

La crisis convierte a Barcelona en la ciudad europea con más motos por habitante

Un estudio de instituciones catalanas ha analizado el incremento del uso de la motocicleta frente al descenso del coche en la ciudad de Barcelona durante la última década. La investigación destaca que este incremento ha tenido lugar en un contexto caracterizado por una clara caída de los índices del vehículo motorizado privado debido a la crisis económica iniciada en el 2008.

UAB

21/12/2016 10:05 CEST



Durante el período 2004-2012, el número de motocicletas matriculadas en la ciudad de Barcelona creció un 36,2% hasta llegar a las 203.414 unidades, mientras que la cifra de coches descendió un 3,8%. / SINC

El incremento del uso de la motocicleta en la última década ha convertido Barcelona en la ciudad con el mayor número de motocicletas por habitante de toda Europa. Así se desprende de un estudio realizado por investigadores del Instituto de Ciencia y Tecnología Ambiental (ICTA) y del departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB) que muestra

cómo el uso de este vehículo motorizado de dos ruedas en la Ciudad Condal se ha mantenido en auge.

**El 22,2% del parque móvil de Barcelona está
constituido por motos**

El estudio establece que durante el período 2004-2012, el número de motocicletas matriculadas en la ciudad de Barcelona creció un 36,2% hasta llegar a las 203.414 unidades, mientras que la cifra de coches descendió un 3,8%, situándose en los 584.848 vehículos. Las motos representan el 22,2% del parque móvil de la ciudad y el número de desplazamientos que realizan ha crecido hasta representar el 26,5% de toda la movilidad motorizada.

El trabajo, publicado en la revista *Transport Policy*, destaca que este incremento ha tenido lugar en un contexto caracterizado por una clara caída de los índices del vehículo motorizado privado debido a la crisis económica iniciada en el 2008.

“Que el 22,2% del parque móvil de Barcelona sean motos evidencia que se trata de un actor muy importante que había que estudiar en sí mismo, y hemos podido constatar que tienen un comportamiento muy diferente al coche en época de crisis”, explica Carme Miralles, investigadora del ICTA y coautora del estudio junto a Oriol Marquet, investigador del departamento de Geografía de la UAB.

Nueva legislación

La motocicleta experimentó un auge coincidiendo con la aprobación en el 2004 de nueva legislación que permitía a los conductores de coches con más de tres años de experiencia llevar una moto de hasta 125 cc. La facilidad y velocidad en los desplazamientos, evitando la congestión del tráfico y los problemas de estacionamiento, favorecieron su incremento exponencial, especialmente entre los conductores de coche veteranos de mediana edad.

Los barceloneses incrementaron un 39,6% los desplazamientos a pie y en bicicleta, y en un 9,4% en transporte público

El inicio de la crisis económica provocó cambios generalizados en la movilidad de los barceloneses, que incrementaron en un 39,6% los desplazamientos a pie y en bicicleta, y en un 9,4% los desplazamientos en transporte público en detrimento del coche privado, cuyo uso cayó un 14,5%. Las motocicletas, lejos de decrecer, experimentaron un auge del 18,6%. La tasa de motorización en la Ciudad Condal pasó del 94,5 por cada 1.000 habitantes en el 2004, a 136 por cada mil habitantes en el 2012.

El estudio muestra que de los 372.278 desplazamientos realizados de media cada día por las motos en Barcelona, la mayoría (31,8%) son efectuados por personas de edades comprendidas entre los 30 y los 64 años, principalmente hombres. La investigación evidencia cómo, aunque las mujeres motoristas barcelonesas son todavía inferiores en número (el 31,2% del total), su presencia al volante de una motocicleta creció entre el 2004 y el 2008 un 43,6%.

Variables socioeconómicas

El uso de las motos por parte de las mujeres en Barcelona triplica al de ciudades como París. El nivel de satisfacción es mucho mayor entre quienes conducen una motocicleta (8,1 sobre 10) que los de automovilistas (6,9 sobre 10). No obstante, la sensación de inseguridad durante la conducción es mayor en los motoristas (5,45) que en los conductores de coche (3,7).

El uso de las motos por parte de las mujeres en Barcelona triplica al de ciudades como París

Por primera vez, la investigación establece una relación directa entre el uso de la motocicleta y determinadas variables socioeconómicas, y concluye que la adquisición y utilización de este medio de transporte es mayor en

personas con empleo y con estudios universitarios. “En nuestra opinión, el nivel de educación y la situación laboral podría estar relacionado de algún modo también con los ingresos económicos, una situación muy diferente a la que se produce en ciudades del sudeste asiático, donde el uso de moto está relacionado con bajos ingresos y grupos de población de estatus inferiores”, explica Miralles.

Referencia bibliográfica:

Marquet O., Miralles-Guasch C. "[City of Motorcycles. On how objective and subjective factors are behind the rise of two-wheeled mobility in Barcelona](#)". *Transport Policy*. 2016, vol. 52, p. 37-45

Derechos: **Creative Commons**

TAGS

MOTOS

BARCELONA

COCHES

MOVILIDAD

CRISIS

TRANSPORTE

Creative Commons 4.0

Puedes copiar, difundir y transformar los contenidos de SINC. [Lee las condiciones de nuestra licencia](#)