

LA MOVILIDAD CICLISTA. OPORTUNIDAD PARA LA PSICOLOGÍA

INTRODUCCIÓN

1. PLANTEAMIENTOS DE PARTIDA
2. PAÍSES DE REFERENCIA
3. LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA
4. PROGRAMAS EN ESPAÑA
5. PROPUESTAS DESDE LA PSICOLOGÍA DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD

INTRODUCCIÓN

A principios del Siglo XX el automóvil tomó el espacio que correspondía a los peatones y los relegó a un estrecho lugar llamado aceras, además, trajo peligros como el exceso de velocidad, el ruido o la contaminación. Por contra, si observamos el lema de la 6ª Semana Mundial de la Seguridad Vial, celebrada entre los días 17 y 23 de mayo de este año, "Calles para la vida" constatamos que la situación actual está en las antípodas de lo que había el siglo pasado; el uso de medios de transporte menos contaminantes, o la posibilidad de no usarlos en el último tramo del reparto de mercancías, en la "última milla", son propuestas reales que hacen posibles esos lemas actuales y, es precisamente aquí, donde la bicicleta está tomando la delantera.

En este artículo vamos a centrarnos en la bicicleta, una seria competidora de los vehículos contaminantes, está considerada un medio de transporte actual, económico, limpio, eficiente, saludable, además, permite llevar mercancías (la ciclogística o reparto de mercancías en lo que son bicicletas de carga) o combinar los desplazamientos con el transporte público (subir la bici a autobuses, tranvías...). Convirtiéndose la bicicleta en un serio competidor de los automóviles pues, en los últimos años, ha aumentado mucho en personas usuarias y todos los datos apuntan a que seguirá creciendo, sólo hay que observar el último estudio de eCommerce en España, en 2020, que determina que esta actividad se ha incrementado en un 20% en sólo un año. En el mismo sentido apunta otro estudio del Foro Económico Mundial que calcula que las entregas en la "última milla" en zona urbana aumentarán en un 30% para 2030.

La bicicleta, con todo, tiene en su contra el elemento inseguridad; con cierta frecuencia se producen alcances laterales, atropellos en los giros de intersecciones, atropellos a peatones en aceras, golpes al abrir las puertas los vehículos estacionados... Según las estadísticas de la DGT en el año 2019, en el territorio nacional, se vieron implicadas en accidentes en vías interurbanas 2.531 bicicletas y 5.874 en accidentes en vías urbanas, lo que representa un porcentaje del 3,8% y un 5%, respectivamente, del total de vehículos implicados en accidentes. Estos porcentajes indican una siniestrabilidad mayor que la de autobuses, camiones de menos de 3500Kg o incluso ciclomotores accidentados. El número de accidentes ya es elevado y se prevé un crecimiento exponencial, en este sentido es **indispensable que las políticas viales pongan el foco en primer lugar en el factor humano** como el causante del mayor porcentaje de error y no sólo el estado de conservación o mantenimiento de las infraestructuras y vehículos. En el caso de la bicicleta con mayor razón dada la vulnerabilidad que conlleva como medio de transporte.

1. PLANTEAMIENTOS DE PARTIDA

Nos preguntamos muchas veces ¿cuáles son las razones por las que las personas incumplen las normativas de circulación? Sin entrar ahora a cuantificar este asunto, sabemos que hay implicados varios factores con más peso que el simple “desconocimiento de normas”. Entre ellos, factores psicológicos como cuestiones de madurez, de personalidad, diferentes tiempos de reacción, aptitudes y actitudes.

Otras reflexiones que podemos hacernos son:

¿Cuáles son las razones por las que las personas rechazan el uso del casco, de timbres, de luces reflectantes o incluso de la propia bicicleta?

¿Debería existir una formación oficial que acredite una pericia y unos conocimientos básicos?
(1)

¿Debería pasarse algún tipo de reconocimiento de aptitudes psicológicas al igual que el resto de vehículos que hacen uso de la calzada?

2. PAÍSES DE REFERENCIA

Dos características que distinguen a los países con mayor cultura ciclista del resto son: un programa educativo en movilidad ciclista integrado en la escuela pública con una larga tradición de padres –incluso abuelos–, que se desplazan habitualmente en bici y que actúan como principales transmisores de esta cultura y los requisitos requeridos: Licencias y/o exámenes teórico/prácticos.

Tabla 1. Permisos y licencias para circular en bicicleta (1)

País	Edad	Permiso	Requisitos
Israel	15 años y 6 meses	Permiso para conducir bicicletas y patinetes	Examen teórico de 30 preguntas
Países Bajos	Entre los 10 y 12 años aproximadamente “se ofrece formación en bicicleta en los centros educativos de primaria, con metodología práctica y divertida, orientada a aprender a circular en bici, a respetar las normas de tráfico, a planificar una ruta a la futura escuela secundaria	Deben obtener una Licencia para circular en bicicleta	A los 12 años, momento de pasar a secundaria, deben Superar un Examen Teórico-Práctico. El examen Teórico consta de 25 preguntas y algunas de ellas evalúan si son conscientes de la importancia de un comportamiento seguro. El examen práctico consiste en un recorrido en situación de tráfico real de 6 Km
Portugal	Los alumnos de primaria reciben clases de movilidad ciclista en	No Licencia	No requisitos

	horas lectivas dentro de la asignatura de Educación Física		
Dinamarca	<p>La Formación ciclista es parte del Currículo Escolar. Desde la etapa preescolar, a través del Cyclin Games, aprenden a:</p> <p>Mantener equilibrio Estimar la distancia y velocidad, entrenar su sentido del espacio y la dirección, Practicar todo tipo de maniobras como arranque, parada, giro en la bicicleta.</p> <p>En otras etapas se les entrena en movilidad ciclista</p>		
Suiza y Austria	La educación vial en bicicleta está presente en la enseñanza primaria de forma muy activa. De hecho, antes de cumplir los 12 años se pueden presentar a un examen.	Licencia de carácter voluntario	Examen teórico Práctico
Alemania	<p>Existe Recomendación para la educación vial y la movilidad en la escuela. El enfoque de la educación vial para los grados 1 a 4 (hasta los 10 años) es el entrenamiento en ruta escolar y el entrenamiento en bicicleta, que también incluye el conocimiento de normas de tráfico. En este contexto, en 3º y 4º curso suele existir la posibilidad de realizar una prueba de bicicleta y obtener una licencia. Pero no es un requisito previo para poder montar en bicicleta. En cursos superiores, en los grados 5 a 10 (hasta los 16 años), se recomiendan temas como ciclismo y medio ambiente. A esa edad, la enseñanza del comportamiento responsable en el tráfico ya juega un papel (sin alcohol, sin drogas), que es aún más importante en la escuela superior</p>	De 8 a 10 años Posibilidad, no obligatoria, de adquirir una Licencia de Conducción de bicicleta	Prueba de bicicleta
FRANCIA	Tiene previsto desarrollar el Plan Nacional para Bicicletas para 2024. Se pretende que entre los 6 y 11 años dominen de manera autónoma y segura sus desplazamientos en bici		
AUSTRIA	En Austria los niños reciben formación ciclista en Primaria y en	Licencia de Ciclismo (de	Parte Teórica y Práctica

	las escuelas de tráfico para jóvenes (que son instituciones municipales gestionadas por la policía de tráfico).	carácter voluntario)	
REINO UNIDO	Reino Unido ostenta el sistema de referencia para la formación en movilidad ciclista, "Bikeability". Son tres niveles educativos: manejo de la bicicleta en entornos no asfaltados (de 3 a 4 años); circulación en carretera controlada (de 5 a 6 años); circulación en tráfico abierto (desde los 7 años). No se incluye dentro del currículum escolar, pero se llevan a cabo programas de formación en horas extraescolares a lo largo de todo el país.		
España Proyecto STARS	Desde 1981 se incluye la Educación Vial en los Programas renovados educativos de la Educación General Básica. La DGT desarrolla un programa de movilidad infantil y juvenil, el proyecto STARS, que trabaja en la capacitación ciclista, acogiendo la metodología 1Bici+ (que adapta en nuestro país un programa formativo británico "Bikeability")	NO existe permiso pero hay cursos on line. Curso básico de movilidad en bicicleta	

3. LA ESTRATEGIA DE LA BICICLETA.

Recientemente el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el 7 de junio de 2021, dio a conocer la **Estrategia Estatal por la Bicicleta** (4), un proceso participativo entre la administración general del estado, asociaciones y entidades locales que será coordinado por la recién creada Oficina General de la Bicicleta. Entre las diez Áreas temáticas que se proponen trabajar y mejorar se encuentra la de **Seguridad y Regulación**, es ahí, en las acciones encaminadas al refuerzo de la seguridad vial ciclista y a la actualización de la normativa ciclista, que desde la División de Psicología de Tráfico y de la Seguridad reclamamos que se introduzca la **obligatoriedad de pasar reconocimientos psicológicos en las autorizaciones para circular con bicicletas**, al estilo del reconocimiento psicofísico que se les exige al resto de vehículos (automóviles, camiones, aviones, motos) que también usan la calzada; siguiendo el Modelo Español pionero mundial desde 1985.

La Movilidad en bicicleta cada vez ocupa más interés, baste señalar cómo Ayuntamientos, Mancomunidades y Diputaciones se presentan a los "Premios Bikefriendly" que organiza la **Red de Ciudades por la Bicicleta** (5). Estos premios están destinados a reconocer el esfuerzo de los entes públicos para impulsar proyectos, iniciativas y acciones destinadas a fomentar y facilitar el uso cotidiano de la bicicleta y compartir buenas prácticas y experiencias tanto a nivel nacional como internacional.

4. PROGRAMAS EN ESPAÑA.

Mencionar someramente tres programas que se desarrollan en España, y en los que hay implicados profesionales de la Psicología del Tráfico y la Seguridad (se puede ampliar información en <https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/> y en (3)):

PROYECTO EUROPEO STARS (Acreditación y Reconocimiento de Desplazamientos Sostenibles para Colegios) tiene como objeto animar y premiar a los centros educativos que fomentan entre sus alumnos los desplazamientos sostenibles y seguros, tanto a pie como en bicicleta. Incluye un curso de “Capacitación Ciclista”.

CAMINO ESCOLAR SEGURO. recursos didácticos diseñados para ser utilizados tanto en ámbitos formales como no formales, que se configuran para introducir la educación vial como educación en valores para la movilidad segura, en el periodo de aprendizaje de personas entre 6 y 8 años

PROGRAMA EDUCATIVO PARA USUARIOS DE LA BICICLETA. El programa se compone de videos y actividades que tratan los siguientes aspectos: tipos y partes de la bicicleta, seguridad, mecánica, arreglos, normas, señalización, como actuar en caso de accidente, etc.

La Estrategia Estatal por la Bicicleta supone impulsar este modo de transporte desde todos sus ámbitos: movilidad cotidiana, ocio, deporte, turismo y cadena de valor de la industria. Como ejemplo de esto último y de la importancia que la bicicleta está tomando en todas las ciudades, destaco, **el Proyecto para usar bicis de carga de mi ciudad, Vitoria Gasteiz (galardonada como Green Capital y Global Green City Award, en consonancia con el cumplimiento de los objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030):**

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, participa desde septiembre 2018 en el **PROYECTO EUROPEO CITYCHANGERCARGOBIKE** orientado a impulsar las bicicletas de carga en la ciudad. El principal objetivo es introducir las bicicletas de carga a gran escala para la distribución urbana de mercancías y, en general, para el uso como sustituto de movilidad en cualquier otra actividad económica o social. Las propuestas de actuación para fomentar las bicicletas de carga son las siguientes:

- Poner una marcha una prueba piloto de préstamo de bicicletas de carga para particulares.
- Adaptar la red de aparcamientos seguros VGBiziz para que pueda ser usado por las bicicletas de carga.
- Incluir la opción preferente del uso de bicicletas de carga en la contratación pública
- Añadir las bicicletas de carga en flota de vehículos municipales.
- Otorgar subvenciones para la compra de bicicletas de carga (eléctricas o no) para particulares y personas jurídicas.
- Crear una **campaña de comunicación para promover** entre las personas conductoras de automóviles **un cambio modal** para hacer las compras en bicicletas de carga.

Convirtiéndose todo lo relacionado con las bicis y las bicis de carga en un importante yacimiento de empleo (repartidores, transportistas de niños y ocio, pero también, mecánicos de bicicleta, temas de serigrafía (branding) y personalización (customize), vendedores de bicicletas... En este sentido también es una oportunidad para las y los profesionales de la psicología: Programas de concienciación, coordinación de acciones municipales, estudios e investigaciones para mejorar las políticas de intervención, prospección en el uso y aceptación de

medidas de seguridad y prevención, profesionales de evaluación, de intervención, de marketing, de planificación, etc.

5. PROPUESTAS DESDE LA DIVISIÓN DE TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD

Desde la Psicología y en concreto desde la Psicología especializada en Movilidad, podemos aportar nuestra capacidad para investigar, evaluar, enseñar y fomentar aptitudes y actitudes que favorezcan esa movilidad ciclista más segura, por ejemplo, interviniendo sobre el miedo a no ser visibles o el miedo a que otras personas no cumplan las normas (principales resultados de un estudio reciente de la Cadena Midas sobre las razones por las que algunas personas rechazan el uso de la bicicleta). Alberto Valentín, psicólogo del Centro Superior de Salamanca, concluyó en sus investigaciones que los niños no perciben igual el peligro que los adultos (su campo visual está reducido a 110º, y hay dudas sobre su capacidad de anticiparse a situaciones peligrosas de tráfico, al menos hasta los 6 años). Actualmente en una ciudad es tan alta la sobrestimulación que niños menores a 6 años o ancianos pueden ver comprometida su seguridad. Desde la División de Tráfico y de la Seguridad ponemos el interés, no en el estado de las carreteras o en el fallo mecánico que ocasiona el accidente, sino en el **factor humano**, como el factor con más alto porcentaje causante de error (90%) y sobre el cual es necesario intervenir con mayor énfasis y rigor para reducir la varianza que está en la base de los incidentes de tráfico.

Hemos de tener en cuenta que, al hablar de incidentes de tráfico en relación a bicicletas, no sólo la gravedad aumenta debido a la mayor vulnerabilidad, si no que también resulta indispensable mantener y comprobar las capacidades de reacción para garantizar mayor margen de previsión y evitar situaciones peligrosas o con alta impredecibilidad.

La Psicología puede aportar a la movilidad sostenible investigación, campañas de concienciación que favorezcan los cambios implantados en la ciudad, formación para manejar emociones (miedo, impaciencia, impulsividad, irascibilidad), cambio de actitudes y hábitos ante los nuevos modos de desplazamientos, entrenamiento y medida/evaluación para calcular mejor las distancias, por ejemplo, en la formación de mayores para el manejo de bicicletas y/o patinetes; también podemos trabajar la concienciación y las actitudes de convivencia como: respetar la distancia entre la bici y el peatón, circular más despacio o difundir la maniobra holandesa al abrir la puerta del vehículo, para evitar accidentes. Favorecemos que los cambios en la nueva movilidad sean permanentes y no reviertan (3)

El factor humano pone el acento en que las personas que más se accidentan o incumplen las normas no es por desconocimientos de estas, sí se saben las normas, pero en general son personas que no estiman bien el peligro, con tendencia a niveles de impaciencia altos, a creerse invulnerables y libres de todo posible efecto. Todo ello, junto con las posibles alteraciones de percepción, tiempos de reacción, dificultades de coordinación y/o alteraciones de personalidad, hacen que por responsabilidad profesional propongamos que la normativa recoja además de la necesidad de circular en bicicletas (o en patinetes) con elementos de seguridad: casco, luces, timbre; también se realice previamente un **reconocimiento psicológico Apto (o apto con limitaciones) de aptitudes y actitudes para circular**, el cual no está legislado para esta nueva

movilidad y urge hacerlo en previsión del aumento , frecuencia y necesidad de promoción del uso de este tipo de desplazamientos.

Entendemos que al exigir la evaluación de las capacidades de los y las usuarias de bicicletas y patinetes, nuevamente nuestro país podría volver a liderar el modelo a nivel mundial al introducir algo más que el resto de países que ya tienen tradición y no sólo a seguir detrás y limitarse a copiar introduciendo únicamente una formación, un permiso, un examen....

Con una apuesta decidida por la comprobación de las condiciones psicofísicas del factor humano no sólo democratizamos el tráfico al exigir iguales condiciones para todos los usuarios de vehículos que transitan por las mismas calzadas, si no que se atajaría de raíz el control del factor que más errores provocará al seguir aumentando el número de usuarios y usuarias.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Gutiérrez, A. "Carné ciclista" en Europa. [Internet] Tráfico y Seguridad vial. Madrid. Mar 2021. 257; 36-38 (Consultado el: 03 Mar 2021) Disponible en: <https://revista.dgt.es/Galerias/hemeroteca/revista/N-257.pdf>
2. Herrero, J. Bicicleta: enseñando seguridad. [Internet] Tráfico y Seguridad vial. Madrid. Mar 2021. 257; 64-65 (Consultado el: 03 Mar 2021) Disponible en: <https://revista.dgt.es/Galerias/hemeroteca/revista/N-257.pdf>
3. Tárrago, MA. La psicología del tráfico y la seguridad en la nueva movilidad. [Internet] FOCAD. 2021 (Consultado el: 03 Mar 2021) Disponible en: <https://www.focad.es/f.asp?file=174-FOCAD-13>
4. Estrategia Estatal por la bicicleta | Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (mitma.es)
5. <https://esmovilidad.mitma.es/noticias/presentacion-de-candidaturas-para-los-premios-bikefriendly-2021>
6. [Revista: Tráfico y Seguridad Vial. Nº 258, junio 2021.](#)