

INFORME EJECUTIVO

Fomento del uso de la bicicleta en Madrid

ANTECEDENTES

Coca-Cola se encuentra actualmente en plena campaña de concienciación del uso de la bicicleta en Madrid. Los objetivos son **aumentar la visibilidad de la bicicleta y fomentar su uso**. Además, la puesta en marcha del servicio de bicicleta pública BiciMad, es uno de los principales motivos para apostar por este medio de transporte dado que *"cambiará el paisaje urbano de la ciudad"*.

Coca-Cola está volcado en este proceso de comunicación para fomentar la vida saludable y la movilidad sostenible en la ciudad.

Desde su origen, **Coca-Cola ha estado asociada al fomento** hábitos de vida activos y saludables, apoyando eventos donde se práctica la actividad física y el deporte. Lo vemos tanto en iniciativas de carácter local -como por ejemplo las carreras populares de la mayoría de las grandes ciudades de toda España- como en los principales eventos internacionales -como los



Juegos Olímpicos, que patrocina desde 1928, o los Mundiales de Fútbol, desde 1978.

A nivel local, Coca-Cola Iberia y su embotellador único apoyan cada año más de 11.000 eventos relacionados con la vida activa y saludable y el deporte que llegan a más de 4,5 millones de personas.

Previamente a la realización de este estudio, Coca-Cola llevó a cabo una serie de workshops con distintos colectivos en colaboración con la agencia Quiero. De estas reuniones surgieron un conjunto de 19 segmentos posicionados en torno a dos ejes bien diferenciados en relación a la bicicleta:

- la frecuencia de uso de la bicicleta
- la afinidad por este medio de transporte sostenible

OBJETIVOS



El objetivo de este estudio es **segmentar a la población de Madrid en función del uso de la bicicleta** de modo que podamos:

- **Comprender** los segmentos y sus motivaciones
- **Poner el peso** a cada segmento
- Identificar las **características sociodemográficas y actitudinales** de los segmentos
- Descubrir los **drivers** y **frenos** al uso de la bicicleta de cada segmento
- Extraer los ítems sobre los cuales **enfocar las campañas** de fomento para cada uno de los segmentos
- Conocer los mensajes que conectan e incentivan el uso de la bicicleta en cada segmento

METODOLOGÍA



Conecta ha llevado a cabo un estudio cuantitativo a población general de Madrid capital.

Técnica de recogida de información | Encuesta online CAWI




Ámbito | Local, Madrid capital

Universo | Población residente en Madrid capital entre las edades de 16 a 60 años.

Tamaño muestral | entrevistas aleatorias iniciales + boost específico para obtener un número mínimo de análisis para cada uno de los segmentos de partida

Muestra aleatoria | 944 entrevistas

Muestra aleatoria + boost | **1634** entrevistas:

- **Rejectors** 274 entrevistas  Rechazan el uso de la bicicleta como medio de transporte
- **Potentials** 850 entrevistas  Los que actualmente no usan la bicicleta como medio de transporte pero están dispuestos a usarla
- **Bikers** 510 entrevistas  Los usuarios de la bicicleta como medio de transporte para moverse por Madrid

METODOLOGÍA: ¿Cómo hemos segmentado?

01 COMPENSIVA

Comprensiva, dando cabida a distintos tipos de variables:

- Conductuales, de relación y uso de la bicicleta
- Actitudinales
- Sociodemográficas

02 CLARA

Clara, dibujando segmentos:

- Comprensibles
- Claramente diferenciables
- Bien especificados
- Con suficiente tamaño

03 OPERATIVA

Operativa, la segmentación resultante debe:

- Facilitar la comprensión del uso de la bicicleta
- Orientar la toma de decisiones
- Ofrecer un mecanismo sencillo de clasificación de los usuarios y no usuarios de bicicleta

Metodología:

La técnica utilizada para la realización de la segmentación ha sido el análisis cluster bietápico, con el programa estadístico SPSS.

Se han incluido distintos tipos de variables en el análisis:

- Sociodemográficas
- Variables conductuales de relación y uso de la bicicleta en la actualidad
- Variables actitudinales en relación al uso de la bici como medio de transporte en Madrid

Análisis de conglomerados en dos fases:

Herramienta de exploración diseñada para descubrir las agrupaciones naturales (o conglomerados) de un conjunto de datos que permite:

- El tratamiento de variables categóricas y continuas.
- La selección automática del número de conglomerados: El procedimiento puede determinar automáticamente el número óptimo de conglomerados.
- Escalabilidad: El algoritmo en dos fases puede analizar archivos de datos de gran tamaño.

Debido al carácter las variables utilizadas (tanto categóricas como continuas), la medida aplicada en el análisis para determinar la similitud entre los conglomerados ha sido la medida log-verosimilitud que considera que las variables continuas tienen una distribución normal, mientras que las variables categóricas las considera multinomiales.

El criterio de conglomeración (que permite determinar el número de conglomerados) ha sido el criterio de información bayesiano (BIC)



RESULTADOS

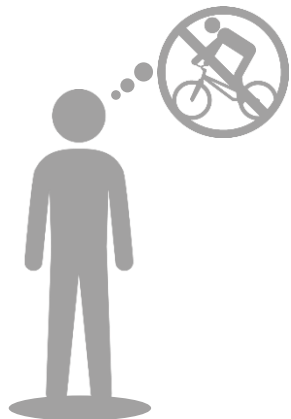
500.000 LAST YEAR 1.000.000 THIS YEAR

QUALITY VISION
STRATEGY
SUCCESS
RESEARCH
INNOVATION

0% → 150%

Los Madrileños ante la bici: ¿Cuántos son los Segmentos de Partida?

01 Rejectors



29%

Rechazan el uso de la bicicleta como medio de transporte

02 Potentials



57%

Actualmente no usan la bicicleta como medio de transporte pero están dispuestos a usarla

03 Urban bikers



14%

Usuarios de la bicicleta como medio de transporte para moverse por Madrid

Base aleatoria: 944

Los Madrileños ante la bici: ¿En qué distritos residen?

29% **01** **Rejectors**
 Rechazan el uso de la bicicleta como medio de transporte

57% **02** **Potentials**
 Actualmente no usan la bicicleta como medio de transporte pero están dispuestos a usarla

14% **03** **Urban bikers**
 Usuarios de la bicicleta como medio de transporte para moverse por Madrid

Puente de Vallecas	7%
Centro	3%
Latina	9%
Salamanca	4%
Moncloa-Aravaca	2%
Ciudad Lineal	7%
Arganzuela	4%
Tetuán	5%
Carabanchel	8%
Retiro	3%
Chamartín	5%
Fuencarral-El Pardo	10% UB
San Blas	6%
Hortaleza	5%
Chamberí	5%
Villaverde	3%
Villa de Vallecas	5%
Barajas	1%
Moratalaz	3%
Vicálvaro	3%
Usera	4%



	6%
	4%
	5%
	4%
	4%
	7%
	5%
	5%
	8%
	4%
	4%
	7%
	5%
	6% UB
	4%
	4%
	5% UB
	2%
	3%
	2%
	5% UB



	15%
	11%
	9%
	7%
	6%
	6%
	5%
	4%
	4%
	4%
	4%
	3%
	3%
	3%
	2%
	2%
	2%
	2%
	1%
	1%



Los Madrileños ante la bici: Dimensiones Básicas

Existen dos dimensiones básicas que permiten situar los distintos grupos de ciudadanos en relación a su opinión sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte:



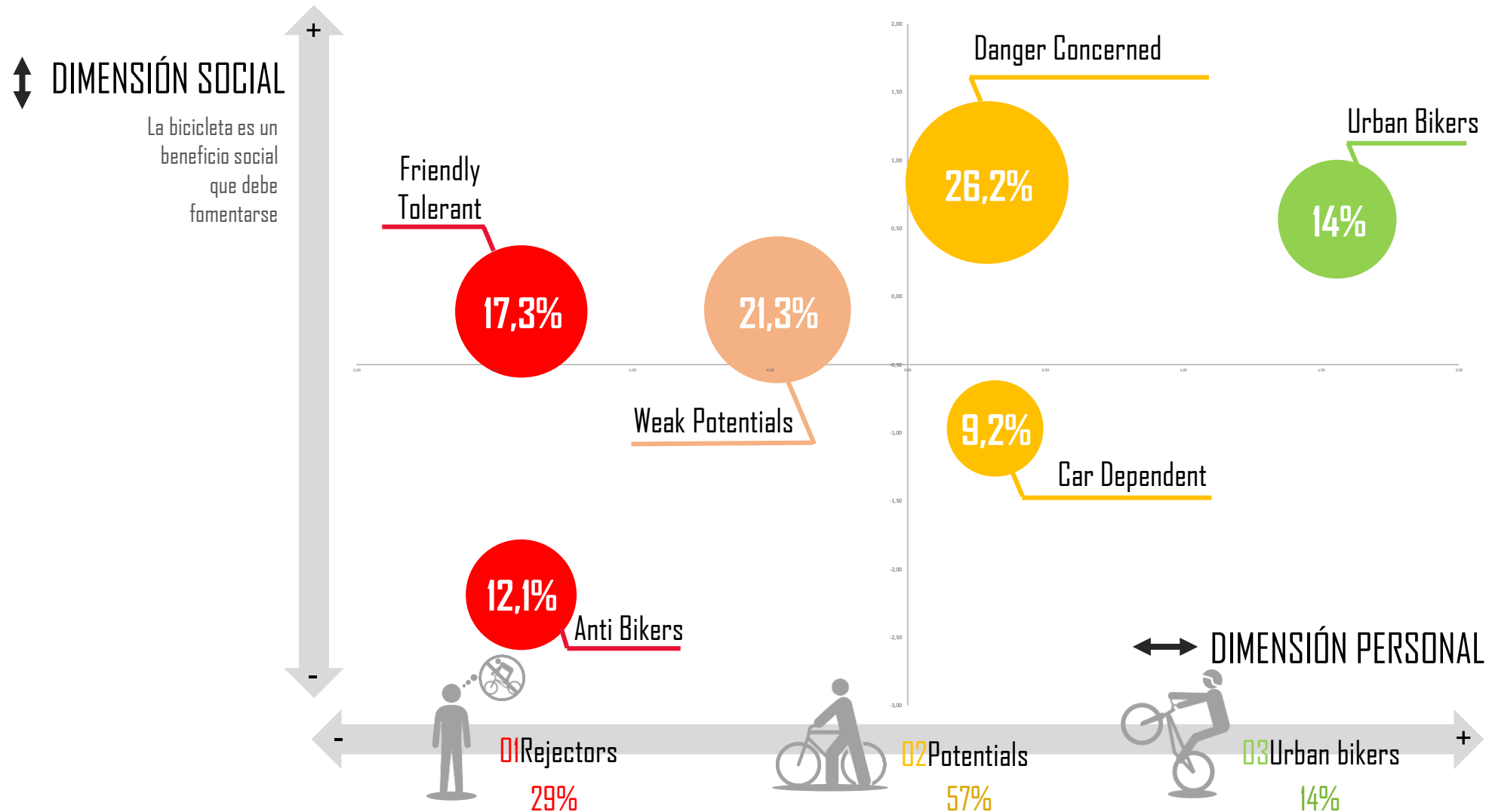
↕ DIMENSIÓN SOCIAL

En qué medida se concibe el uso de la bicicleta como un beneficio social que se debe fomentar y por el que merece la pena transformar la ciudad
¿Cuáles son los beneficios para la ciudad?

↔ DIMENSIÓN PERSONAL

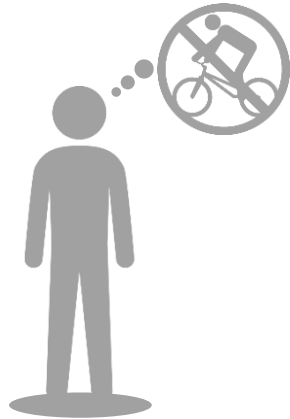
En qué medida se usa/ se está dispuesto a usar la Bicicleta como medio de transporte para desplazarse por Madrid
¿Cuáles son las ventajas/ frenos personales?

Los Madrileños ante la bici: Segmentos finales



Rejectors. ¿Qué parte de la población representan?

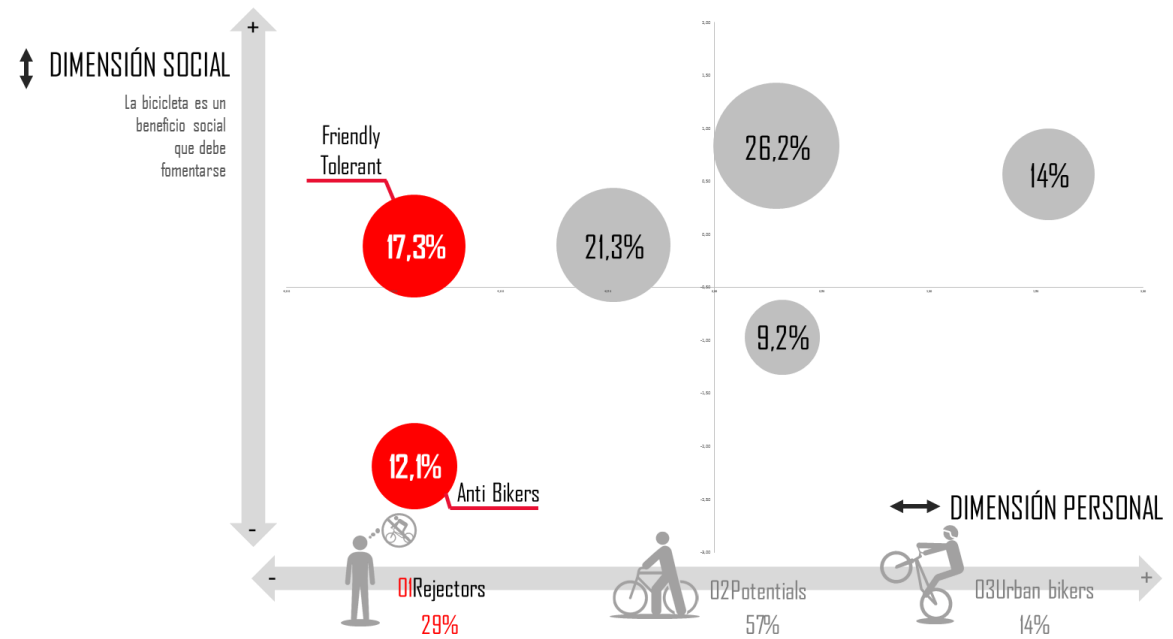
01 Rejectors



29%

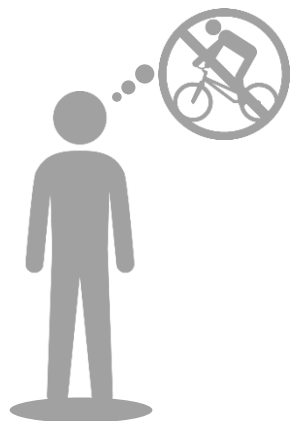
Rechazan el uso de la bicicleta como medio de transporte

Los Rejectors suponen el 29% de todos los madrileños



Rejectors. ¿Quiénes son?

01 Rejectors



Rechazan el uso de la bicicleta como medio de transporte

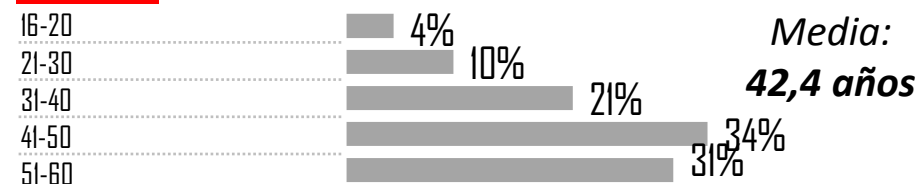
Los Rejectors Suponen el 29% de todos los madrileños

- Principalmente mujeres
- Mayores de 40 años
- Viven en pareja
- No tienen bici en la actualidad o apenas la usan

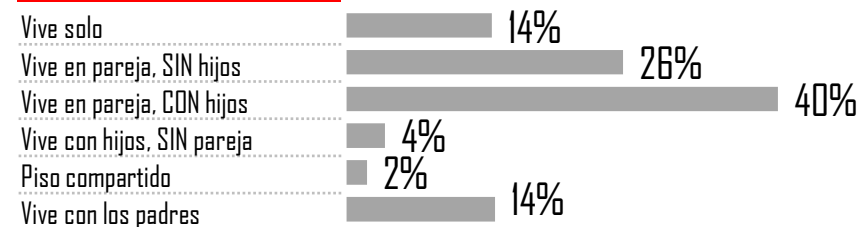
Sexo



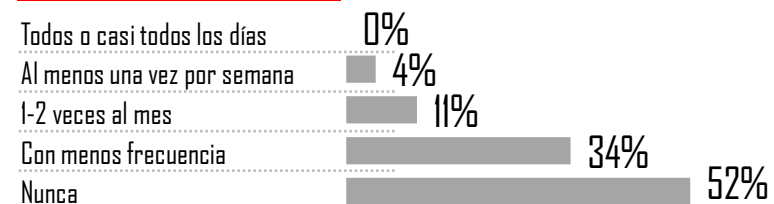
Edad



Tipo de hogar

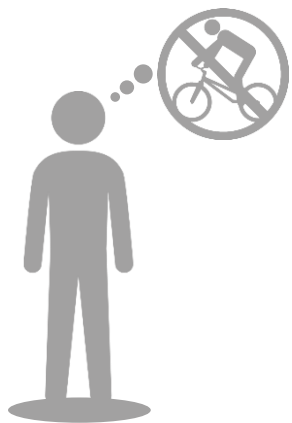


Frecuencia uso bici



Rejectors. ¿Por qué no se plantean usar la bicicleta?

01 Rejectors

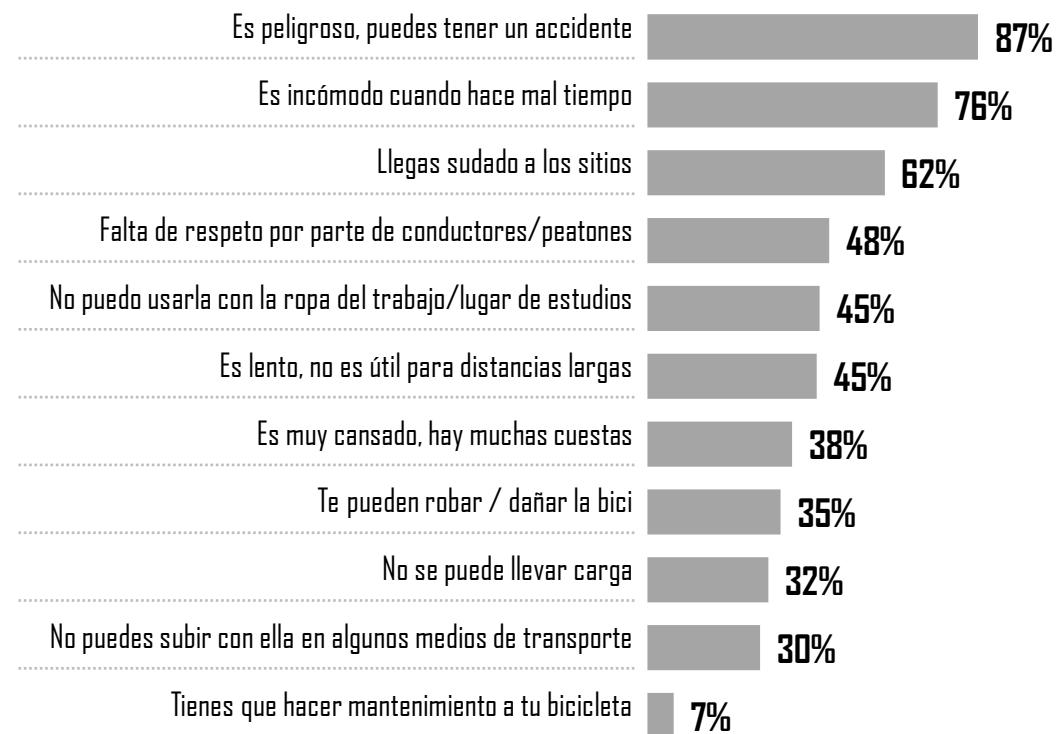


Rechazan el uso de la bicicleta como medio de transporte

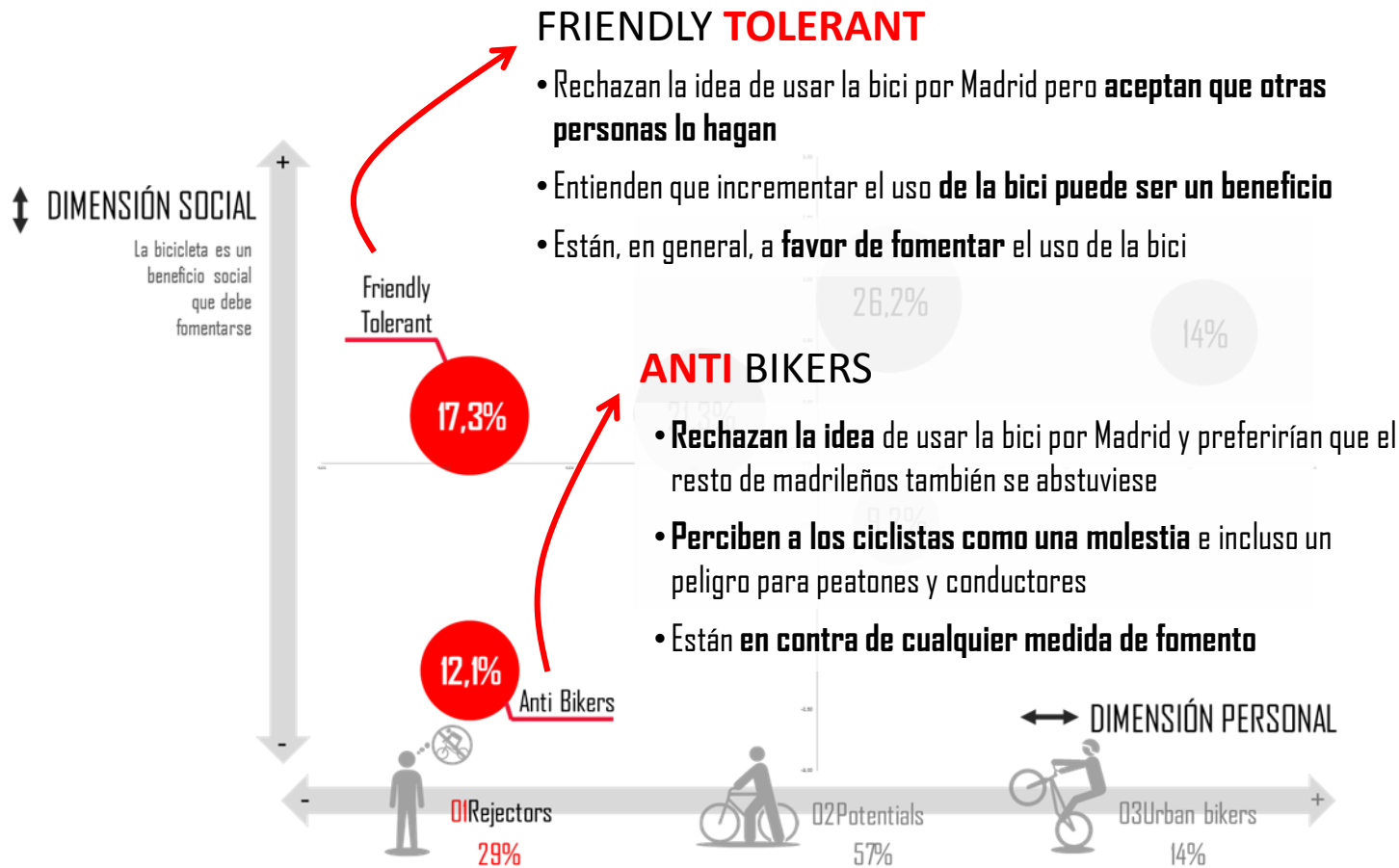
Los rejectors perciben todo tipo de inconvenientes en el uso de la bici por Madrid:

- Es peligroso
- Es incómodo
- Llegas sudado
- Es una falta de respeto a peatones y conductores

Desventajas de la bici como medio de transporte

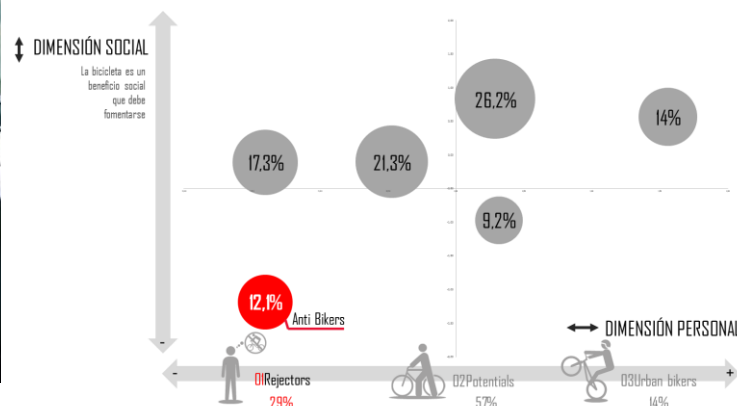


Rejectors. ¿Hay distintos tipos de Rejectors?



	FRIENDLY TOLERANTS	ANTI BIKE
<i>Base</i>	163	114
Los ciclistas no respetan / molestan a los peatones	50,3	74,1
Las bicicletas son un peligro para la circulación de vehículos	42,3	70,0
El servicio Bicimad es necesario en una ciudad como Madrid	47,1	10,1
Se debería fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte	73,7	8,4
La bici es una medida para transformar la ciudad en un espacio más habitable	71,7	12,7
La convivencia de bicis, peatones y coches es posible	58,3	21

Rejectors



↔ DIMENSIÓN PERSONAL

Usuarios de coche que perciben muy negativamente el uso de la bici:

- El 63,5% usa el **coche para desplazarse por Madrid**
- El 65,4% **no tiene bici propia**

↕ DIMENSIÓN SOCIAL

Son **auténticos "bike haters"**:

- Las bicis dificultan el tráfico y suponen un peligro adicional en la circulación
- La ciudad no está preparada para la bici y acondicionarla sería muy costoso

SOCIODEMOGRÁFICOS

12,1% de la Población

43 Años de edad media



Poca presencia en Redes Sociales

PRINCIPALES ACTITUDES



Apenas usan la bici



Los ciclistas no respetan normas



La bici es un estorbo para la circulación



No se debe fomentar la bici



Una moda peligrosa



Contrarios a BiciMad



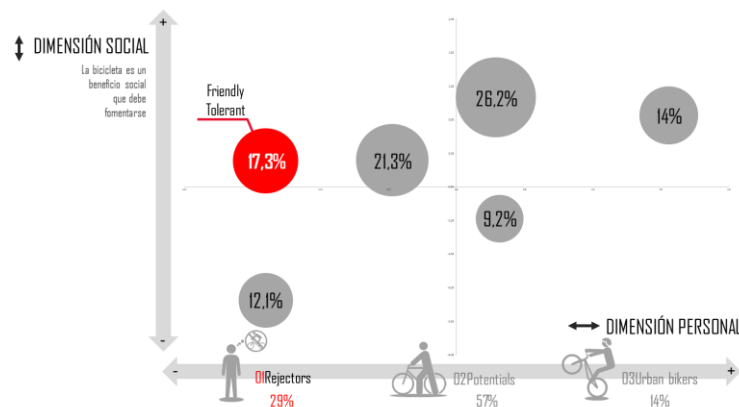
No perciben beneficio para la salud y el medio

¿QUÉ NECESITARÍAN?

Sentirse más tranquilos y tomar conciencia de que la bicicleta no supone un problema en la ciudad. Esto podría hacerse, por ejemplo:

- Haciendo un esfuerzo por diferenciar correctamente el espacio para peatones, bicis y coches y controlar que se respete
- Posibilidad de realizar una campaña sobre el correcto uso de la bici por la ciudad

Rejectors



↔ DIMENSIÓN PERSONAL

Son usuarios que no utilizan la Bici con frecuencia:

- El 52,5% usa el **coche para desplazarse por Madrid**
- El 47,7% **no tiene bici propia**

↕ DIMENSIÓN SOCIAL

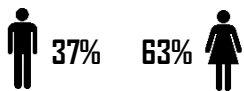
Respectan a los ciclistas y creen que es necesario protegerlos:

- A favor de fomentar el uso de la bici
- A favor de restringir el tráfico en algunas zonas de la ciudad

SOCIODEMOGRÁFICOS

17,3% de la Población

43 Años de edad media



Elevado número de familias con hijos

PRINCIPALES ACTITUDES



La bici como deporte



Es saludable y ecológica



Los **conductores no respetan a los ciclistas**



Es **necesario separar bicis y coches**



Pro fomento con medidas de seguridad.



Partidarios de **restringir el tráfico**



Promueven uso de bici entre sus hijos

Bici**MAD** Favorables a BiciMad

¿QUÉ NECESITARÍAN?

Rearfirmar su idea de que, aunque ellos no la usen, la utilización de la bicicleta por Madrid puede suponer un beneficio para el conjunto de la ciudadanía. Esto podría hacerse, por ejemplo:

- Explicando que el ayuntamiento es favorable al uso de la bici como medio habitual de transporte
- Explicando que se está trabajando para separar el espacio para peatones, bicis y coches y garantizar la seguridad de todos.

Urban Bikers. ¿Qué parte de la población representan?

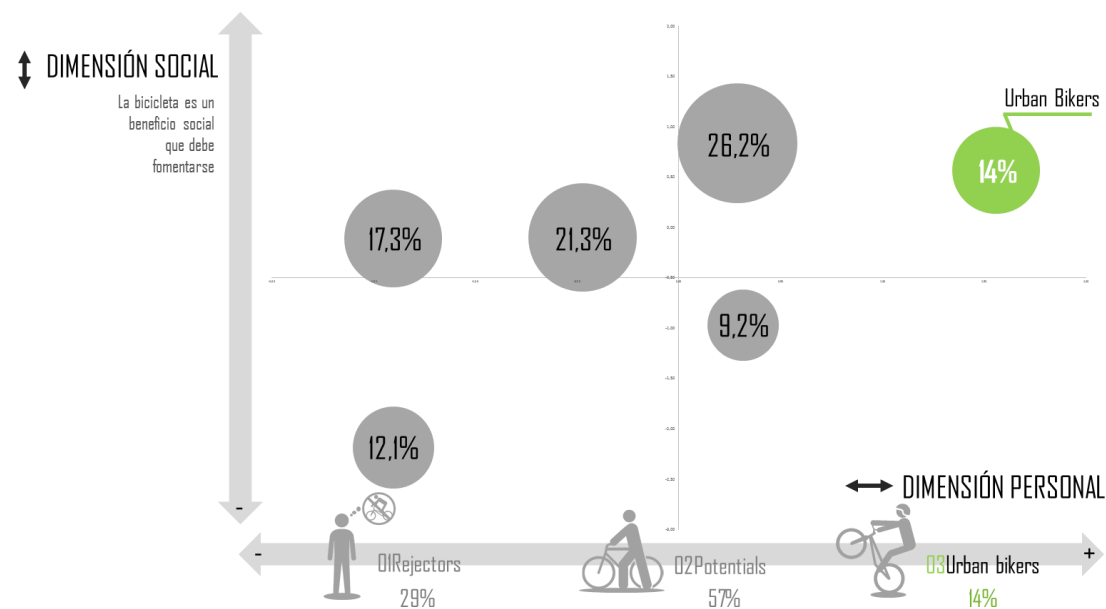
03 Urban bikers



14%

Usuarios de la bicicleta como medio de transporte para moverse por Madrid

Los Urban Bikers suponen el 14% de todos los madrileños



Urban Bikers. ¿Quiénes son?

03 Urban bikers



14%

Usuarios de la bicicleta como medio de transporte para moverse por Madrid

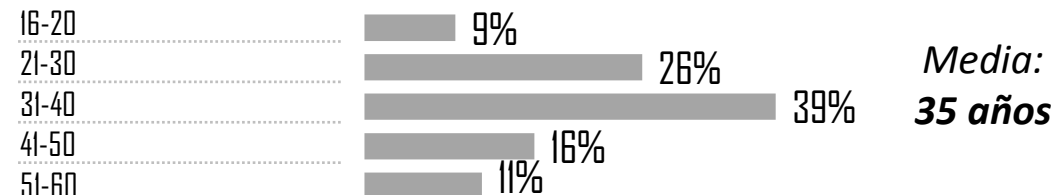
Los Urban Bikers suponen el 14% de todos los madrileños

- Encontramos la misma proporción de hombres y mujeres
- Se concentran en los grupos de 20 y 30 años
- Viven en pareja, algunos con hijos
- La mayoría tiene un uso frecuente de la bici
- Destaca la mayor proporción de bicicletas de montaña, carretera, plegables y fixie

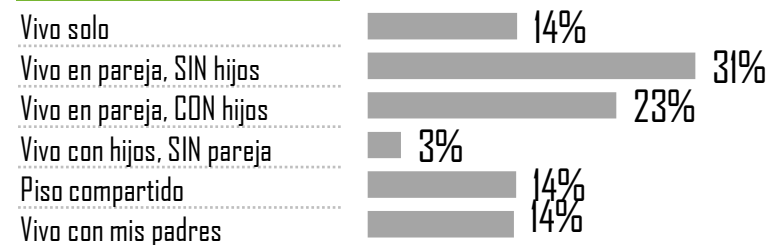
Sexo



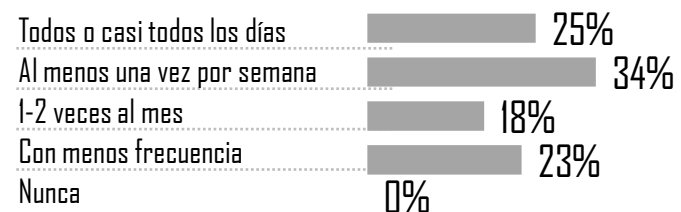
Edad



Tipo de hogar



Frecuencia uso bici



Urban Bikers. ¿Por qué han decidido comenzar a moverse en bici por Madrid?

03 Urban bikers



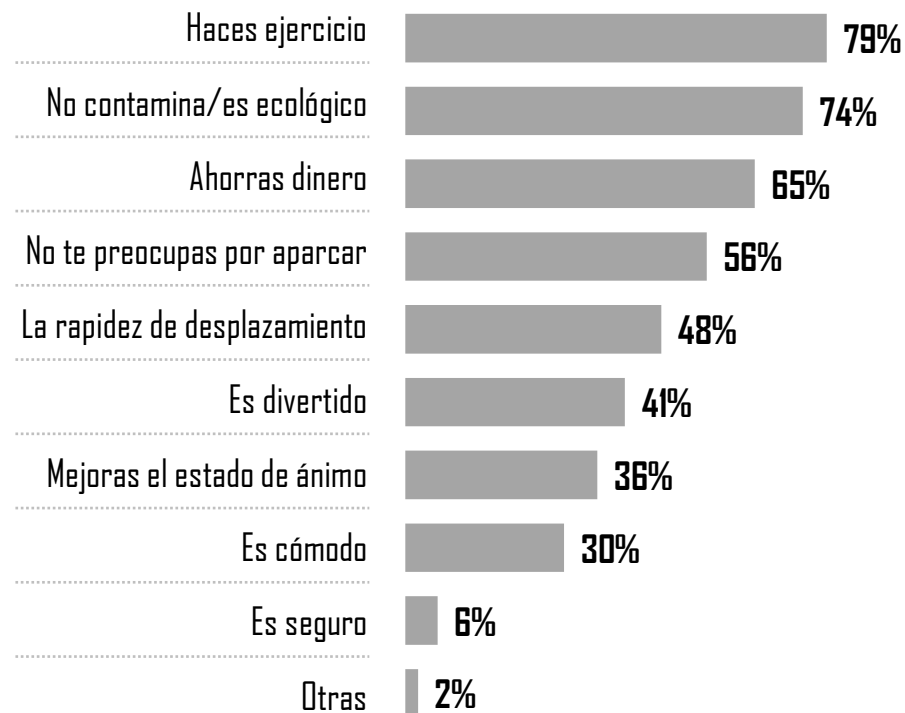
14%

Usuarios de la bicicleta como medio de transporte para moverse por Madrid

Los ciclistas urbanos perciben 3 ventajas básicas en el uso de la bici por Madrid:

- Haces **ejercicio**
- Es **ecológico**
- **Ahorras** dinero

Ventajas de la bici como medio de transporte



Urban Bikers. ¿Cómo se comportan?

03 Urban bikers



14%

Usuarios de la bicicleta como medio de transporte para moverse por Madrid

Son mayoría los ciclistas urbanos que **no utilizan casco***

La razón principal es porque lo consideran incómodo

En menor medida también se menciona la falta de necesidad al tratarse de trayectos cortos o seguros y el uso de BiciMad

La bici **se utiliza tanto de forma cotidiana** para ir al trabajo/ centro de estudios como para desplazamientos relacionados con el tiempo libre y ocio

Se utiliza tanto el carril bici como la calzada y un 9% la acera

***Sin embargo, el resto de la población, casi el 90% opina que el uso del casco debería ser obligatorio**

Uso del casco al ir en bici



Uso de la bici



Por donde circulan con la bici

Múltiple



Urban Bikers. ¿Cómo creen que se debería fomentar el uso de la bici?

03 Urban bikers



14%

Usuarios de la bicicleta como medio de transporte para moverse por Madrid

Los ciclistas urbanos tienen como principal demanda el aumento del número de **kilómetros de Carril bici** por la ciudad

Otras demandas relevantes serían

Fomentar BiciMad, aumentando el nº de barrios y reduciendo su coste

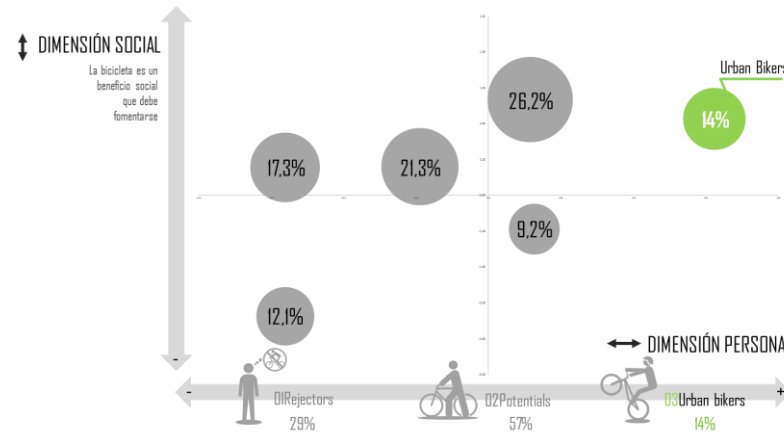
Aumentar el nº de **carriles de prioridad ciclista** (max.30km/h)

Ofrecer **más libertad para llevar la bici en transporte público**, principalmente en el **Metro** (88%)

ACCIONES que considerarían MÁS EFECTIVAS



Urban Bikers



↔ DIMENSIÓN PERSONAL

Son usuarios regulares de la bici por Madrid:

- El 60% la emplea **todas las semanas**
- El 63% la utiliza para ir a trabajar o a su centro de estudios

↕ DIMENSIÓN SOCIAL

Apoyan el fomento de las bicis en la ciudad:

- La bici **disminuiría la contaminación y el tráfico**
- A favor modificar el urbanismo para facilitar el uso de la bici
- Proclives al desarrollo y fomento de BiciMad

SOCIODEMOGRÁFICOS

14% de la Población

35 Años de edad media

50% 50%

Preocupados por su salud, el cuidado del medio ambiente y el ahorro

PRINCIPALES ACTITUDES



Invierten en su bici



Van en bici al trabajo



La bici es un medio de ahorrar



Los conductores no respetan



La convivencia es posible



Partidarios de restringir el tráfico



Las bicis deberían ir por carril propio / prioridad ciclista



Pro fomento a todos los niveles

BiciMAD

Conocen BiciMad y son partidarios de abaratar el servicio

¿QUÉ NECESITARÍAN?

Sentir que su conducta como ciclistas urbanos recibe el apoyo de la administración. Esto podría hacerse, por ejemplo:

- Dándoles a conocer que el ayuntamiento apoya y fomenta el uso de la bici como medio para mejorar la convivencia
- Explicando las acciones llevadas a cabo y los proyectos futuros para acondicionar la ciudad y mejorar la seguridad habilitando espacios propios para los ciclistas
- Apostando por el desarrollo de BiciMad
- Quizá, mediante una campaña de sensibilización sobre el uso de la bici dirigida a conductores
- Facilitando el transporte de la bici en Metro, bus y cercanías.

Potentials. ¿Qué parte de la población representan?

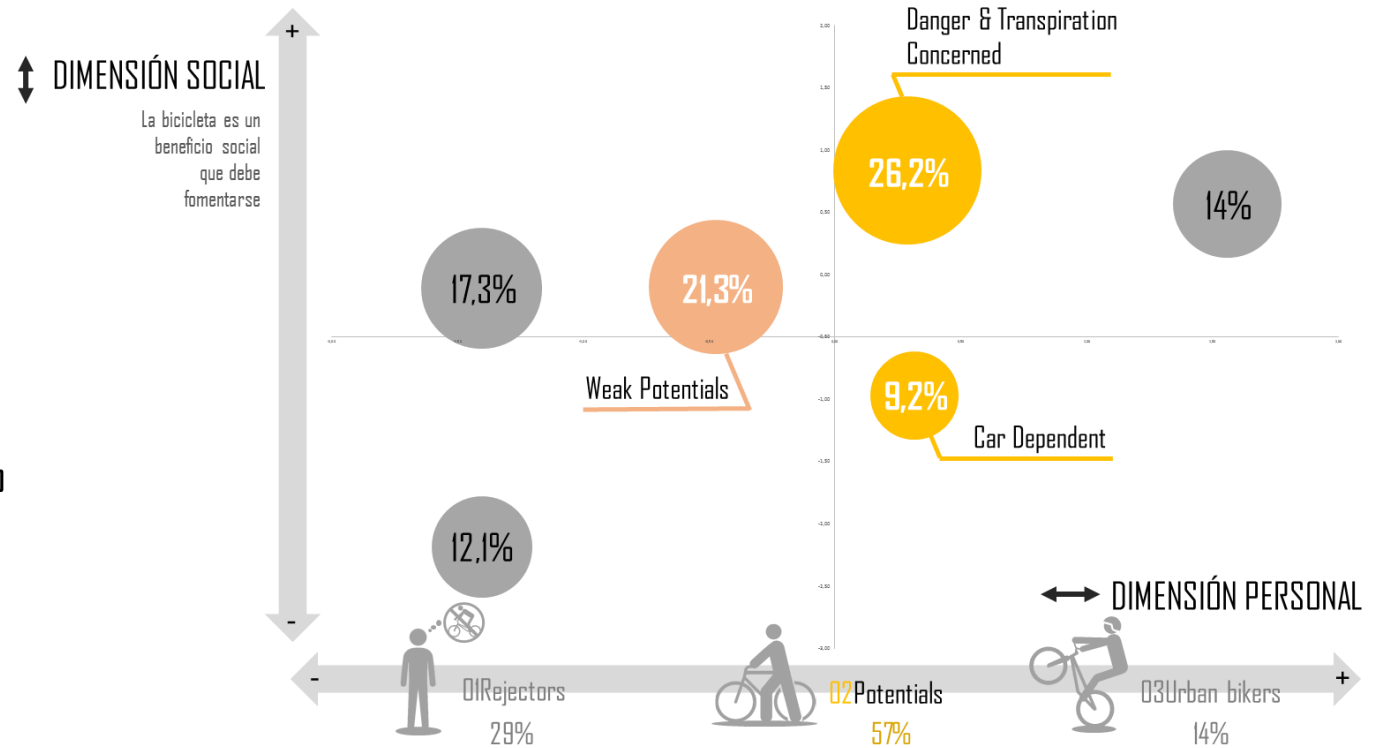
02 Potentials



57%

Actualmente no usan la bicicleta como medio de transporte pero están dispuestos a usarla

Son el grupo de población más grande y suponen el 57% de todos los madrileños



Potentials. ¿Quiénes son?

02 Potentials



57%

Actualmente no usan la bicicleta como medio de transporte pero están dispuestos a usarla

Los Potentials suponen el 57% de todos los madrileños

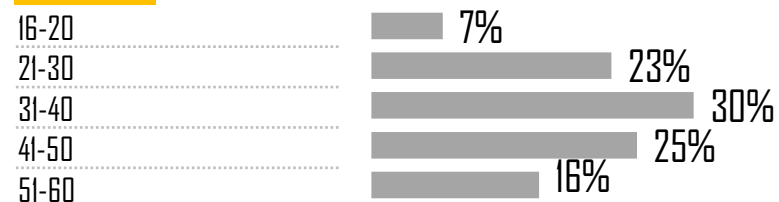
Se trata del grupo más amplio y heterogéneo

- Encontramos tanto hombres como mujeres
- Se concentran en los grupos centrales de edad: 20, 30, pero también 40 años
- Una parte importante de los mismos son usuarios ocasionales o frecuentes de la bicicleta en fin de semana: ocio y deporte

Sexo

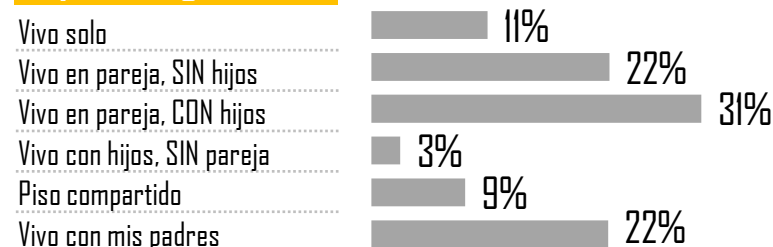


Edad

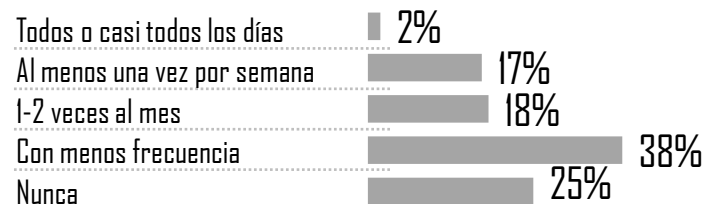


Media:
37,5 años

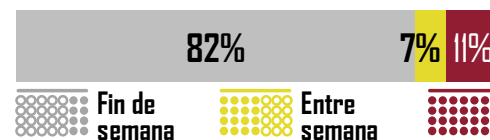
Tipo de hogar



Frecuencia uso bici



Cuándo usa la bici



Potentials. ¿Qué les hace plantearse el uso de la bicicleta?

02 Potentials



57%

Actualmente no usan la bicicleta como medio de transporte pero están dispuestos a usarla

Los potenciales perciben exactamente los mismos beneficios en el uso de la bici que los urban bikers:

- Haces **ejercicio**
- Es **ecológico**
- **Ahorras** dinero

Sin embargo, no perciben en la misma medida que se trata de un medio de transporte rápido o que pueda ser divertido y mejorar el ánimo

Ventajas de la bici como medio de transporte

		Urban Bikers
Haces ejercicio	83%	79%
No contamina/es ecológico	76%	74%
Ahorras dinero	69%	66%
No te preocupas por aparcar	53%	56%
La rapidez de desplazamiento	29%	49%
Es divertido	23%	41%
Mejoras el estado de ánimo	23%	36%
Es cómodo	15%	30%
Es seguro	3%	6%
Otras	1%	2%

Potentials. ¿Por qué no se deciden?

02 Potentials



57%

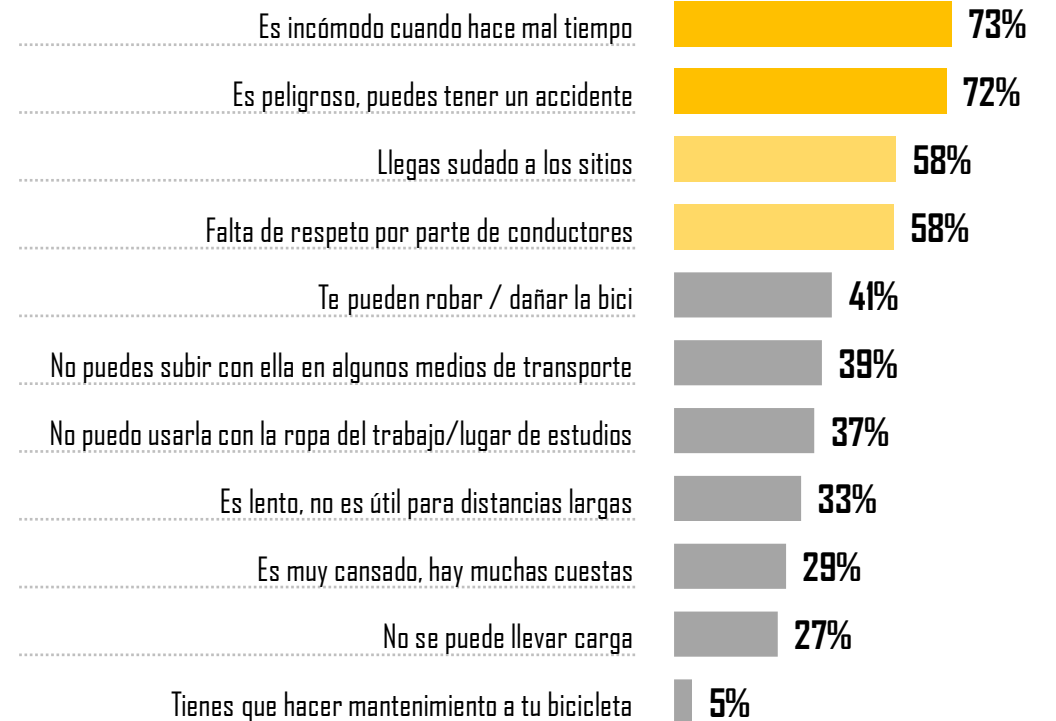
Actualmente no usan la bicicleta como medio de transporte pero están dispuestos a usarla

Quienes se plantean usar la bici para desplazarse por Madrid encuentran **dos frenos principales:**

Es incómodo: por el tiempo y también por el sudor

Es peligroso: puedes tener un accidente y los coches no te respetan

Desventajas de la bici como medio de transporte



Potentials. ¿Qué les animaría a usar la bici por Madrid?

02 Potentials

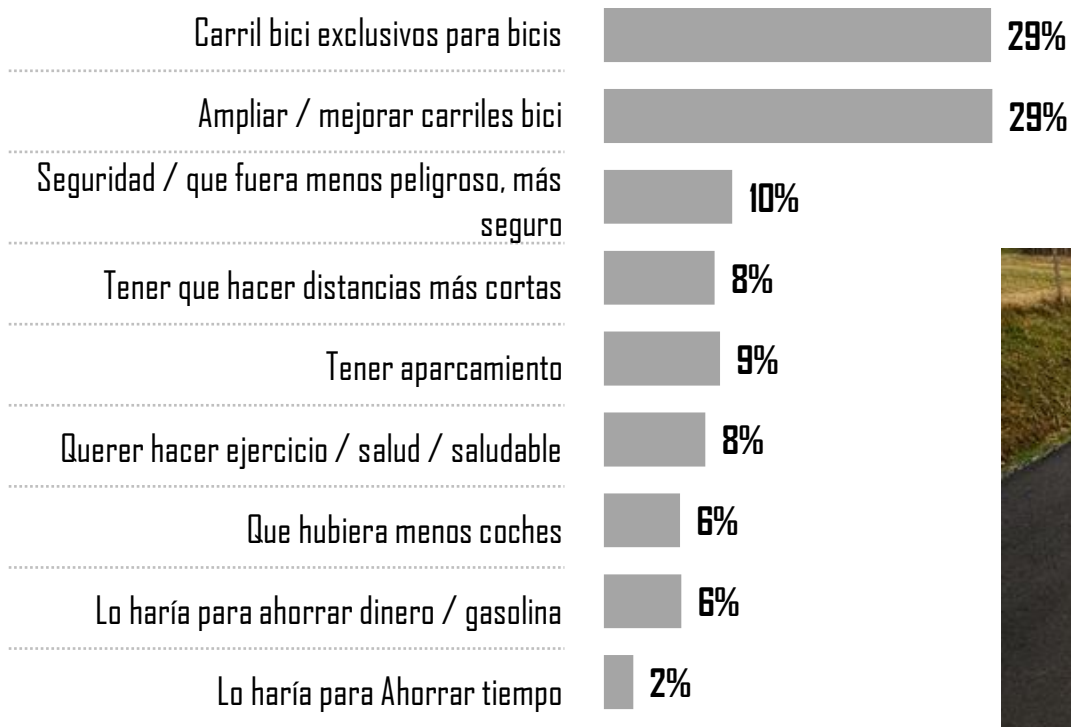


57%

Actualmente no usan la bicicleta como medio de transporte pero están dispuestos a usarla

Respuesta espontánea

¿Qué te motivaría a utilizar la bici como medio de transporte?



Espontáneamente, la primera medida de fomento en que se piensa es, con diferencia, el aumento del carril bici



Potentials. ¿Qué les animaría a usar la bici por Madrid?

02 Potentials



57%

Actualmente no usan la bicicleta como medio de transporte pero están dispuestos a usarla

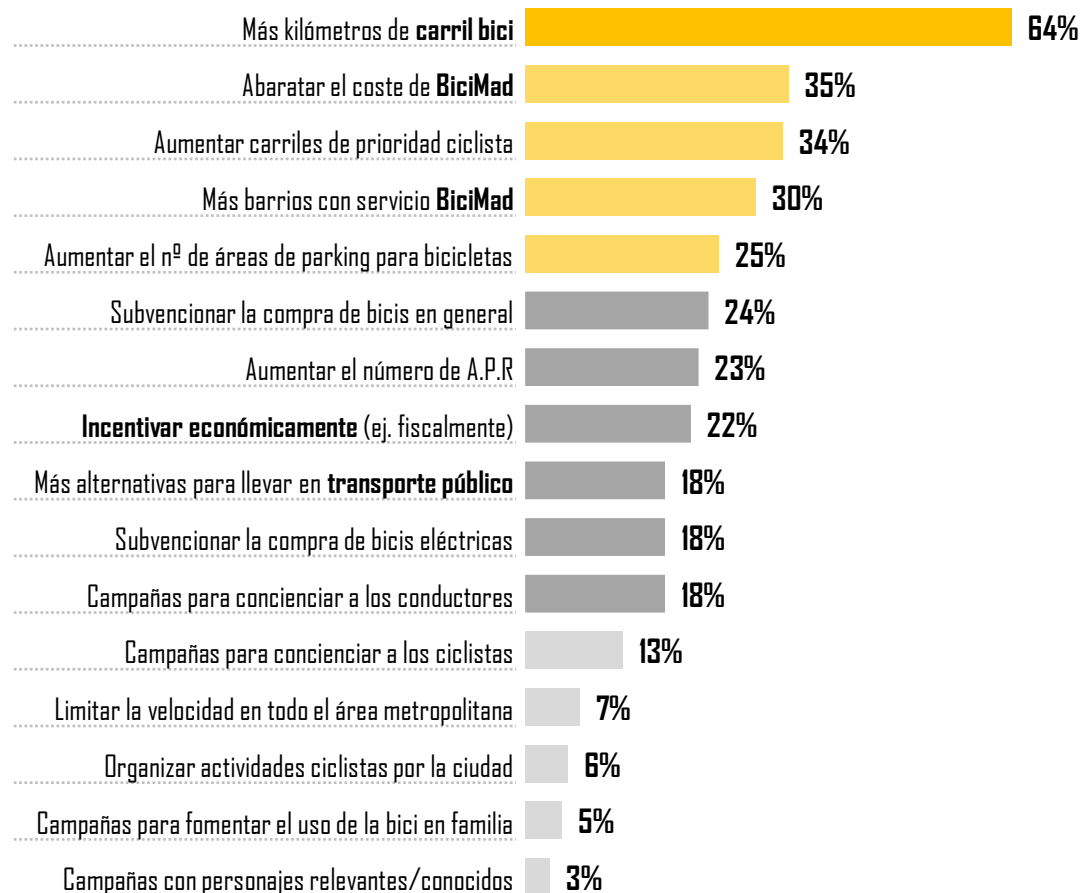
Junto al aumento del carril bici también destaca la demanda de:

Abaratar el coste de Bicimad
(por encima de aumentar su cobertura)

Aumentar el nº de **carriles de prioridad ciclista**

Aumentar el nº de **áreas de parking** para bicis

ACCIONES que considerarían MÁS EFECTIVAS



Potentials ¿Cómo creen que se comportarían?

02 Potentials



57%

Actualmente no usan la bicicleta como medio de transporte pero están dispuestos a usarla

Son mayoría los usuarios potenciales están claramente a favor del uso del casco cuando se circula en bicicleta por la ciudad

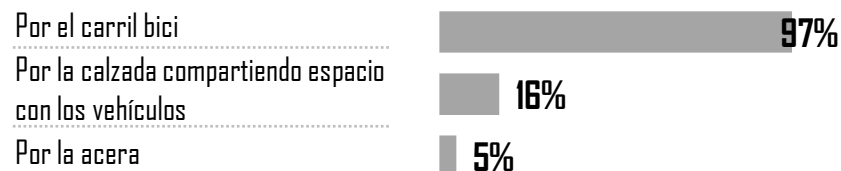
Así mismo, creen que las bicicletas deberían circular por un espacio propio, diferenciado de los vehículos

Y consideran que se debería tener acceso con la bici al servicio de Metro y Cercanías

Uso del casco al ir en bici



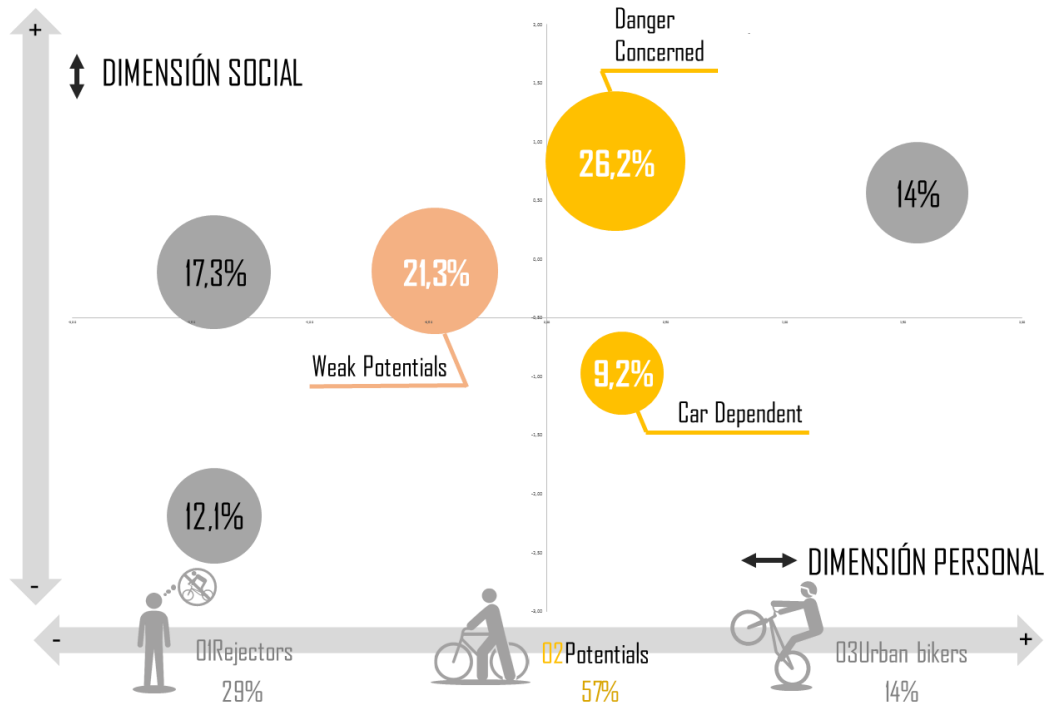
Por donde deberían circular con la bici



Medios de transporte donde debería poder llevarse la bici



Potentials. ¿Hay diferentes tipos de Potentials?



Weak POTENTIALS

Son **potenciales "débiles"**, podrían llegar a planteárselo pero **lo ven improbable**

Apenas usan la bici en la actualidad

Están a favor de fomentar la bici pero **se muestran pesimistas** sobre las posibilidades de éxito

CAR Dependents

Ya son usuarios de Bici y no descartan emplearla por Madrid aunque consideran que no es su espacio natural (**la bici es para deporte y ocio**)

Utilizan el coche y no quieren que la bicicleta limite su uso

DANGER Concerned

Son **el grupo más dispuesto a utilizar la bicicleta** para desplazarse por Madrid y el que percibe un mayor beneficio social en el uso de la bicicleta como medio de transporte

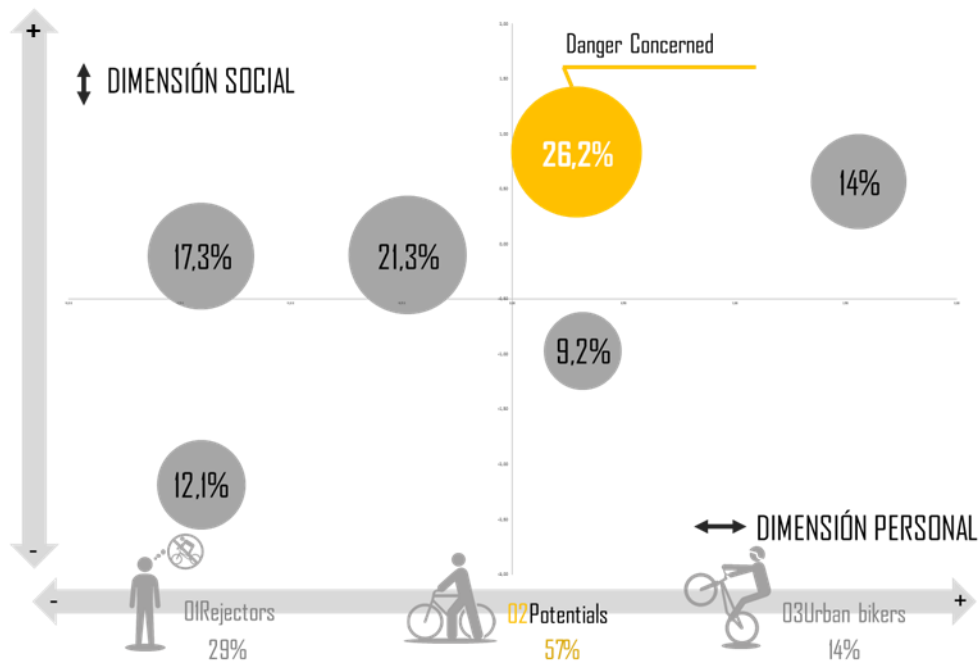
Están **a favor de todas las medidas de fomento**, especialmente de la **restricción del tráfico y la creación de carriles bici**.

Su principal freno es el miedo a circular con una bici por Madrid **ante la intensidad del tráfico** y la falta de costumbre y respeto de los conductores. En menor medida también mencionan el sudor o la imposibilidad de llevar ropa de trabajo como frenos al uso de la bici

Son **lo más dispuestos a utilizar BiciMad**, cuando se abarate y esté disponible en su zona

Comparten la idea de que el uso de la bici supone un **beneficio social y medioambiental**.

Potentials. ¿Qué acciones serían más efectivas entre los grupos con mayor potencial?



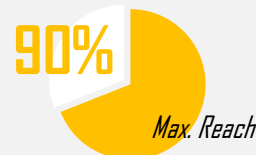
*Cálculo realizado en base a un análisis TURF realizado sobre la muestra de **Danger Concerned**

Más allá del carril bici, las medidas que satisfarían a un mayor número de ciclistas verdaderamente potenciales* serían:

Escenario de 2 posibles acciones

¿Qué dos acciones serían efectivas para un mayor nº de ciclistas potenciales, a parte del carril bici?

Efectivas para un...



Mejor combinación

Abaratar el Coste de BiciMad

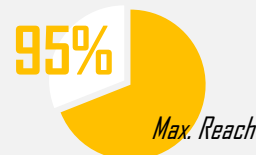
+

Más carriles de prioridad ciclista 30 kms/h

Escenario de 3 posibles acciones

¿Qué tres acciones serían efectivas para un mayor nº de ciclistas potenciales, a parte del carril bici?

Efectivas para un...



Mejor combinación

Abaratar el Coste de BiciMad

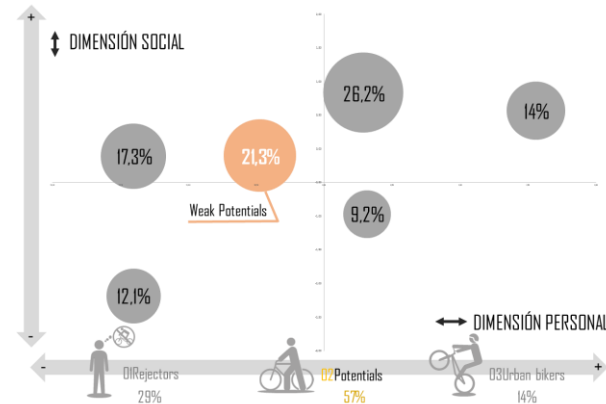
+

Más carriles de prioridad ciclista 30 kms/h

+

Campaña sensibilización Conductores

Potentials



←→ DIMENSIÓN PERSONAL

Entre los potentials, **son los que menos usan la Bici.**

- Sólo el 7% la emplea todas las semanas, pero no como medio de transporte
- **Poco dispuestos a usarla** como medio de transporte: *"se la podrían llegar a plantear"*

↕ DIMENSIÓN SOCIAL

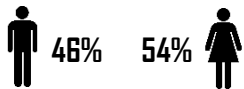
Abiertos a fomentar el uso de las bicis por Madrid, aunque no de forma activa:

- Están a favor de hacer más carriles bici pero sin limitar sin restringir el tráfico de coches

SOCIODEMOGRÁFICOS

21,3% de la Población

39 Años de edad media



Elevado número de trabajadores

PRINCIPALES ACTITUDES



Las bicis son un **peligro** para la circulación



Los ciclistas **no respetan a los peatones**



Las bicis deberían ir por **carril propio**



Pro fomento de la bici en Madrid



Sudor como posible freno



Se deberían hacer **más carriles bici**



Madrid tiene **demasiadas cuestas**



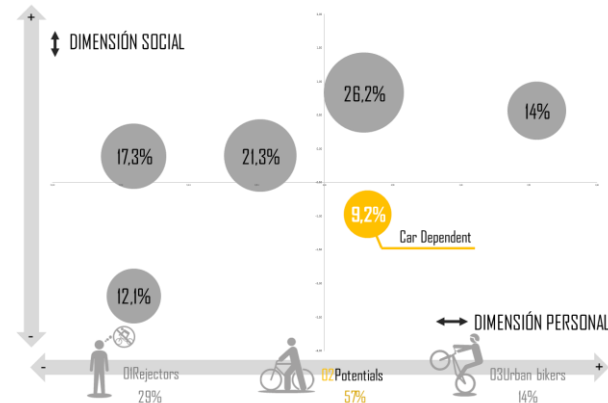
Poco dispuestos a utilizar BiciMad

¿QUÉ NECESITARÍAN?

Sentir que existen alternativas para un uso esporádico de la bici por Madrid. Esto podría hacerse, por ejemplo:

- Dando más notoriedad al servicio de BiciMad y explicando que ofrece bicicletas eléctricas para moverse por Madrid con menos esfuerzo
- Mejorando la seguridad reservando, donde sea posible, un espacio propio para los ciclistas
- Quizá, desarrollando una campaña de convivencia entre los distintos usuarios de la vía pública

Potentials



↔ DIMENSIÓN PERSONAL

Entre los potencial, son los que más **usan la Bici**, pero en **momentos de ocio**

- El 27% la emplea **todas las semanas** pero no como medio de transporte
- Son **usuarios de coche**, pero tienen cierta **disposición a usar la bici**

↕ DIMENSIÓN SOCIAL

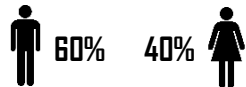
Poco dispuestos a fomentar el uso de las bicis por Madrid:

- La bici es un peligro para la circulación
- En contra de tomar medidas que vayan en contra de los coches

SOCIODEMOGRÁFICOS

9,2% de la Población

38 Años de edad media



Elevado número de trabajadores y activos en RRSS

PRINCIPALES ACTITUDES



Usan la bici solo para ocio



Las bicis son un **peligro para la circulación**



Los **ciclistas NO respetan** a los peatones



Los **conductores sí respetan** a los ciclistas



No se debe fomentar la bici ni aumentar sus infraestructuras



La **convivencia bici-coches no es posible**



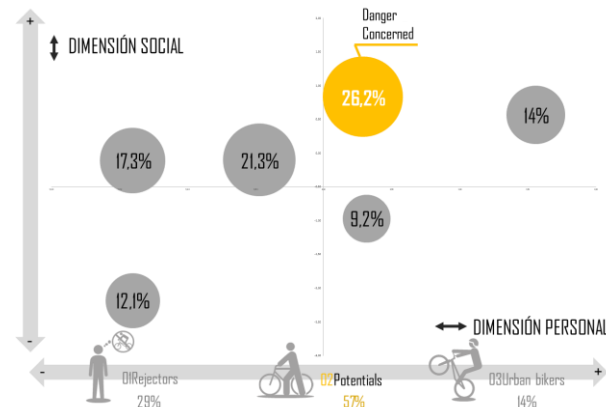
Poco proclives a usar BiciMad

¿QUÉ NECESITARÍAN?

Saber que, el fomento de la bici no supone una molestia para los conductores que necesitan utilizar el coche por Madrid. Esto podría hacerse, por ejemplo:

- Dando a conocer que se va a hacer un esfuerzo por diferenciar correctamente el espacio para peatones, bicis y coches y controlar que se respete
- Quizá, mediante una campaña sobre el correcto uso de la bici por la ciudad
- Poniendo en valor los beneficios emocionales, de salud y ahorro que la bici es capaz de aportar

Potentials



←→ DIMENSIÓN PERSONAL

Reducido uso de la bici por Madrid:

- El 22% emplea alguna vez a la semana, como forma de ocio
- El 70% reconoce que **debería esforzarse más por usar la bici**
- **Muy predispuestos a usarla como medio de transporte**

↕ DIMENSIÓN SOCIAL

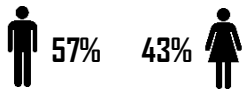
Partidarios del fomento del uso de las bicis por Madrid:

- La bici es una herramienta de **transformación social**
- A favor de **fomentar el uso de la bici y de la adaptación de la ciudad**

SOCIODEMOGRÁFICOS

26,2% de la Población

38 Años de edad media



Los más deportistas y preocupados por cuidarse

PRINCIPALES ACTITUDES



Tienen miedo de usar la bici por la ciudad



Los conductores y peatones no respetan



Partidarios de restringir el tráfico



Interesados en llevar la bici en el transporte público



Las bicis deberían ir por carril propio. Un carril exclusivo animaría a usarlo



Pro fomento de la bici en Madrid



Convencidos de los beneficios sociales de la bici

BiciMAD

Los más dispuestos a utilizar BiciMad, cuando se abarate y esté disponible en su zona

¿QUÉ NECESITARÍAN?

Sentir que se puede circular de forma segura por Madrid. Esto podría hacerse, por ejemplo:

- Dando a conocer que el ayuntamiento apoya y fomenta el uso de la bici como medio de transporte
- Haciendo visible las mejoras ya realizadas para la protección del ciclista:
 - espacios propios y separado del tráfico
 - Limitación del tráfico y la velocidad en el centro
- Explicando las medidas que se van a adoptar en el futuro, como la ampliación de las áreas de prioridad residencial y de la cobertura de BiciMad
- Quizá, mediante una campaña de sensibilización sobre el uso de la bici dirigida a conductores

CONECTA 

Paseo de la Castellana 167 *(entrada por Rosario Pino 1)*
28046 Madrid

+34 911 559 676
conectarc@conectarc.com
www.conectarc.com