcelona y Bilbao se valora con un aprobado. En general, todas las ciudades permiten llevar bicicletas plegables en el autobús. En el Metro se pueden llevar abiertas, pero a cambio se excluyen en el horario punta. En casi todas las ciudades, los trenes de cercanías permiten llevar bicicletas durante todo el horario de servicio.

### Mal mantenimiento, robos y accidentes son posibles barreras

Profundizando en cuáles son los factores que más influyen en la valoración de la infraestructura ciclista de cada ciudad, se observa que la conectividad entre las vías ciclistas y la completitud, es decir, que abarquen buena parte de la ciudad, son criterios importantes. Sin embargo, el factor que más se relaciona con la alta satisfacción es el mantenimiento de esos espacios, que se encuentran libres de baches y obstáculos. La buena señalización y el diseño "amigable" son factores que pesan menos en la opinión de los encuestados. ►



## El 70 % de los ciclistas afirma que no se salta nunca o casi nunca las normas de tráfico

► El temor a los accidentes también puede detraer a algunos ciclistas potenciales. El 36% de los que usan la bici ha sufrido alguna caída o accidente en los últimos 5 años y un 5%, más de dos veces. A pesar de ello, el uso del casco no está generalizado, pues los ciclistas que declaran llevarlo siempre o casi siempre empatan con los que no se lo ponen nunca o casi nunca.

La escasez de lugares seguros para aparcar la bicicleta también puede ser un factor decisivo para que su uso no crezca más. Un 30% de los encuestados declara que le han robado la bicicleta (a un 3% de ellos, hasta dos veces). Murcia es la ciudad donde más usuarios han sufrido este problema. El vandalismo que causa daños en las bicis también es un incidente frecuente en algunas ciudades, como Palma de Mallorca.

### La convivencia no siempre es fácil

Con todo esto, no es de extrañar que la opinión más ampliamente compartida (64% de los encuestados) sobre la convivencia en las calles es que debería haber más vías ciclistas, propuesta que recibe mayor apoyo en Bilbao, Madrid y Málaga. Madrileños y malagueños son también los menos conformes con que el ayuntamiento esté haciendo un buen trabajo para promover el uso de las bicis y es en estas ciudades donde más gente opina que los coches no respetan a las bicicletas. Aunque la encuesta no indagaba sobre qué tipo específico de vía ciclista habría que promover, está claro que los usuarios perciben un déficit de vías seguras para bicicletas y una convivencia difícil en las calles.

Por otra parte, bastantes ciudadanos piensan que las bicicletas crean conflictos con los coches y con quienes van a pie, y que no deberían circular por zonas peatonales. ¿Pero quién se comporta peor: coches o bicis? Al consultar a los ciudadanos en general, donde los ciclistas habituales son una minoría, tiene más partidarios la opinión de que las bicis suelen incumplir las normas de tráfico que la de que los coches no respetan a las bicicletas. Sin embargo, al consultar en concreto a quienes usan

## ¿Qué opina de la convivencia de bicis, coches y peatones?

|  | CIUDADES CON MAYOR Y MENOR GRADO DE ACUERDO |   |   |
|--|---|---|---|
|  | Nivel de acuerdo en todas las ciudades      | Ciudades donde más encuestados están de acuerdo | Ciudades donde menos encuestados están de acuerdo |
| El ayuntamiento debería crear más vías ciclistas                       | 64%   | Bilbao, Madrid, Málaga                          | Murcia, Las Palmas de GC, Valencia, Zaragoza      |
| Las bicicletas crean conflictos con coches y motos                     | 61%   | Madrid, Murcia                                  | Bilbao, Málaga, Sevilla                           |
| Las bicicletas crean conflictos con los peatones                       | 59%   | Barcelona, Zaragoza                             | Málaga, Murcia                                    |
| Los ciclistas no deberían circular en zonas peatonales                 | 58%   | ninguna ciudad destaca                          | ninguna ciudad destaca                            |
| En general, los ciclistas no respetan las normas de tráfico            | 54%   | Barcelona, Palma de Mallorca                    | Bilbao  |
| El ayuntamiento hace buen trabajo para promover el uso de la bicicleta | 52%   | Bilbao, Sevilla, Valencia                       | Madrid, Málaga, Palma de Mallorca                 |
| En general, las bicicletas no respetan a los peatones                  | 49%   | ninguna ciudad destaca                          | Bilbao  |
| En general, coches y motos no respetan a las bicicletas                | 46%   | Madrid, Málaga                                  | ninguna ciudad destaca                            |
| Los patinetes crean conflictos con las bicicletas                      | 40%   | Barcelona, Valencia                             | Madrid  |

la bicicleta, el 70% afirma que no se salta nunca o casi nunca las normas de tráfico ni los semáforos y la mayoría tampoco circula nunca por las aceras.

### ¿Distintos modelos de movilidad ciclista? No son incompatibles

Existen varios modelos de movilidad ciclista. Algunos de ellos dan prioridad a la creación de vías ciclistas separadas del resto de vehículos, mientras otros proponen "pacificar" el tráfico, limitando la velocidad de coches y motos para que compartan espacios sin problemas con las bicicletas.

En nuestra encuesta, la idea de pacificar el tráfico tal y como se ha aplicado en Madrid concretamente no obtiene buenas valoraciones de los usuarios de bicicletas. Y, además, hay que tener en cuenta la opinión de los que no usan la bicicleta porque consideran que las infraestructuras (aparcamientos, vías ciclistas de cualquier tipo, etc.) no son ni buenas ni suficientes.

Por ello, OCU considera necesario y apoya la construcción de carriles bici protegidos del tráfico en todas las vías principales que conecten puntos vitales de la ciudad y que tengan suficiente amplitud para hacerlos, pero entiende que en otros contextos se puede recurrir a la limitación de la velocidad para facilitar la coexistencia, pues ambas aproximaciones no son incompatibles. ■



## BICI COMO MEDIO DE TRANSPORTE

Nuestra encuesta prueba que, en la mayoría de las ciudades españolas, la bicicleta está todavía lejos de considerarse un medio de transporte al mismo nivel que coches o motos, a pesar de sus grandes ventajas. OCU considera que necesita un apoyo decidido por parte de las autoridades:

- Invertir en la creación y el mantenimiento de vías ciclistas seguras que conecten todos los puntos vitales de la ciudad, sin olvidar la periferia.
- Aumentar el número de aparcamientos seguros para bicicletas y patinetes.
- Invertir en educación vial para disminuir los conflictos entre vehículos a motor, peatones y vehículos de impulso humano.
- Reducir la contaminación atmosférica.