

MOVILIDAD Y BIENESTAR DURANTE EL CONFINAMIENTO POR COVID-19 EN LA COMUNITAT VALENCIANA

AVANCE DE RESULTADOS

Mayo de 2020

Tomás Ruiz Sánchez, Director Cátedra Transporte y Sociedad UPV

Lidón Mars Aicart, Dra. en Psicología, Acova

Rosa Arroyo López, Profesora Ayudante Doctor UPV

ÍNDICE

1. RESUMEN.....	5
2. INTRODUCCIÓN.....	7
3. ENCUESTA EN LÍNEA SOBRE MOVILIDAD Y BIENESTAR DURANTE EL CONFINAMIENTO POR COVID-19.....	7
3.1. Recogida de información	7
3.2. Características de la muestra	8
4. MOVILIDAD DURANTE EL CONFINAMIENTO	10
4.1. Movilidad total	10
4.2. Movilidad por modos de transporte.....	11
4.3. Movilidad por motivo	13
4.4. Intención de uso de los modos de transporte después del estado de alarma	16
4.5. Percepción de la seguridad sanitaria durante el uso de los modos de transporte	20
5. BIENESTAR DURANTE EL CONFINAMIENTO.....	21
5.1. Satisfacción y Frustración de las Necesidades Psicológicas Básicas.....	21
5.2. Afecto positivo y negativo.....	22
6. RESULTADOS.....	23
6.1. Resultados tomando a los encuestados en su conjunto.....	23
6.2. Bienestar y Malestar según Género	27
6.3. Bienestar y Malestar según Edad	28
6.4. Bienestar y Malestar según tamaño de la ciudad de residencia.....	29
7. BIENESTAR Y MOVILIDAD DURANTE EL CONFINAMIENTO.....	30
7.1. Bienestar, Malestar, Movilidad general y diferencias por género	30
7.2. Bienestar, Malestar Motivos de Desplazamiento y diferencias por género	32
7.3. Bienestar, Malestar, Movilidad general y diferencias por edad	36
8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	44
9. REFERENCIAS	47

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Distribución de la muestra según género y edades	8
Figura 2. Distribución de la muestra según ocupación	9
Figura 3. Distribución de la muestra según tamaño ciudad de residencia	9
Figura 4. Desplazamientos semanales durante el confinamiento por género y edad (mediana) 10	
Figura 5. Desplazamientos semanales durante el confinamiento por ocupación y tamaño de ciudad de residencia	11
Figura 6. Reparto modal durante el confinamiento por género	11
Figura 7. Reparto modal durante el confinamiento por edades	12
Figura 8. Reparto modal durante el confinamiento por ocupación	13
Figura 9. Reparto modal durante el confinamiento por tamaño de ciudad de residencia.....	13
Figura 10. Motivos de desplazamiento durante el confinamiento por género	14
Figura 11. Motivos de desplazamiento durante el confinamiento por edad.....	15
Figura 12. Motivos de desplazamiento durante el confinamiento por ocupación	15
Figura 13. Motivos de desplazamiento durante el confinamiento por tamaño ciudad de residencia	16
Figura 14. Intención de uso de los modos de transporte cuando la situación se normalice	17
Figura 15. Intención de uso de los modos de transporte cuando la situación se normalice según género	17
Figura 16. Intención de uso de los modos de transporte cuando la situación se normalice según edad	18
Figura 17. Intención de uso de los modos de transporte cuando la situación se normalice según ocupación	19
Figura 18. Intención de uso de los modos de transporte cuando la situación se normalice según tamaño de ciudad de residencia.....	20
Figura 19. Percepción seguridad sanitaria del uso de los modos de transporte durante el confinamiento	21
Figura 20. Satisfacción y Frustración de la Autonomía durante el confinamiento	24
Figura 21. Satisfacción y Frustración de la Relación durante el confinamiento.....	25
Figura 22. Satisfacción y Frustración de la Relación durante el confinamiento.....	26
Figura 23. Afecto positivo y negativo durante el confinamiento.	27
Figura 24. Bienestar y malestar diferencias según género	28
Figura 25. Bienestar y malestar diferencias según edad.	29
Figura 26. Bienestar y malestar diferencias según tamaño de la ciudad de residencia.	30
Figura 27. Diferencias entre hombres y mujeres en bienestar y malestar y grado de movilidad. 31	
Figura 28. Diferencias en bienestar y malestar entre las personas que salen por motivo trabajo y las personas que no salen.....	32
Figura 29. Diferencias entre hombres y mujeres en bienestar y malestar y grado de movilidad con motivo trabajo.....	33
Figura 30. Diferencias en bienestar y malestar entre las personas que salen por motivo cuidar personas y las personas que no salen.....	34

Figura 31. Diferencias en bienestar y malestar entre las personas que salen por motivo pasear al perro y las personas que no salen.....	35
Figura 32. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo trabajo y las personas que no salen.....	37
Figura 33. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo comprar alimentación y las personas que no salen.....	38
Figura 34. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo comprar alimentación y las personas que no salen.....	38
Figura 35. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo cuidar a otras personas y las que no salen.....	40
Figura 36. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo cuidar a otras personas y las que no salen.....	41
Figura 37. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo ir al médico y las que no salen.....	42
Figura 38. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo otras compras y las que no salen.....	43

1. RESUMEN

Entre el 16 y el 26 de abril de 2020, cuando se cumplía un mes desde el inicio del estado de alarma por la pandemia de COVID-19 en España, se recogió información sobre movilidad y bienestar de personas mediante una encuesta en línea. El 86,5% de las respuestas válidas obtenidas (1618 encuestas) fueron de residentes en la Comunitat Valenciana (CV), que representan bien la población según género, pero solo a los mayores de 18 años, y con sobrerrepresentación tanto de los encuestados entre 45 y 64 años, como de trabajadores y residentes en grandes ciudades.

Los primeros resultados descriptivos del análisis de los datos disponibles indican que la movilidad total personal durante el confinamiento está limitada a 2,7 salidas de casa por habitante y semana. Los desplazamientos se realizan muy mayoritariamente a pie (60%), seguido por el coche (34%). El uso del transporte público durante el confinamiento es muy bajo, siendo el grupo que más lo usa los que tienen entre 18 y 24 años (4,3% de sus desplazamientos). De igual forma ocurre con el uso de la bici (máximo el 2,3% para los que tienen entre 25 y 44 años). Casi la mitad de los desplazamientos realizados durante el confinamiento son para compras básicas de alimentación (48,2%). La movilidad por motivo trabajo representa el 24,3%. Y los desplazamientos por motivo cuidado son el 13,7% del total.

El 44,5% de los encuestados declara tener intención de caminar más que antes del confinamiento cuando la situación se normalice. El vehículo privado también sería más usado por el 30,6% de los encuestados. La intención de usar más la bicicleta es declarada por el 16% de encuestados. Por otro lado, el 64,8% de los encuestados declara tener intención de usar menos el transporte público que antes del confinamiento cuando la situación se normalice. El uso del vehículo privado sería menos usado por el 20,3% de los encuestados. La intención de usar menos la bicicleta es del 12,9%.

El transporte público colectivo es el modo de transporte percibido como el menos seguro desde el punto de vista sanitario. En el otro extremo, caminar, el uso de la bicicleta y el vehículo privado son percibidos como los más seguros.

El bienestar de la población se ha visto afectado por el confinamiento durante el estado de alarma. En general, durante el periodo de confinamiento estudiado las personas que participaron en la encuesta presentan indicadores de bienestar y malestar neutros: no se sienten mal, pero tampoco se sienten bien. Si bien las mujeres y los más jóvenes declaran sentirse algo peor durante el confinamiento. Los encuestados se sienten mejor si tienen cierta movilidad, especialmente si es para trabajar. Pero hasta cierto límite: no ocurre así si dicha movilidad es muy alta. Aunque las personas que se quedan más en casa refieren más sentimientos negativos, las mujeres obtienen algo más de bienestar que los hombres al hacerlo, posiblemente porque ello les permite estar más conectadas con sus allegados.

En cuanto a la movilidad del cuidado, los encuestados, especialmente los hombres y los más jóvenes que han salido frecuentemente a cuidar a otras personas, sienten mayor malestar que

aquellos que no cuidan o cuidan de manera puntual, presumiblemente ante la imposibilidad de realizar los cuidados de la forma habitual. Las personas cuyos desplazamientos incluyen ir al médico durante el confinamiento albergan mayores sentimientos de malestar.

Los resultados preliminares del estudio justifican la recomendación de poner en marcha medidas que faciliten la movilidad a pie y protejan al peatón. La necesidad de recuperar la confianza en el transporte público urbano y metropolitano, aumentando las medidas sanitarias y difundiéndolas de forma adecuada. El impulso y la promoción del uso de la bicicleta como forma de canalizar cierta intención detectada a utilizar menos el coche en las grandes ciudades.

Además, para mejorar el bienestar durante el confinamiento es recomendable no limitar completamente la movilidad de las personas, dando la información necesaria sobre los condicionantes de la misma, y alternativas para la realización de actividades imprescindibles que supongan más o menos movilidad (espacios de co-working, jornadas reducidas, tele-trabajo, tele-medicina). Este aspecto es especialmente importante en los jóvenes, por lo que habrá de valorarse bien las medidas de tele-educación que se decidan implementar. Y también en las ciudades pequeñas, por lo que sería recomendable discriminar las restricciones de movilidad según tamaño de la población, siempre y cuando las condiciones sanitarias lo permitan.

Los patrones de movilidad y los sentimientos de bienestar y malestar descritos corresponden a la muestra de encuestados que participaron en la investigación cuando había transcurrido un mes desde el inicio del estado de alarma, que incluía severas medidas de restricción de la movilidad. Estas medidas se están relajando con el paso del tiempo en tanto que se reducen los parámetros de contagio. Es de esperar que tanto las características de la movilidad como el bienestar de la población también evolucionen también. Las primeras lo podrían hacer en el sentido de las intenciones declaradas en la encuesta, aunque no siempre intención y comportamiento futuro coinciden. Los sentimientos de bienestar y malestar son mucho más difíciles de predecir. Por tanto, es muy recomendable continuar recogiendo información de forma periódica, de las mismas personas y/o familias a ser posible (encuesta panel), para poder conocer cuáles son los cambios que se están produciendo y poder actuar en consecuencia.

2. INTRODUCCIÓN

El estado de alarma decretado en España el 14 de marzo de 2020 debido a la pandemia por Covid-19 supuso el confinamiento de la población, suspendiendo la actividad presencial de centros administrativos y educativos, y cerrando la actividad minorista que no fuera de primera necesidad, incluyendo bares, restaurantes, museos, bibliotecas y otros recintos culturales. También se suspendieron las actividades festivas al aire libre como verbenas, desfiles y fiestas populares. Además, entre el 30 de marzo y el 12 de abril, solo se permitió realizar determinadas actividades consideradas esenciales, principalmente las relacionadas con la alimentación tanto de las personas como de los animales, la sanidad, las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, los transportes públicos, y empresas de telecomunicaciones y servicios informáticos esenciales.

Además del impacto económico de las medidas de confinamiento, la limitación de la movilidad y la suspensión de la actividad general también han supuesto cambios drásticos en la forma en la que nos desplazamos en este periodo. Además, es de esperar que afecte a la forma en la que se sienten las personas, aumentando y disminuyendo el malestar y bienestar de la población dependiendo de su situación concreta.

El objetivo del estudio de Movilidad y Bienestar durante el Confinamiento por Covid-19 en la Comunitat Valenciana (CV), cuyos primeros resultados descriptivos se incluyen en el presente informe, es analizar las características de la movilidad de las personas durante dicho periodo, y estudiar el efecto que ha tenido en el bienestar de la población.

3. ENCUESTA EN LÍNEA SOBRE MOVILIDAD Y BIENESTAR DURANTE EL CONFINAMIENTO POR COVID-19

3.1. Recogida de información

Para recoger información sobre movilidad y bienestar durante el periodo de confinamiento por Covid-19, se preparó una encuesta en línea con la herramienta Google Forms. Se incluyeron preguntas sobre la movilidad personal antes del confinamiento, durante el confinamiento, percepción de la seguridad sanitaria asociada al uso de cada modo de transporte durante el confinamiento, intención de uso de los modos de transporte después del estado de alarma, preguntas sobre bienestar y malestar psicológico utilizando los cuestionarios de Chen et al (2051), PANAS (Watson et al., 1988), y finalmente, preguntas demográficas y socioeconómicas.

La encuesta comenzó el jueves 16 de abril de 2020, y fue distribuida mediante listas de correo electrónico personales de los investigadores, y difusión en redes sociales en línea de la UPV y la GV.

3.2. Características de la muestra

El número total de encuestas válidas fue de 1870. El 86,5% de las respuestas obtenidas procedieron de personas residentes en la CV. La distribución por género de las 1618 encuestas válidas en la CV está muy equilibrada: el 50,5% son mujeres, y el 49,5% hombres. En cuanto a la distribución por edades, solo se recogieron tres encuestas de personas menores de 18 años. El 12,5% de la muestra válida tiene entre 18 y 24 años. El 32,3% de la muestra está entre 25 y 44 años, algo superior al valor de la pirámide poblacional de la CV (27%). Entre 45 y 64 años se encuentra el 41,4%. Esta parte de la población está sobrerrepresentada en la muestra, pues en la Comunitat Valenciana es del 29%. Finalmente, los mayores de 64 años representan el 13,8% de la muestra, un valor similar al de la población real de la CV (15%).

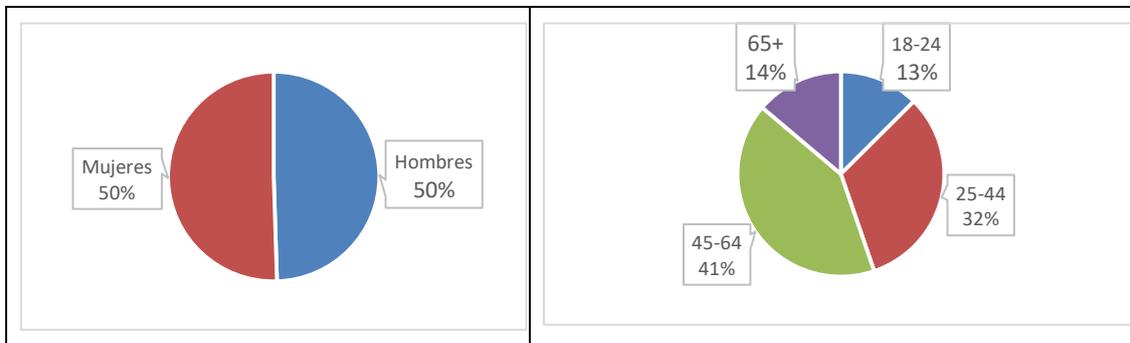


Figura 1. Distribución de la muestra según género y edades

Casi el 50% de la muestra son personas que trabajan por cuenta ajena. Junto con los que trabajan por cuenta propia y los estudiantes que también trabajan suman el 62,9%. Por tanto, la muestra obtenida claramente sobrerrepresenta a este grupo de la población, pues el último dato de la Encuesta de Población Activa de 2019 le asigna un 45 del total de la población. Los pensionistas son el 17,4% de la muestra, que se aproximan al 20% real en la población de la CV. Los estudiantes representan el 12,2% de la muestra. Y los desempleados solo están incluidos en un 3,3% en la muestra, cuando en la población real de la CV es de aproximadamente 14%.

El 37,9% de los participantes en la encuesta que proporcionaron información válida residen en el centro de una gran ciudad (más de 100.000 habitantes). Junto con los que declaran vivir en la periferia de una gran ciudad, suman el 61% de la muestra. Como era de esperar también, la muestra sobrerrepresenta a esta parte de la población de la CV, a la que le corresponde solo el 30,7%.

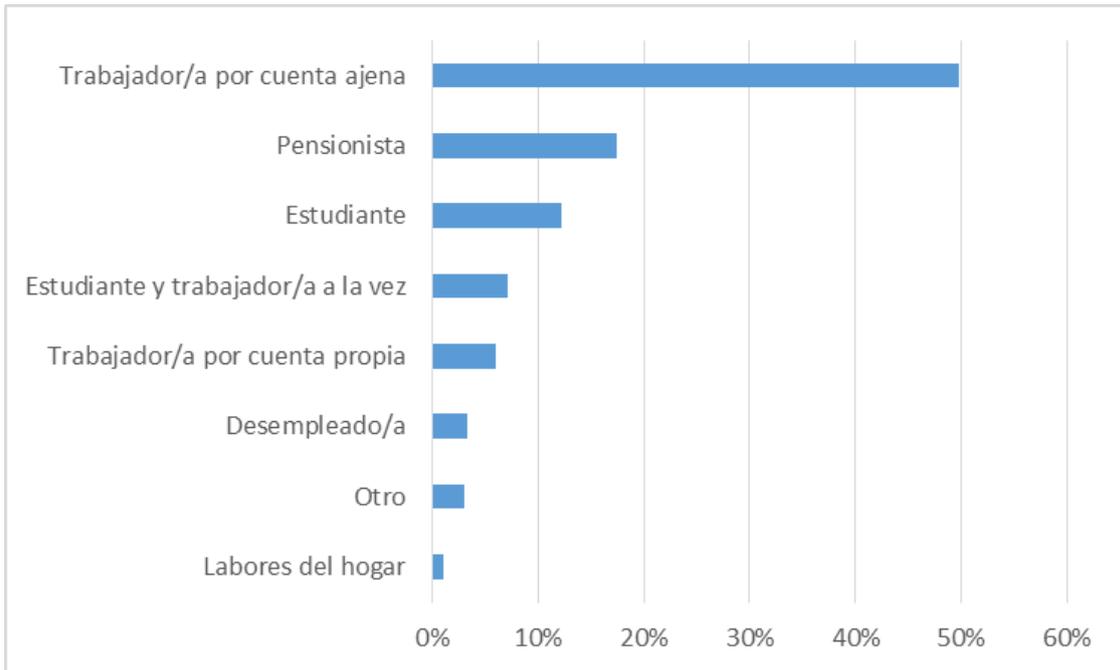


Figura 2. Distribución de la muestra según ocupación

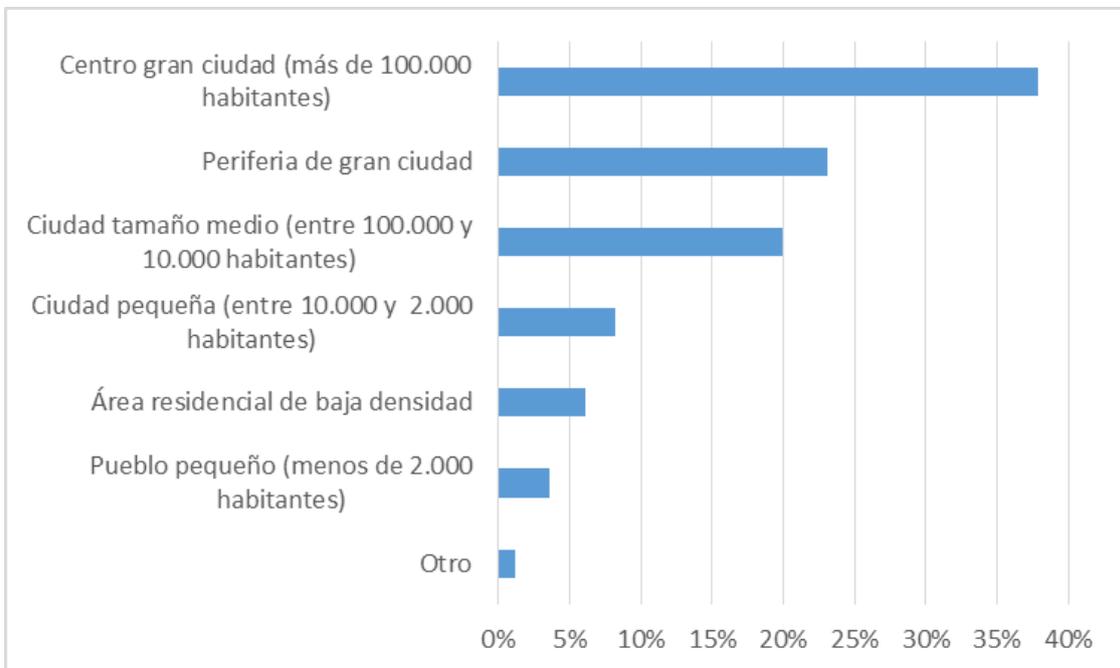


Figura 3. Distribución de la muestra según tamaño ciudad de residencia

4. MOVILIDAD DURANTE EL CONFINAMIENTO

4.1. Movilidad total

La ratio de desplazamientos semanales declarados por los encuestados residentes en la CV es de 2,7 desplazamientos/semana (ida y vuelta). Teniendo en cuenta que la muestra está sobrerrepresentada en las personas entre 45 y 64 años y los que tienen una ocupación activa, y ambos grupos se mueven algo más que el resto, el valor real de dicha ratio será algo menor. Este valor contrasta fuertemente con la ratio estimado de 2,4 viajes por habitante y día en la CV durante 2018 (Generalitat Valenciana, 2018).

Un 10% de los encuestados declararon no hacer desplazamientos durante el periodo de confinamiento. Los que sí han declarado algún viaje semanal presentan una distribución asimétrica de la movilidad con un valor mediana de 2 viajes por semana. Las mujeres presentan el mismo número mediana de viajes por semana, mientras que los hombres tienen un valor mediana algo mayor de 2,25. A mayor edad, mayor también es el valor mediana de los viajes por semana, que varía entre 1,25 para los más jóvenes, y 2,25 para los encuestados entre 45 y 64 años. Los mayores de 64 años presentan un valor mediana de 2,0. Este comportamiento también contrasta con la movilidad total decreciente con la edad observada con anterioridad.

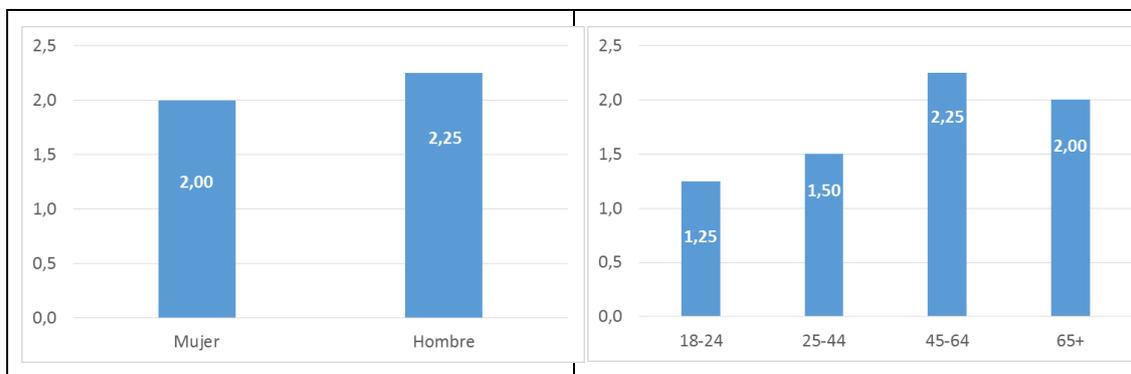


Figura 4. Desplazamientos semanales durante el confinamiento por género y edad (mediana)

La movilidad semanal durante el confinamiento de los que declaran realizar algún viaje no presenta diferencias en relación a la ocupación, con un valor mediana de dos desplazamientos semanales. Con la excepción de los estudiantes, que declaran 1,25 viajes semanales. Por otro lado, la movilidad total durante el confinamiento tampoco ha sido diferente en las grandes ciudades de la CV y en el resto.

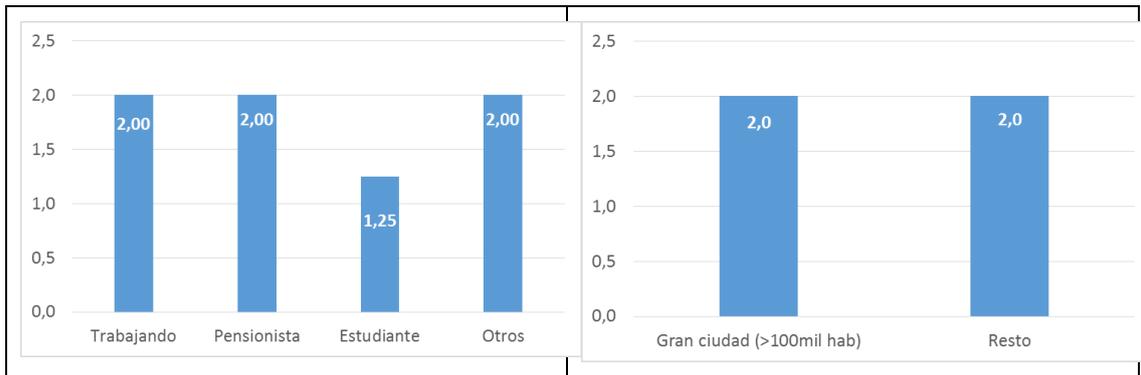


Figura 5. Desplazamientos semanales durante el confinamiento por ocupación y tamaño de ciudad de residencia (mediana)

4.2. Movilidad por modos de transporte

Los encuestados que declaran desplazarse durante el confinamiento lo hacen mayoritariamente a pie (59.8%). En segundo lugar en orden de importancia se sitúa el uso del coche (33,8%). El resto de modos de transporte son utilizados en mucha menor medida: transporte público colectivo (2,7%), bicicleta (1,5%), Moto (1,0%) y otros (1,1%).

Las mujeres caminan más que los hombres durante el confinamiento, mientras que usan el coche solo algo menos que los hombres. En cambio, aunque el resto de modos de transporte tienen una importancia mucho menor, el uso del transporte público por parte de los hombres es más del doble que el de las mujeres, y el uso de la bicicleta por parte de los hombres triplica al de las mujeres.

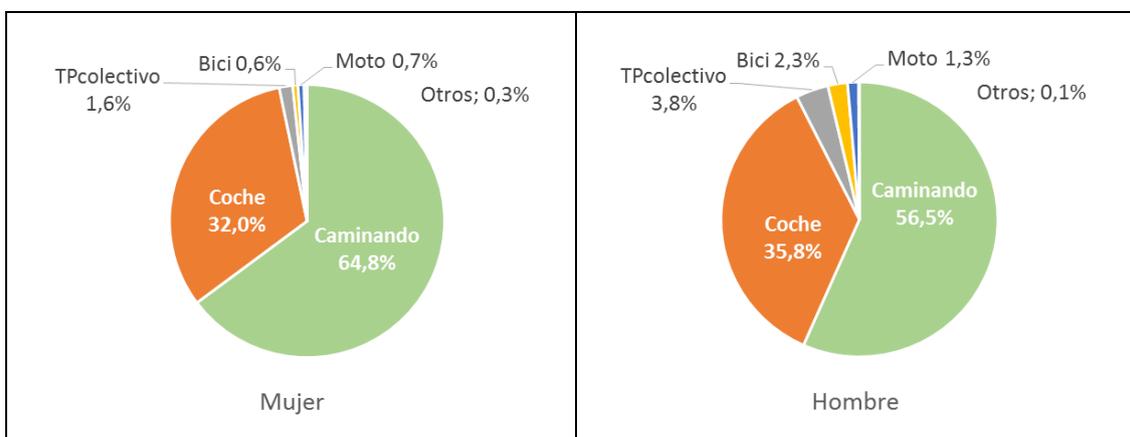


Figura 6. Reparto modal durante el confinamiento por género

Los encuestados de 65 años o más son los que caminan en mayor proporción durante el confinamiento (74,7%). Le siguen los que tienen una edad comprendida entre los 18 y los 24 años (70,4%). Caminan notablemente menos que los anteriores los encuestados con edades entre 25 y 44 años (55,5%) y entre 45 y 64 años (58,7%). Por contra, estos dos últimos grupos son los que más usan el coche (38,8% y 36,0%, respectivamente). Mientras que el grupo más joven lo usan un 24,7%, y los mayores de 64 años un 21,6%.

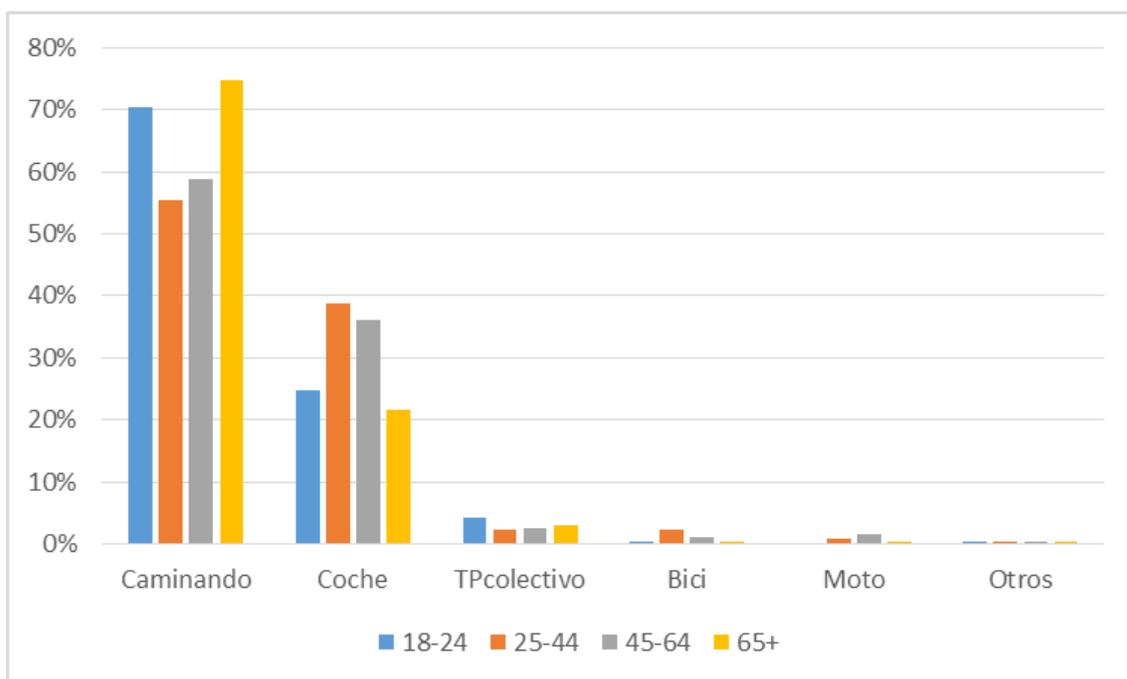


Figura 7. Reparto modal durante el confinamiento por edades

Los encuestados que no son trabajadores presentan una proporción de viajes a pie cercano al 80%. En cambio, los trabajadores caminan mucho menos: solo un 54% de los desplazamientos los realizan andando. Por otro lado, los trabajadores son los que más usan el coche: casi un 40% de los viajes semanales realizados durante el confinamiento los realizan en este modo de transporte. Mientras que el uso del coche no es mayor del 20% en los no trabajadores.

En las ciudades más grandes se camina mucho más que en las ciudades menores de 100 mil habitantes. Mientras que en las primeras el reparto modal es de casi el 70% a favor del modo a pie, en las segundas dicha proporción se reduce al 46,5%, siendo incluso menor que el uso del coche (49,8%).

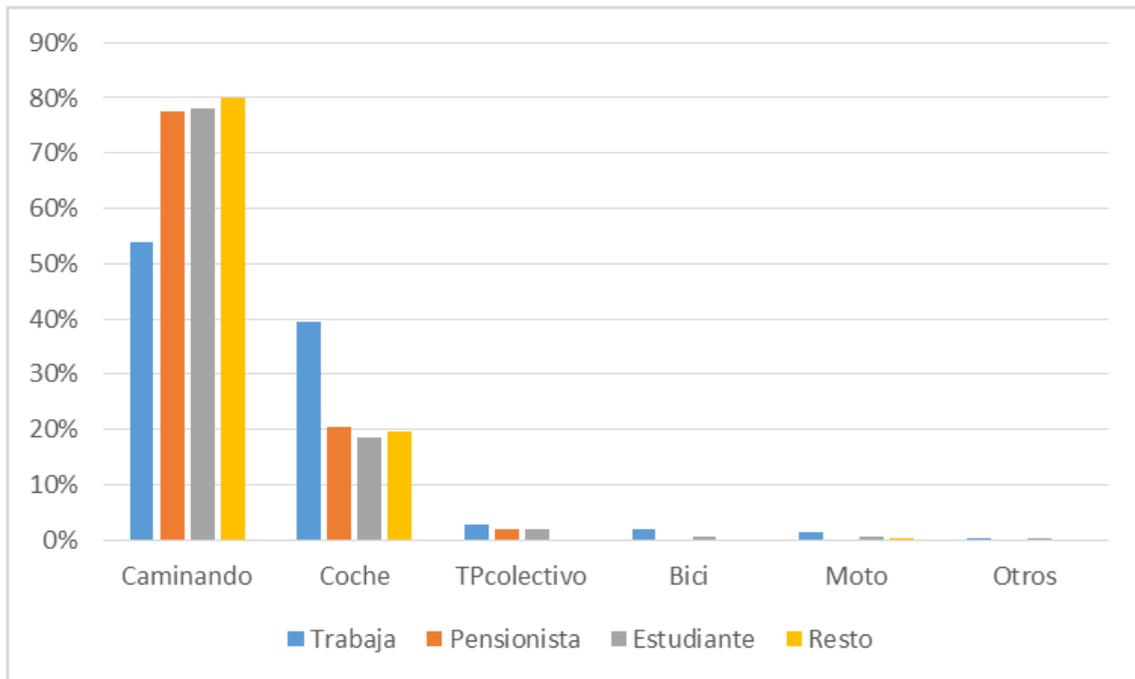


Figura 8. Reparto modal durante el confinamiento por ocupación

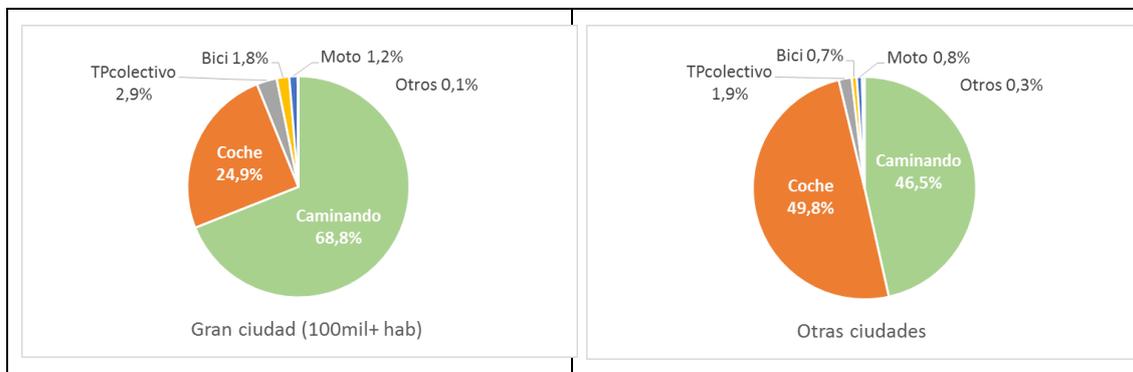


Figura 9. Reparto modal durante el confinamiento por tamaño de ciudad de residencia

4.3. Movilidad por motivo

Casi la mitad de los desplazamientos realizados durante el confinamiento son para compras básicas de alimentación (48,2%). La movilidad por motivo trabajo representa el 24,3%. Y los desplazamientos por motivo cuidado son el 13,7% del total. Por último, menor importancia tienen los desplazamientos para realizar otras compras son el 9,4%, y otros motivos representan el 4,4%.

Las mujeres (50%) se desplazan solo un poco más que los hombres (47%) por motivo Compras de alimentación. Pero mucho menos por motivo Trabajo (20,7% frente a 27,1%). La movilidad del Cuidado por parte de las mujeres (15,1%) es solo algo mayor que la de los hombres (12,8%), al igual que la de Otras compras (10,3% frente a 8,6%)

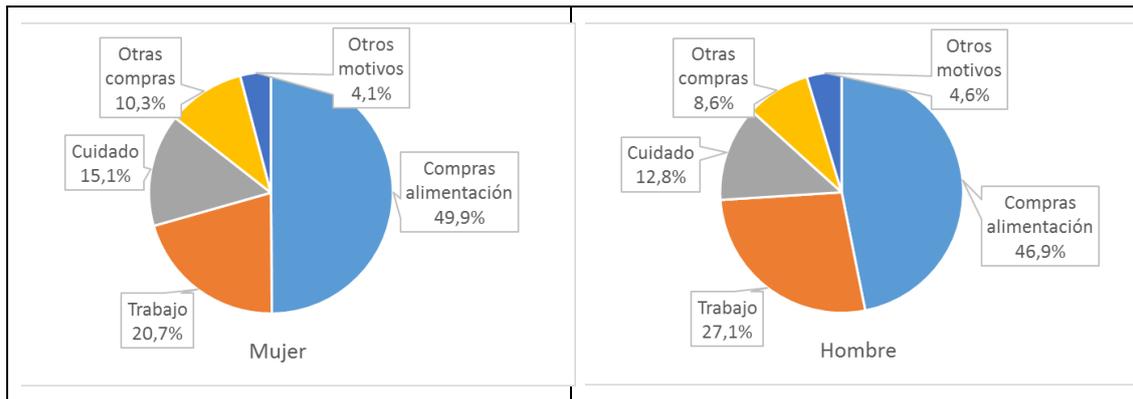


Figura 10. Motivos de desplazamiento durante el confinamiento por género

Los desplazamientos por motivo Compras de alimentación en el grupo más joven de encuestados (18 a 24 años) representa el 63,1% de todos sus desplazamientos. También en el grupo de 65 años o más dicho motivo tiene un peso mayor del 60%. En estos dos grupos de edad los desplazamientos por motivo Trabajo solo representan el 9,6% y el 6,4%, respectivamente. Por otro lado, los viajes por motivo Compras de alimentación también son mayoritarios en los encuestados entre 25 y 44 años y 45 y 64 años, aunque su peso es menor del 50%. La importancia de la movilidad por Trabajo es mayor en el grupo de 25 a 45 años (34,1%). En cuanto a la movilidad del Cuidado, destaca el grupo de encuestados entre 45 y 64 años, con un peso de casi el 20% en el total de sus viajes durante el confinamiento.

Cualquiera que sea la ocupación de los encuestados, el principal motivo de desplazamiento durante el confinamiento sigue siendo las Compras de alimentación. En el caso de los trabajadores, este motivo representa el 42,5% del total de sus desplazamientos. Para los que no trabajan, el peso es de alrededor del 65% en el total. Los desplazamientos por motivo Trabajo para los que tienen como ocupación trabajo representan el 32,5% de su movilidad durante el confinamiento. Y la movilidad del Cuidado es el 13,9%. Este último motivo de desplazamiento es el segundo más importante para los estudiantes y para el resto de ocupaciones excepto los pensionistas.

La mitad de los desplazamientos durante el confinamiento en las grandes ciudades tiene como motivo Compras de alimentación. En el caso de ciudades de menor tamaño, dicho motivo sigue siendo el más importante, pero con un peso algo menor (44,6%). Por el contrario, en las ciudades

de menor tamaño los desplazamientos por motivo trabajo tienen una importancia relativa algo mayor que en las ciudades grandes (26% frente a 23%).

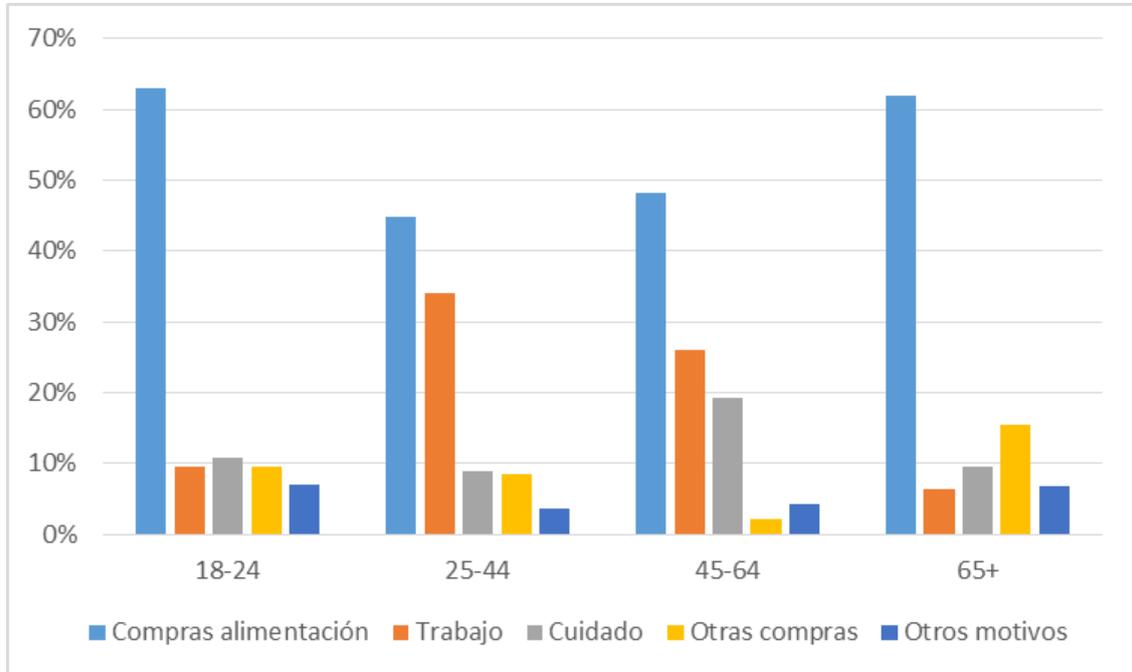


Figura 11. Motivos de desplazamiento durante el confinamiento por edad

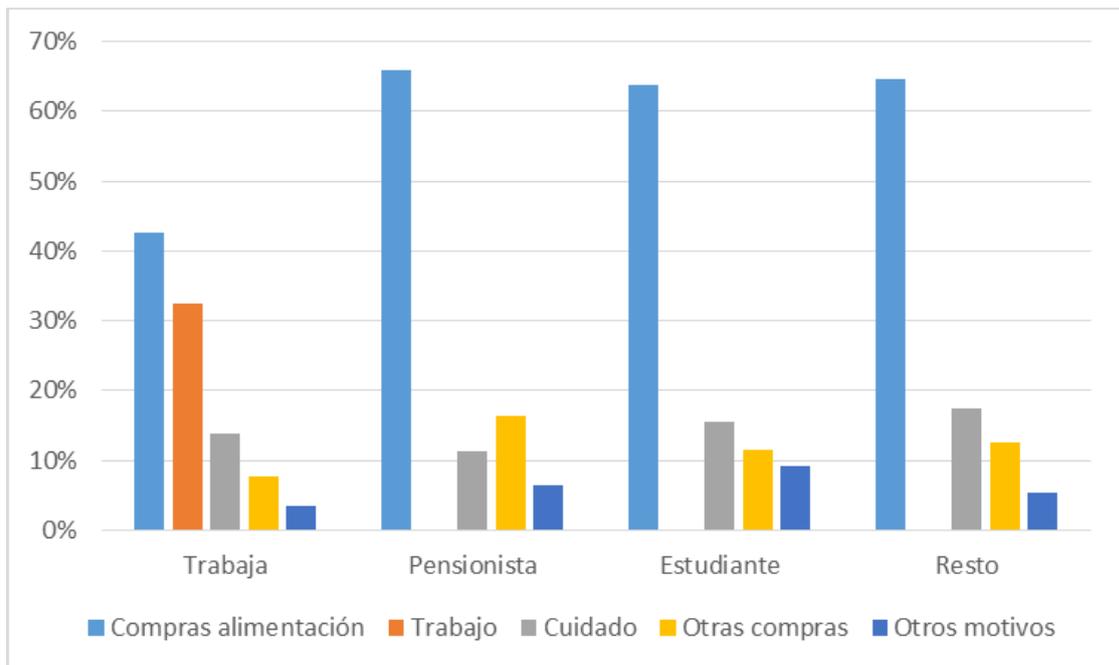


Figura 12. Motivos de desplazamiento durante el confinamiento por ocupación

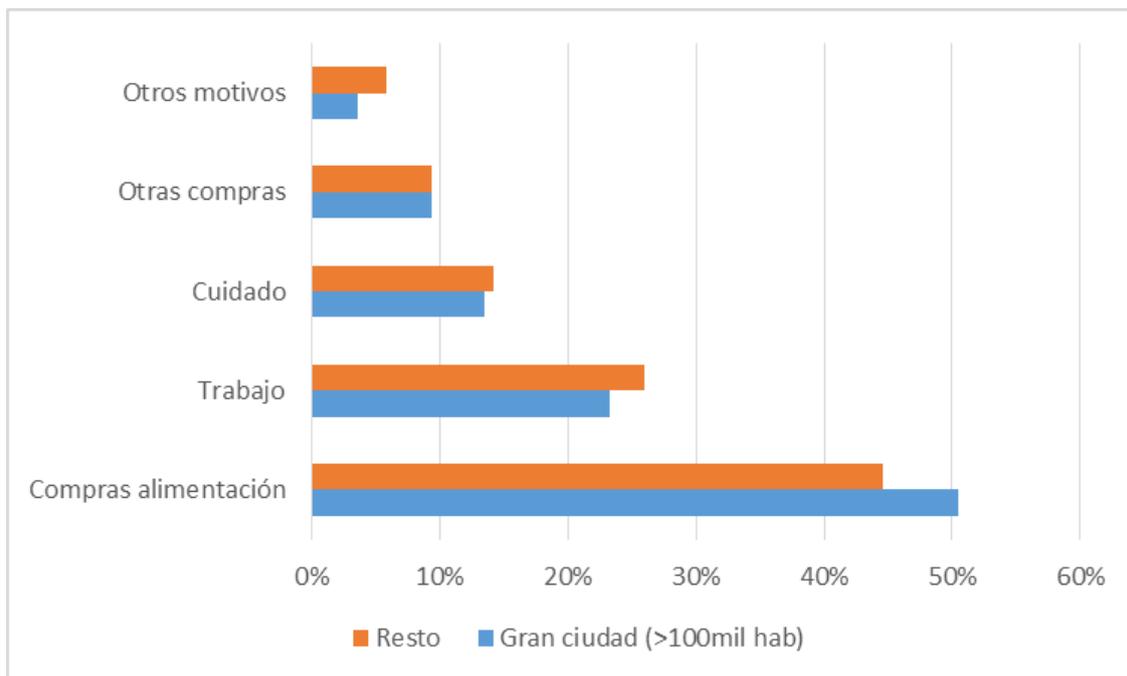


Figura 13. Motivos de desplazamiento durante el confinamiento por tamaño ciudad de residencia

4.4. Intención de uso de los modos de transporte después del estado de alarma

El 44,5% de los encuestados declara tener intención de caminar más que antes del confinamiento cuando la situación se normalice. El uso del vehículo privado también sería más usado por el 30,6% de los encuestados. La intención de usar más de la bicicleta es del 16%. Y la intención de usar más el transporte público es declarada por el 8,9% de los encuestados.

Por otro lado, el 64,8% de los encuestados declara tener intención de usar menos el transporte público que antes del confinamiento cuando la situación se normalice. El uso del vehículo privado sería menos usado por el 20,3% de los encuestados. La intención de usar menos la bicicleta es del 12,9%. Y la intención de caminar menos es declarada por el 2% de los encuestados.

Las mujeres tienen una intención de caminar más que antes cuando la situación se normalice algo mayor que los hombres (47,9% frente a 43,5%). Mientras que la intención de uso de la bicicleta es algo mayor por parte de los hombres (19,2% frente a 14,1%). Por otro lado, la intención de usar el transporte público menos que antes cuando la situación se normalice es algo mayor también por parte de las mujeres (66,2% frente a 63,3%). La intención de usar menos el coche es algo mayor por parte de los hombres (22,5%) que las mujeres (18,0%). Y la intención de usar menos las bicicletas es mayor por parte de las mujeres (14,1%) que los hombres (11,8%).

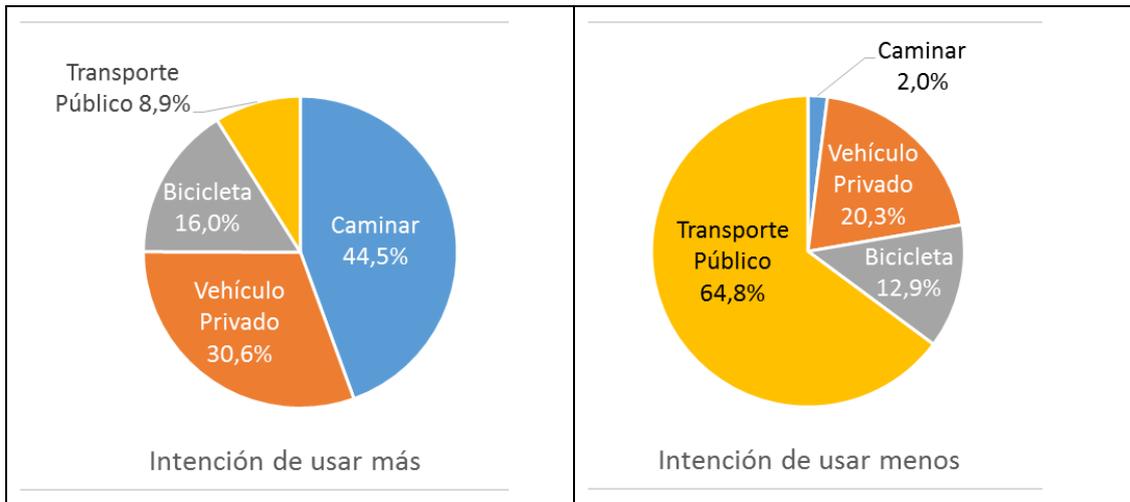


Figura 14. Intención de uso de los modos de transporte cuando la situación se normalice

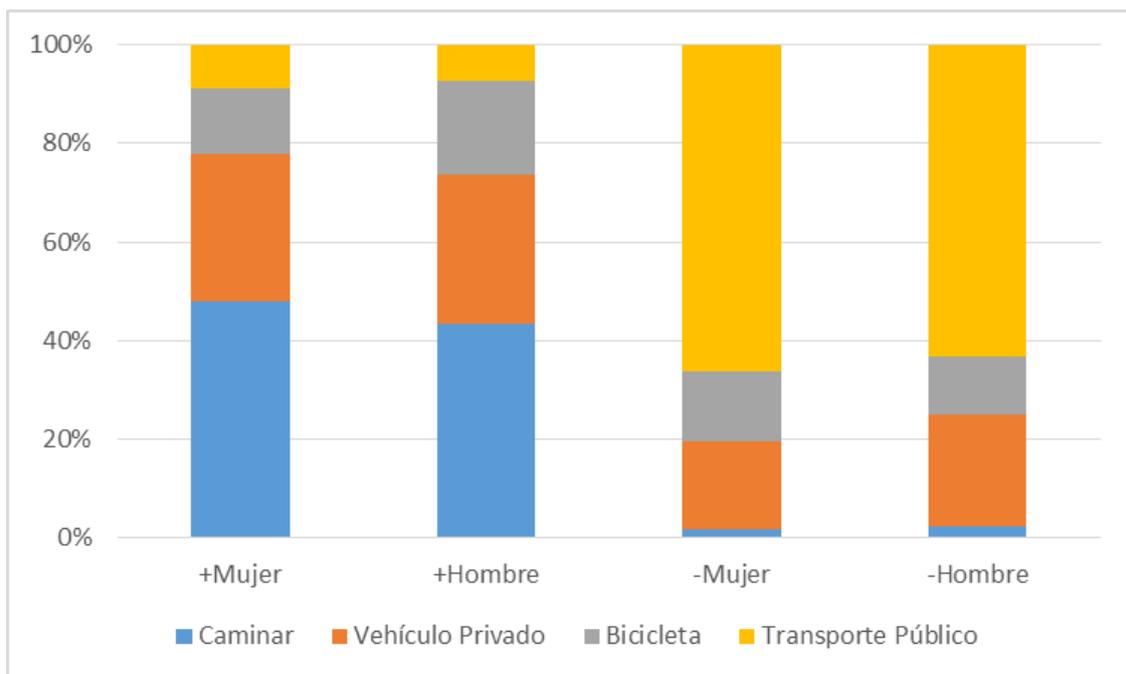


Figura 15. Intención de uso de los modos de transporte cuando la situación se normalice según género

La intención de caminar más que antes cuando la situación se normalice crece ligeramente con la edad del encuestado, siempre por encima del 40%, excepto para los encuestados con 65 o más años (39,6%). La intención de usar más el coche es algo mayor para los encuestados con 65 o más años que para el resto. Y la intención de usar más la bicicleta se reduce al aumentar la edad del encuestado, siendo esta disminución mucho más drástica para los encuestados con 65 o más años (solo el 5%).

En cuanto a la intención de usar menos que antes los modos de transporte cuando la situación se normalice, el transporte público es el más señalado por los encuestados pero con un

porcentaje claramente menor a medida que crece la edad, pasando de más del 70% de encuestados con edad comprendida entre 18 y 24 años, al 52% de encuestados. En cambio, la intención de usar menos tanto el vehículo privado como la bicicleta crece con la edad. En el primer caso, desde el 15,8% de los encuestados en el grupo más joven, hasta el 24,5% de los encuestados con 65 o más años de edad. En el segundo caso, desde el 9,1% hasta el 21,8%.

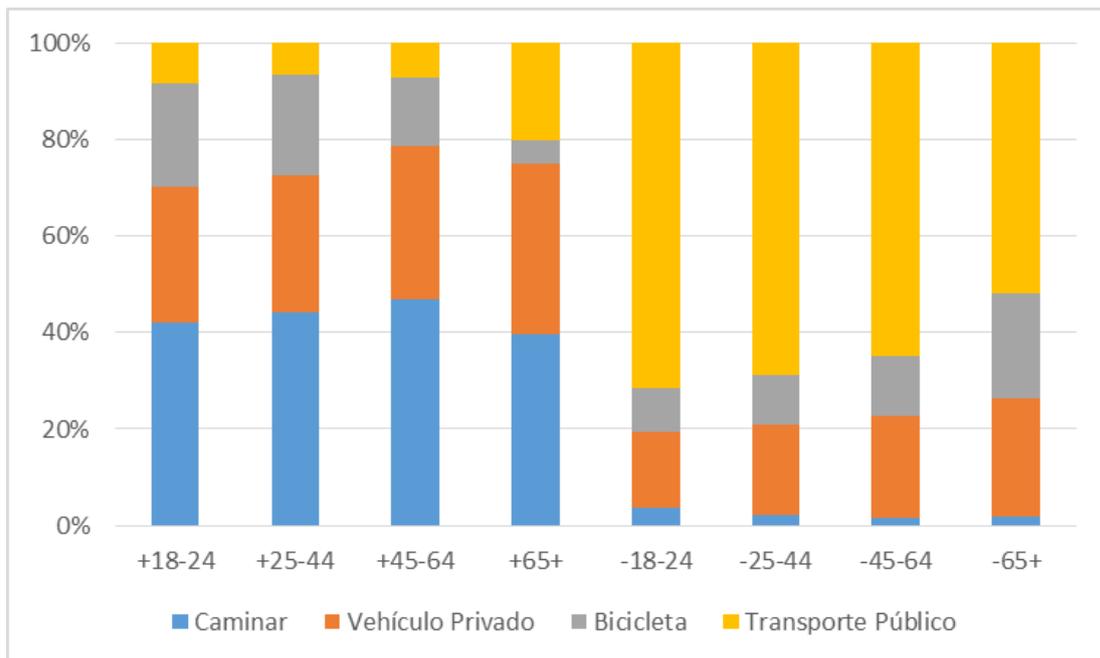


Figura 16. Intención de uso de los modos de transporte cuando la situación se normalice según edad

La intención de caminar más que antes cuando la situación se normalice es algo mayor para los pensionistas (48,2%) y resto de ocupaciones (46,4%). La intención de usar más el vehículo privado es similar en todas las ocupaciones de los encuestados excepto en los estudiantes, que la declaran con un porcentaje algo menor (24,5%). La intención de usar más la bicicleta es mucho menor entre los pensionistas (6,5%), y mayor entre los estudiantes (23,8%). Mientras que la intención de usar más el transporte público es también relativamente mayor entre los pensionistas (15,9%).

Por otro lado, la intención de usar menos que antes el transporte público cuando la situación se normalice es de aproximadamente el 70% de los encuestados cualquiera que sea su ocupación, excepto los pensionistas con un 54,7% de encuestados. Alrededor del 20% de trabajadores, pensionistas y estudiantes declaran que usarán menos el vehículo privado, y los encuestados con ocupación Resto en un 13,2%. La intención de usar menos la bicicleta es de aproximadamente el 10%, con la excepción de los pensionistas que declaran esta intención en un 21%.

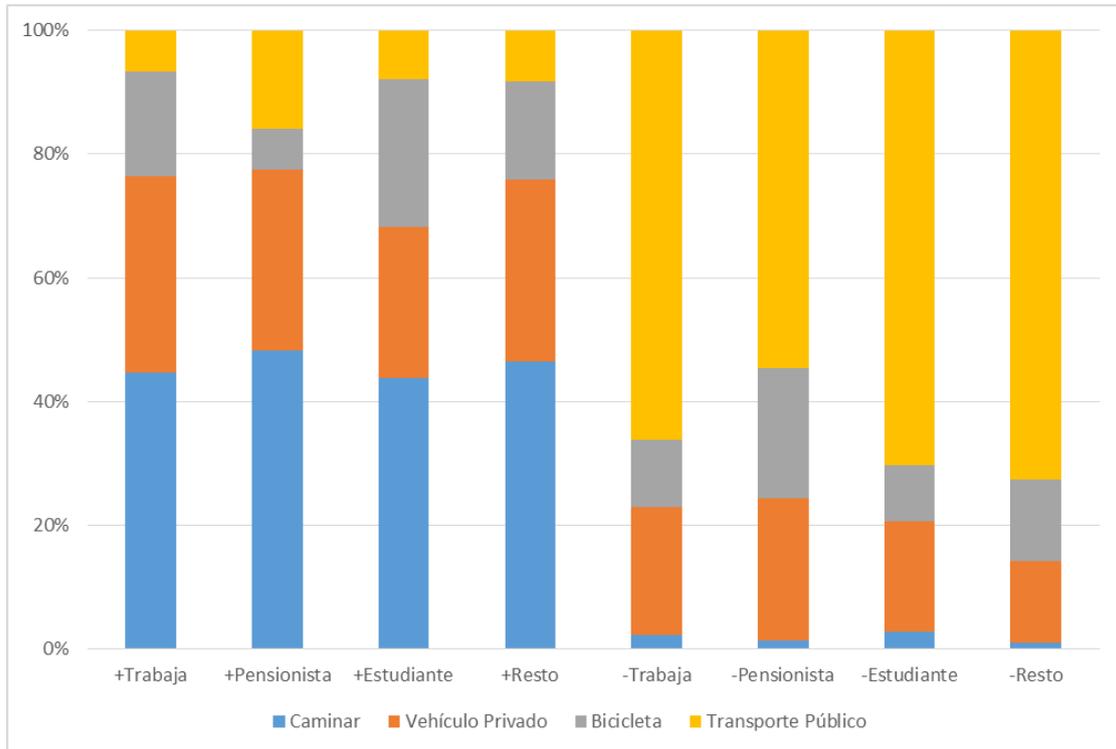


Figura 17. Intención de uso de los modos de transporte cuando la situación se normalice según ocupación

Si consideramos el tamaño de la ciudad de residencia, las diferencias en cuanto a la intención de caminar más y usar más la bicicleta que antes cuando la situación se normalice son pequeñas. Un 30% de los encuestados residentes en ciudades menores de 100 mil habitantes declaran que aumentarán el uso del vehículo privado, mientras que los residentes en grandes ciudades son el 27,8%. Los que declaran que usarán más el transporte público son el 10,3% en las grandes ciudades, y el 8,7% en el resto.

La intención de usar menos el transporte público es un poco mayor en las ciudades menores de 100 mil habitantes (64,8%) que en las grandes ciudades (61,3%). Las diferencias para el resto de modos de transporte son muy pequeñas.

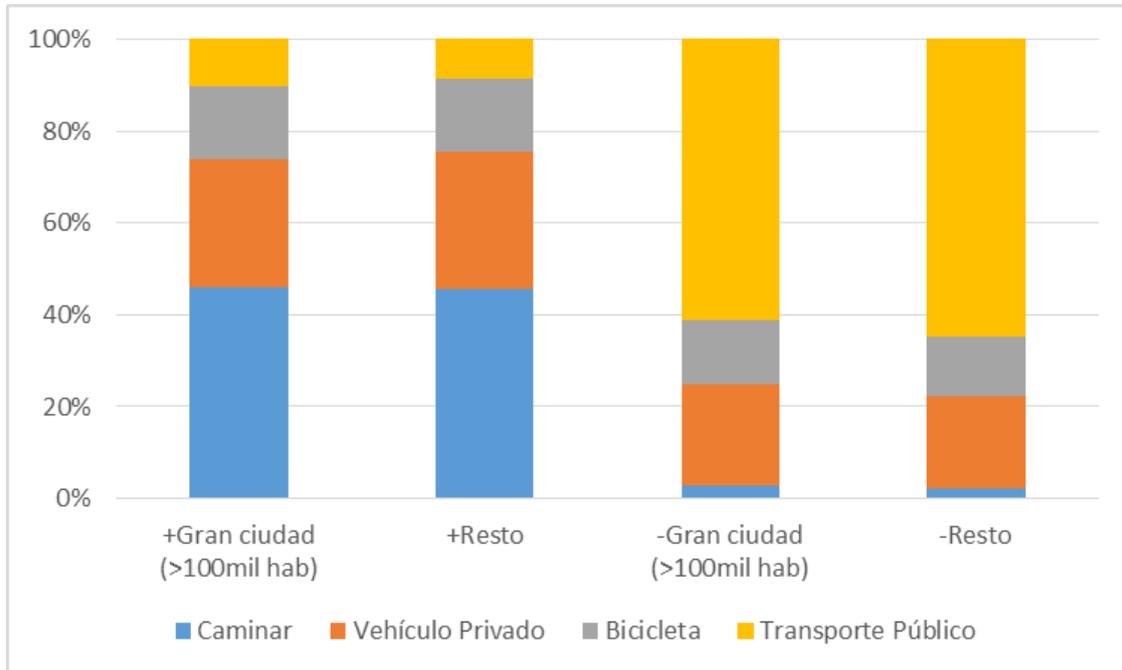


Figura 18. Intención de uso de los modos de transporte cuando la situación se normalice según tamaño de ciudad de residencia

4.5. Percepción de la seguridad sanitaria durante el uso de los modos de transporte

El valor mediana de la percepción de la seguridad sanitaria más bajo corresponde a todos los modos de transporte público colectivo. Solo el bus urbano tiene un valor mediana de 2 (valor máximo 5), así como el taxi. Caminar y usar la bicicleta y el patinete tienen un valor mediana de 4, y el vehículo privado presenta el valor mediana más alto.

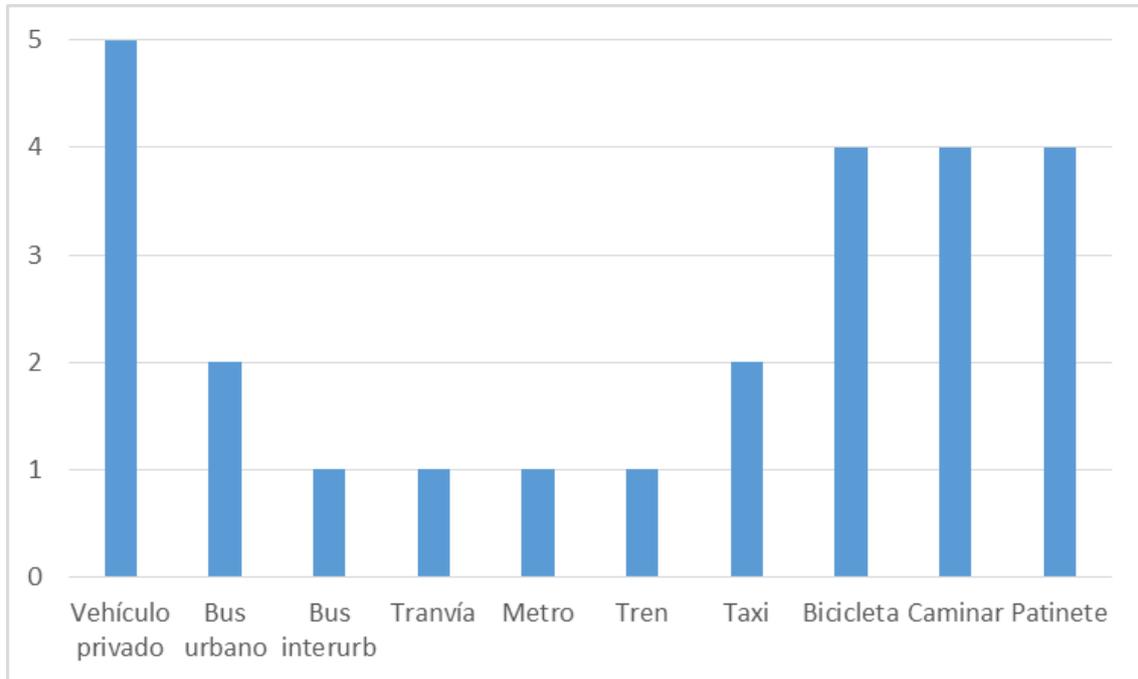


Figura 19. Percepción seguridad sanitaria del uso de los modos de transporte durante el confinamiento (1 = Poca seguridad. 5 = Mucha seguridad)

5. BIENESTAR DURANTE EL CONFINAMIENTO

5.1. Satisfacción y Frustración de las Necesidades Psicológicas Básicas

Para la correcta comprensión de las variables recogidas para estudiar el bienestar y malestar de las personas durante el confinamiento, se procede a ofrecer una breve definición del significado de cada una de ellas.

Según la Teoría de la Autodeterminación (Deci & Ryan, 1985; 1991; Ryan & Deci, 2002), los individuos necesitan ciertos nutrientes para mantener la salud tanto física como psicológica, y desarrollar el pleno potencial. Para ello la teoría propone que todo ser humano busca satisfacer en la medida en que sea posible tres necesidades psicológicas básicas que son innatas, universales e independientes de la cultura, contexto o la situación (Ryan y Deci, 2000).

Sin embargo, aunque los individuos tiendan a buscar esta satisfacción de las necesidades para alcanzar el bienestar, en ocasiones, pueden sentir que alguien o algo está haciendo que no puedan satisfacerlas, es decir está malogrando activamente que puedan alcanzar un determinado grado de satisfacción, en este caso lo que sienten es frustración de sus necesidades psicológicas básicas, lo que conllevará un mayor grado de malestar.

Tanto la satisfacción como la frustración de las necesidades puede variar en el grado en que se encuentran satisfechas o frustradas (Ryan y Deci, 2002) y además se trata de dos medidas independientes (y no dos polos de la misma medida,) por lo que los individuos podrán sentir satisfacción y frustración a la vez (aunque en diverso grado) en referencia a un mismo contexto.

Según esta teoría, el bienestar o malestar psicológico de los individuos vendrá determinado por el nivel de satisfacción y frustración de las necesidades de autonomía, competencia y relación que sientan en un determinado contexto.

- **Necesidad de autonomía:** se refiere al deseo de ser el origen del propio comportamiento, a dedicarse a actividades elegidas por uno mismo (Deci y Ryan, 1985; de Charms, 1968) y que se encuentran en consonancia con las propias creencias y valores.
- **Necesidad de relación:** se refiere al deseo de sentirse conectado con los otros significativos, a sentirse cuidado y perteneciente a algo (Baumeister y Leay, 1995; Richer y Vallerand, 1998).
- **Necesidad de competencia:** se refiere al deseo de los individuos de interactuar de forma eficaz con su entorno, es decir, al sentimiento de que se posee la capacidad y la eficacia necesarias para conseguir los objetivos propuestos (Connell & Wellbourn, 1991; White, 1959).

En el presente estudio se han examinado las siguientes seis medidas:

- **Satisfacción de la autonomía:** Grado en que el individuo siente que es el iniciador de sus propias acciones.
- **Frustración de la autonomía:** Grado en que el individuo siente que alguien o algo activamente impide que uno mismo sea el iniciador de sus acciones.
- **Satisfacción de la relación:** Grado en que un individuo se siente conectado con otras personas.
- **Frustración de la relación:** Grado en que un individuo siente que alguien o algo impide que se sienta conectado con otras personas.
- **Satisfacción de la competencia:** Grado en que un individuo siente que interactúa de forma eficaz con el ambiente.
- **Frustración de la competencia:** Grado en que un individuo siente que alguien o algo impide que interactúe eficazmente con el ambiente.

5.2. Afecto positivo y negativo

Como medida adicional, para estudiar el bienestar y malestar de los individuos, se han incluido los afectos que representan la evaluación de las personas de lo que ocurre en sus vidas.

- **Afecto positivo:** se refiere a un estado anímico general compuesto por emociones positivas (ej. alegría, entusiasmo...)

- **Afecto negativo:** se refiere a una dimensión anímica general compuesta por una variedad de estados afectivos aversivos (ej., ira, miedo...)

6. RESULTADOS

A continuación se incluyen solo los resultados descriptivos para los que se han encontrado diferencias significativas de los valores de bienestar y malestar según variables sociodemográficas y motivos de desplazamiento durante el confinamiento.

La escala de respuesta de las variables psicológicas es de 1 a 5 siendo 1 el rango menor en el que el encuestado declara no sentirse de esa forma y 5 el rango mayor, donde el encuestado declara sentirse así.

Para los grados de movilidad se corresponden con la distribución por cuartiles del número de desplazamientos realizados por los encuestados: poco-primer cuartil), algo-segundo cuartil, bastante-tercer cuartil y mucho-cuarto cuartil.

6.1. Resultados tomando a los encuestados en su conjunto

- **Satisfacción y Frustración de la autonomía**

En la variable de Satisfacción de la Autonomía, la mediana de la escala para el conjunto de los encuestados es de 3.5 y la desviación típica de 0.9. En cuanto a la variable Frustración de la Autonomía, la mediana de la escala para el conjunto de los encuestados es de 3.0 y la desviación típica es 1. Estos valores nos indican que las personas encuestadas perciben una satisfacción y frustración de la autonomía neutra. Algunas veces sienten libertad y capacidad de decisión sobre las acciones que realizan estando en confinamiento pero en otras ocasiones no.

La mayoría de encuestados declaran sentir una posición neutral (39%) o Estar de acuerdo (33%) en cuanto a la satisfacción de su autonomía, tan sólo un 9% siente un total acuerdo con la satisfacción de su autonomía, y un 3% expresa su total desacuerdo con la satisfacción de su autonomía. El resto, el 16% declara desacuerdo en la satisfacción de su autonomía. Cerca de la mitad de los encuestados (42%) sienten su autonomía satisfecha, mientras que el 19% siente baja su satisfacción de la autonomía.

Igualmente la mayoría de encuestados declaran sentir una posición neutral (35%) o estar en desacuerdo (33%) en cuanto a la frustración de su autonomía, tan sólo un 5% siente un total acuerdo con la frustración de su autonomía, y un 7% expresa su total desacuerdo con la frustración de su autonomía. El resto, el 20% declara acuerdo en la frustración de su autonomía. En conclusión, un 25% de la muestra declara sentir alta frustración de su autonomía mientras que un 40% declara baja su frustración de la autonomía.

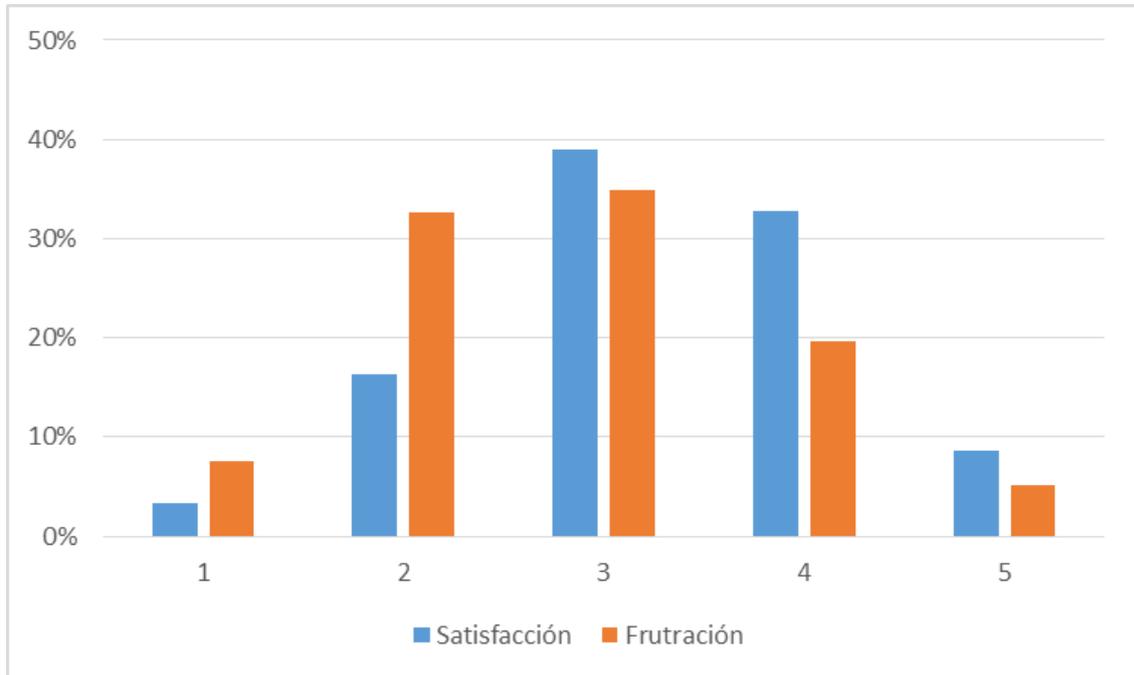


Figura 20. Satisfacción y Frustración de la Autonomía durante el confinamiento (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

- **Satisfacción y Frustración de la relación**

En la variable de Satisfacción de la Relación, la mediana de la escala para el conjunto de los encuestados es 4.5 y la desviación típica de 0.7. En cuanto a la variable Frustración de la Relación, la mediana de la escala para el conjunto de los encuestados es de 1,25 y la desviación típica es 0.7. Estos valores nos indican que las personas encuestadas se perciben bastante conectadas, comprendidas y relacionadas con otras personas a la vez que sienten pocas fuerzas externas que frustren su conexión con los demás.

La mayoría de encuestados declaran estar de acuerdo (42%) o muy de acuerdo (42%) en cuanto a la satisfacción de su relación, tan sólo un 4% siente una baja satisfacción de su relación, y un 12% expresa su satisfacción de la relación como neutra. En conclusión, los encuestados sienten una alta satisfacción de su relación.

Igualmente la mayoría de encuestados declara sentir un total desacuerdo en la frustración de su relación (65%), únicamente un 2% siente su relación con los demás frustrada.

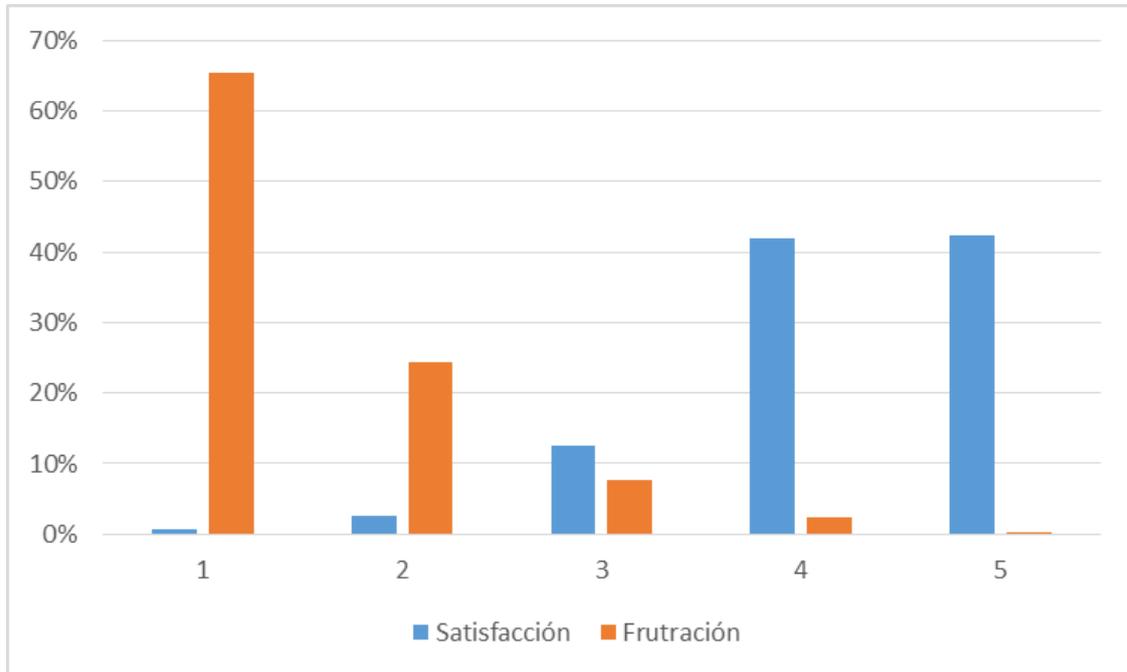


Figura 21. Satisfacción y Frustración de la Relación durante el confinamiento (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

- **Satisfacción y Frustración de la Competencia**

En la variable de Satisfacción de la Competencia, la mediana de la escala para el conjunto de los encuestados es 4.0 y la desviación típica de 0.8. En cuanto a la variable Frustración de la Relación, la mediana de la escala para el conjunto de los encuestados es de 1,7 y la desviación típica es 0.9. Estos valores nos indican que las personas encuestadas se perciben bastante competentes y capaces de interactuar eficazmente con el ambiente, a la vez que sienten pocas fuerzas externas que les hagan sentir que no actúan de forma competente.

La mayoría de encuestados declaran estar de acuerdo (47%) o muy de acuerdo (26%) en cuanto a la satisfacción de su relación, tan sólo un 7% siente una baja satisfacción de su competencia, y un 20% expresa su satisfacción de la competencia como neutra. En conclusión, los encuestados sienten una alta satisfacción de su competencia.

Igualmente la mayoría de encuestados declara sentir un total desacuerdo en la frustración de su competencia (45%) o se muestran en desacuerdo (35%) únicamente un 6% siente su competencia frustrada.

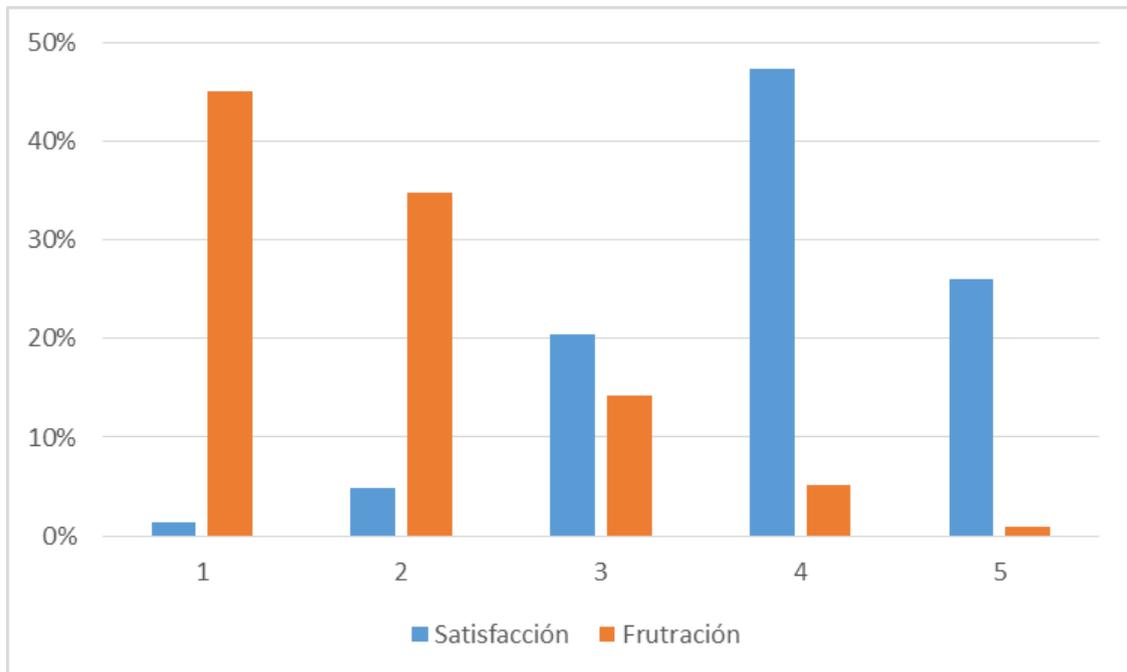


Figura 22. Satisfacción y Frustración de la Relación durante el confinamiento (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

- **Afecto positivo y negativo**

En la variable Afecto Positivo, la mediana de la escala para el conjunto de los encuestados es 3.3 y la desviación típica de 0.8. En cuanto a la variable Frustración de la Relación, la mediana de la escala para el conjunto de los encuestados es de 2,2 y la desviación típica es 0.8. Estos valores nos indican que las personas encuestadas sienten algo de afecto positivo y poco afecto negativo.

La mayoría de encuestados declaran sentir algo (46%) o bastante (31%) afecto positivo y mientras que el 16% declara sentir poco afecto positivo, únicamente un 5% siente mucho afecto positivo y un 2% declara no sentir nada de afecto positivo. En conclusión, los encuestados sienten algo o bastantes sentimientos de entusiasmo, energía, afirmación y confianza.

Igualmente la mayoría de encuestados declara sentir poco afecto negativo (43%), el 29% siente algo de afecto negativo, y el 20% no siente nada de afecto negativo, únicamente el 8% siente bastante o mucho afecto negativo. En conclusión, los encuestados sienten pocos o algunos sentimientos de aburrimiento, tristeza, angustia o culpa.

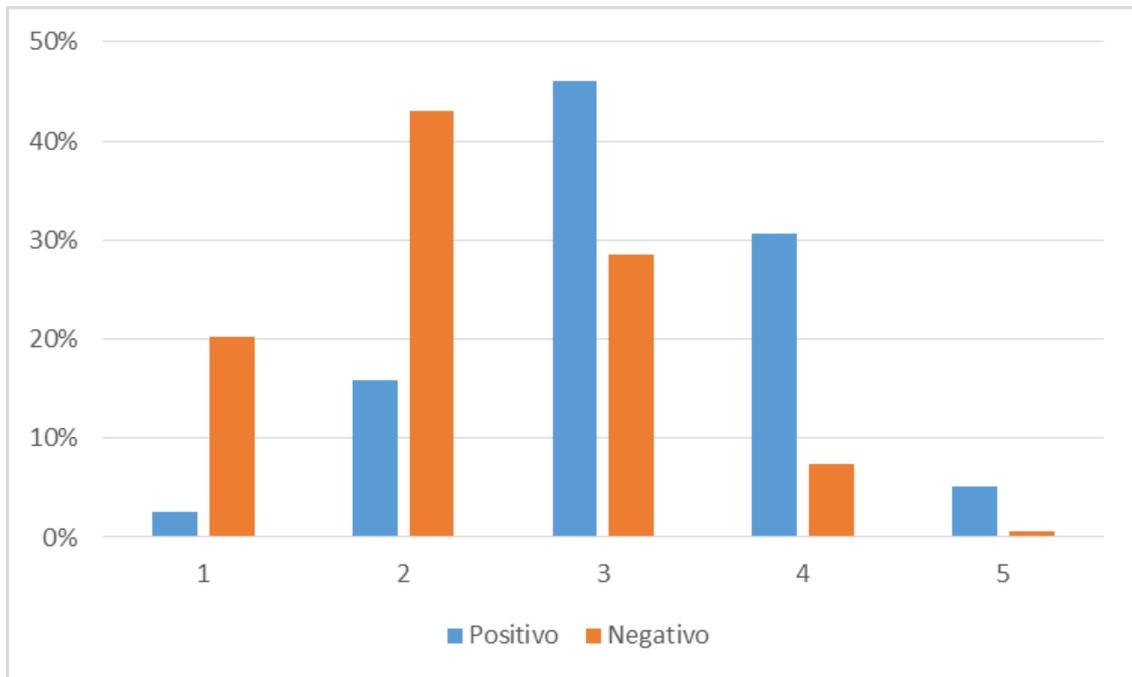


Figura 23. Afecto positivo y negativo durante el confinamiento (1 = Poco positivo/negativo. 5 = Muy positivo/negativo).

6.2. Bienestar y Malestar según Género

En lo referente a las variables de bienestar y malestar se observan diversas diferencias según el género de los encuestados. Concretamente en la satisfacción de autonomía, en la satisfacción de la relación, en la satisfacción de la competencia, la frustración de la competencia, el afecto positivo y el afecto negativo.

De esta forma se observa mayor satisfacción de la autonomía, de la competencia y afecto positivo en los hombres, pero mayor satisfacción de la relación, mayor frustración de la competencia y mayor afecto negativo en las mujeres.

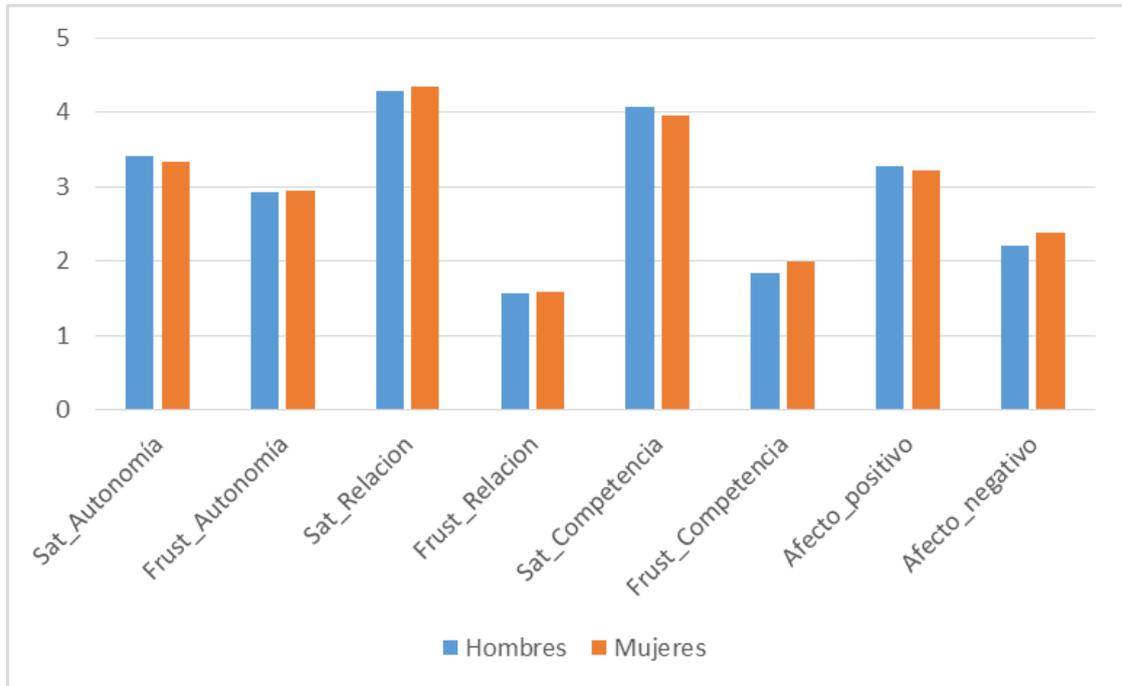


Figura 24. Bienestar y malestar diferencias según género (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

6.3. Bienestar y Malestar según Edad

En lo referente a las variables de bienestar y malestar se observan diversas diferencias debidas a la edad de los encuestados en todas las variables estudiadas y en casi todos los grupos de edad.

Se observa mayor satisfacción de la autonomía en personas mayores de 64 años y una mayor satisfacción de la relación y competencia y un mayor afecto positivo en personas mayores de 45 años. Por otro lado una mayor frustración de las necesidades (autonomía, relación y competencia) y un mayor afecto negativo en las personas entre 18 y 24 años. Además se observa una tendencia al alza en la satisfacción de las necesidades y en el afecto positivo conforme aumenta la edad y el efecto contrario, disminuye la frustración y el afecto negativo conforme aumenta la edad de los encuestados en la mayoría de variables hasta el rango de 45 a 64 años, momento a partir del cual deja de modificarse el grado de bienestar o malestar conforme avanza la edad.

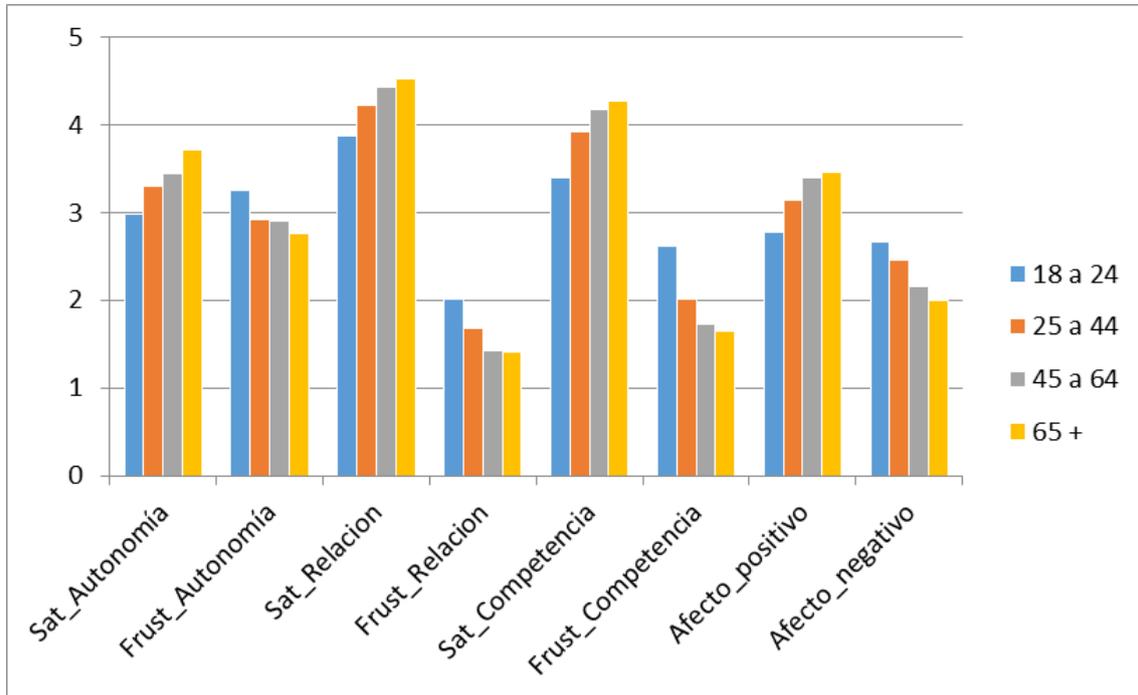


Figura 25. Bienestar y malestar diferencias según edad (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

6.4. Bienestar y Malestar según tamaño de la ciudad de residencia

En lo referente al tamaño de la ciudad de residencia del encuestado, en las variables de bienestar y malestar se observan dos diferencias significativas: en la satisfacción de la autonomía que es más alta en las personas que viven en la gran ciudad. Y con un menor nivel de significación la frustración de la relación que es más alta en las personas que viven en el resto de ubicaciones.

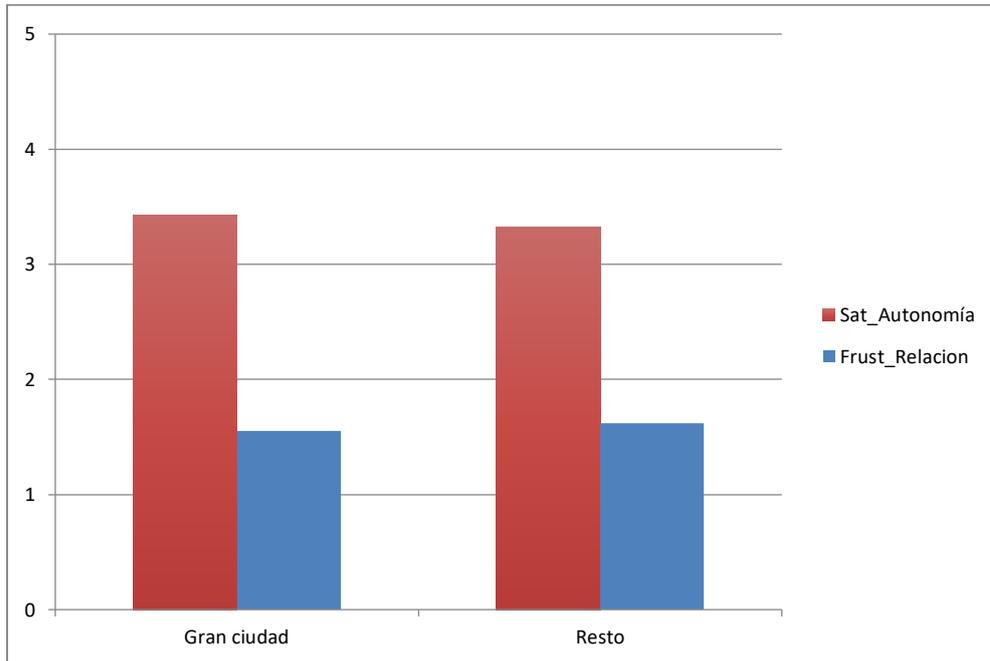


Figura 26. Bienestar y malestar diferencias según tamaño de la ciudad de residencia (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

7. BIENESTAR Y MOVILIDAD DURANTE EL CONFINAMIENTO

A continuación se incluyen los resultados para los que se han encontrado diferencias de los valores de bienestar y malestar según variables sociodemográficas y movilidad general durante el confinamiento.

7.1. Bienestar, Malestar, Movilidad general y diferencias por género

Los hombres que salen poco sienten una menor satisfacción de la competencia que los que salen mucho, sienten una mayor frustración de la competencia que los hombres que salen algo y mucho, un menor afecto positivo que los hombres que salen bastante y mucho y un mayor afecto negativo que los que salen algo.

Por otro lado, los hombres que salen algo, sienten una menor satisfacción de la relación que los que salen mucho y un menor afecto negativo que aquellos que salen bastante y mucho.

Parece que los hombres cuanto menos salen sienten menos satisfacción y más frustración de la competencia, menor satisfacción de la relación y menos afecto positivo. En cuanto al afecto negativo para los hombres parece claro que salir algo es la movilidad adecuada para sentir menos afecto negativo (puesto que los que salen poco, bastante o mucho sienten mayor afecto negativo).

Las mujeres que salen poco sienten una mayor satisfacción de la relación que aquellas que se desplazan mucho durante el confinamiento. Las mujeres que salen algo sienten menor satisfacción de la autonomía que las que salen bastante. Y aquellas que salen bastante sienten una mayor satisfacción de la relación que aquellas que salen mucho.

Entre las mujeres parece que la tendencia es que sienten más satisfacción de la relación cuando salen menos, aunque el hecho de salir menos implique una menor satisfacción de la autonomía.

Entre las personas que salen poco, las mujeres sienten mayor afecto negativo que los hombres. Entre las personas que salen algo, los hombres sienten mayor satisfacción de la autonomía que las mujeres, y las mujeres sienten mayor frustración de la autonomía, frustración de la competencia y afecto negativo que los hombres.

Entre las personas que salen bastante, las mujeres sienten mayor satisfacción de la relación y afecto negativo que los hombres. Entre las personas que salen mucho, las mujeres sienten mayor frustración de la relación, frustración de la competencia, afecto negativo, menor satisfacción de la competencia y afecto positivo que los hombres.

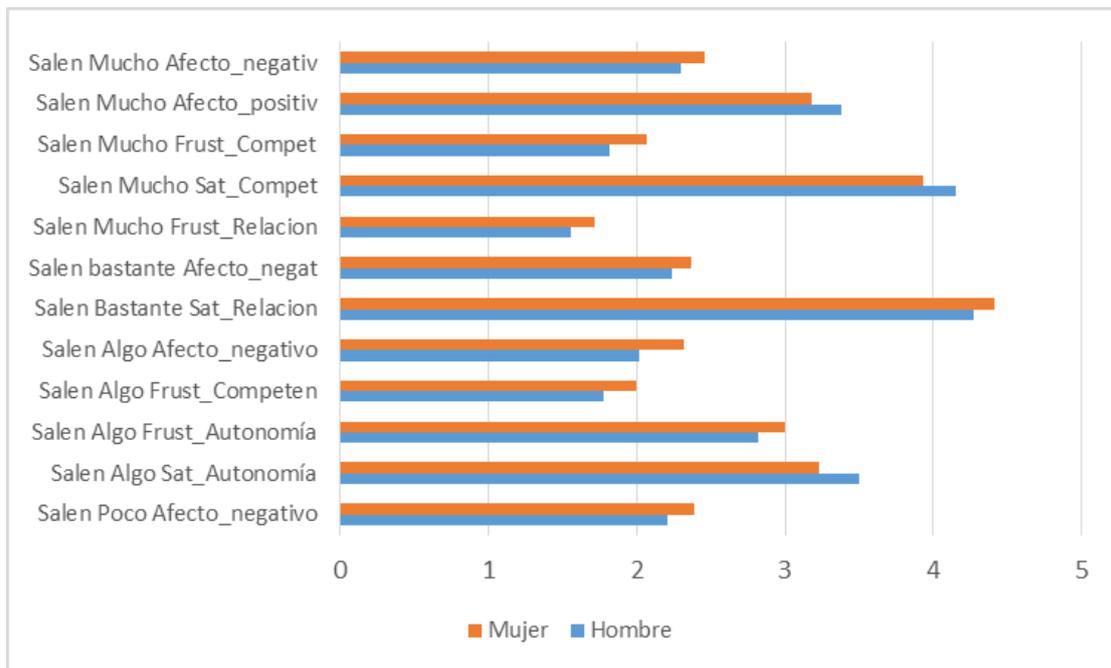


Figura 27. Diferencias entre hombres y mujeres en bienestar y malestar y grado de movilidad (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

7.2. Bienestar, Malestar Motivos de Desplazamiento y diferencias por género

- Motivo: Trabajo.

Entre las personas que refieren salir a trabajar durante el confinamiento y las personas que no salen a trabajar, declaran una mayor satisfacción de la competencia y un mayor afecto positivo. Por el contrario, aquellas personas que no salen a trabajar refieren una mayor frustración de la competencia.

El hecho de salir a trabajar parece que ayuda a sentir bienestar (satisfacción de la competencia y afecto positivo), y la imposibilidad de realizar las labores habituales parece que incrementa la frustración del deseo de interactuar de forma eficaz con el ambiente.

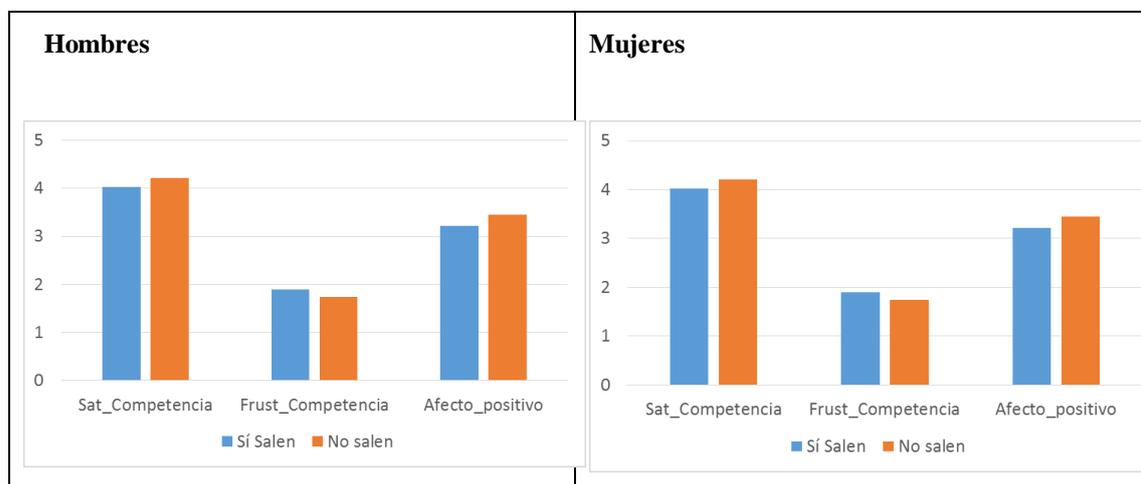


Figura 28. Diferencias en bienestar y malestar entre las personas que salen por motivo trabajo y las personas que no salen (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

En cuanto a las diferencias entre hombres y mujeres, entre los que salen poco con motivo trabajo las mujeres sienten mayor frustración de la relación y frustración de la competencia que los hombres.

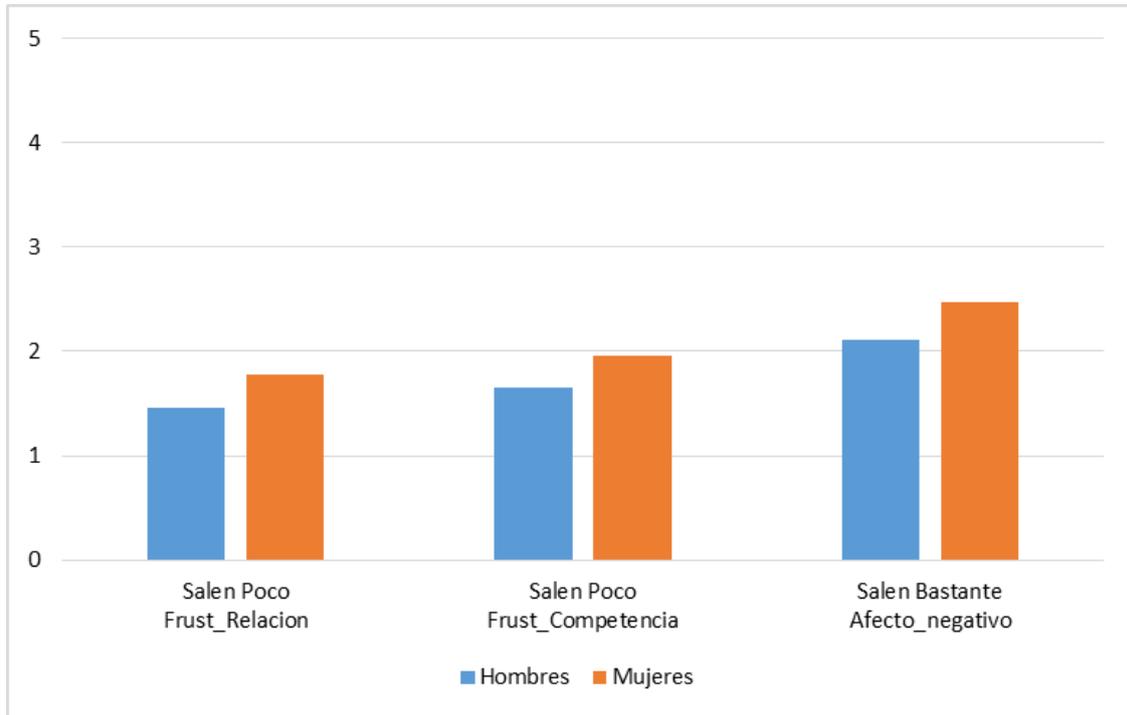


Figura 29. Diferencias entre hombres y mujeres en bienestar y malestar y grado de movilidad con motivo trabajo (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

- Motivo: Comprar Alimentación

Entre las personas que refieren salir a comprar alimentación durante el confinamiento y las que no, las mujeres que salen a comprar refieren sentir más afecto positivo que las que no, sintiendo estas últimas más afecto negativo. Por otra parte, los hombres que salen bastante a comprar sienten un mayor afecto negativo que los que salen algo.

Es decir, las mujeres que salen a comprar sienten mayores emociones de felicidad y humor positivo y las que no salen advierten un humor más negativo. En cuanto a los hombres, cuando en comparación con los que salen algo, los que salen bastante a comprar alimentos albergan mayores sentimientos de tristeza, irritación o nerviosismo.

- Motivo: Cuidar Personas

Entre las personas que refieren salir a cuidar a otros durante el confinamiento y las que no, los hombres que salen a cuidar de otras personas refieren menor satisfacción de la autonomía que aquellos que no se mueven por este motivo, además refieren un mayor afecto negativo.

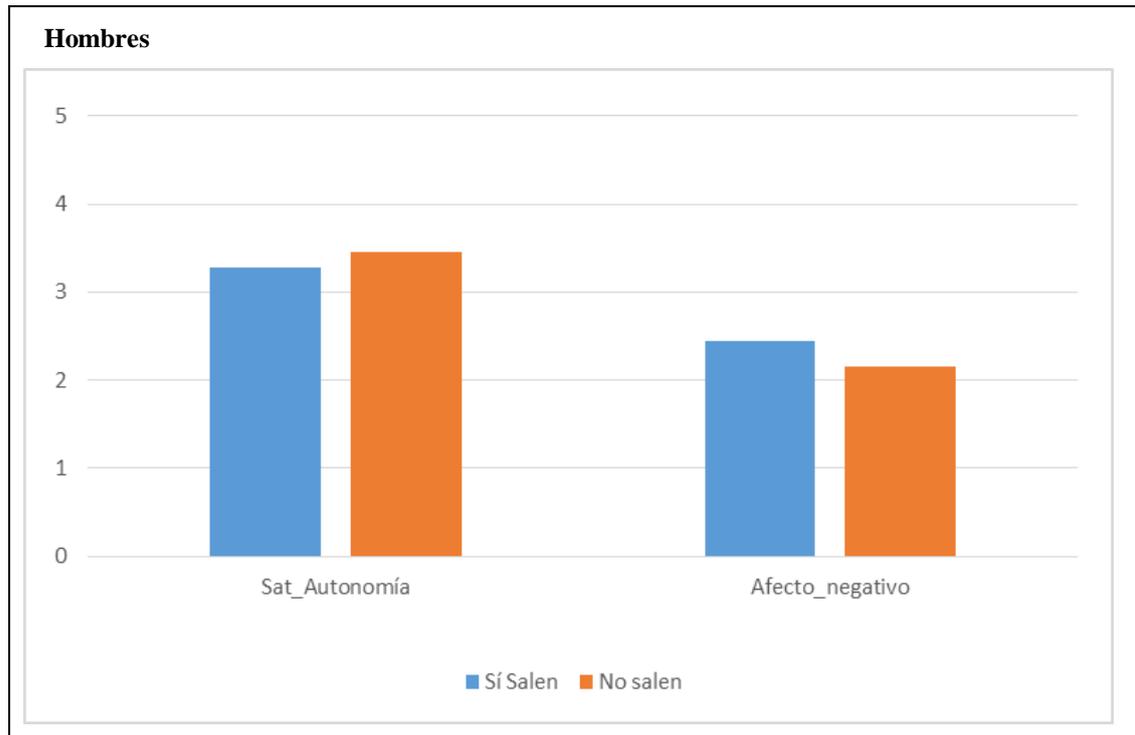


Figura 30. Diferencias en bienestar y malestar entre las personas que salen por motivo cuidar personas y las personas que no salen (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

Entre los hombres que su movilidad durante el confinamiento incluye salir a cuidar de otras personas, aquellos que salen poco sienten mayor satisfacción de la relación que los que salen mucho, mayor satisfacción de la competencia que los que salen algo y mucho y menor frustración de la competencia que los que salen algo y mucho y menor afecto negativo frente a los que salen algo y mucho. También, los hombres que salen poco sienten una mayor satisfacción de la autonomía que los que salen bastante a cuidar a otros.

Entre las mujeres, las que salen algo sienten mayor satisfacción de la relación que las que salen poco y las que salen mucho.

Parece que los hombres que salen poco a cuidar a otras personas tienden a sentir mayor satisfacción de las necesidades que aquellos que salen más por este motivo, menos frustración de la competencia y menos afectos negativos.

En cuanto a las mujeres parecen más conectadas con los demás cuando salen algo a cuidar a otros que cuando salen poco o mucho.

- Motivo: Pasear al perro

Entre las personas que refieren salir a pasear a su perro durante el confinamiento y las que no, los hombres que salen a pasear a sus mascotas refieren mayor satisfacción de la relación, por el contrario las mujeres que salen a pasear a sus mascotas refieren menos satisfacción de la relación que aquellas que no salen por este motivo.



Figura 31. Diferencias en bienestar y malestar entre las personas que salen por motivo pasear al perro y las personas que no salen (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

Entre los hombres, los que salen poco refieren menor satisfacción de la competencia que los que salen bastante, también los que pasean algo a su mascota sienten menor satisfacción de la competencia que los que salen bastante, y los que lo pasean bastante sienten menor satisfacción de la competencia que los que lo pasean mucho.

Entre las mujeres que su movilidad durante el confinamiento incluye salir a pasear a su perro, aquellas que salen poco sienten menor satisfacción de la autonomía que las que salen algo o bastante, menor satisfacción de la relación que las que salen algo o bastante y las que pasean con sus mascotas bastante sienten mayor satisfacción de la relación que las que lo pasean mucho. Igualmente las mujeres que salen a pasear poco con sus perros refieren mayor satisfacción de la competencia que las que salen algo o bastante, mayor frustración de la competencia y menor afecto positivo que las que salen bastante y mayor afecto negativo que los que salen algo y bastante, a su vez, las mujeres que salen bastante a pasear a su perro sienten menos afecto negativo que las que salen mucho por esta razón.

Parece que los hombres se sienten más competentes cuanto más salen a pasear con su mascota.

En cuanto a las mujeres parece que cuando pasean poco a sus mascotas sienten menos satisfacción de la autonomía (no creen que estén realizando las acciones por decisión propio o

no se ven el agente de sus acciones), se sienten más conectadas con los demás y más competentes que cuando pasean más con sus mascotas. Por el contrario, sienten mayor afecto positivo cuando salen bastante para pasear a su macota que cuando salen poco o mucho.

- Motivo: Otras compras

Entre los hombres, los que salen poco refieren mayor satisfacción de la autonomía que los que salen bastante, y mayor afecto negativo que los que salen algo.

En cuanto a las mujeres, las que salen poco sienten menor frustración de la competencia que las que salen bastante.

- Motivo: Otros motivos

Entre las personas que refieren salir por otros motivos durante el confinamiento y las que no, las mujeres que salen refieren mayor afecto positivo que las que no salen, además las mujeres que salen poco por otros motivos sienten mayor afecto negativo que las que salen bastante.

7.3. Bienestar, Malestar, Movilidad general y diferencias por edad

- Motivo: Trabajo.

Entre las personas que refieren salir a trabajar durante el confinamiento y las personas que no salen a trabajar, en el grupo de edad de 18 a 24 años las personas que no salen a trabajar sienten mayor frustración de la autonomía y menor satisfacción de la competencia. En el grupo de edad de 25 a 44 años, las personas que no salen a trabajar refieren menor satisfacción de la competencia, mayor frustración de la competencia y menor afecto positivo. En el grupo de edad de 45 a 64 años, las personas que no salen a trabajar sienten mayor satisfacción de la relación, menor frustración de la relación y menor afecto positivo.

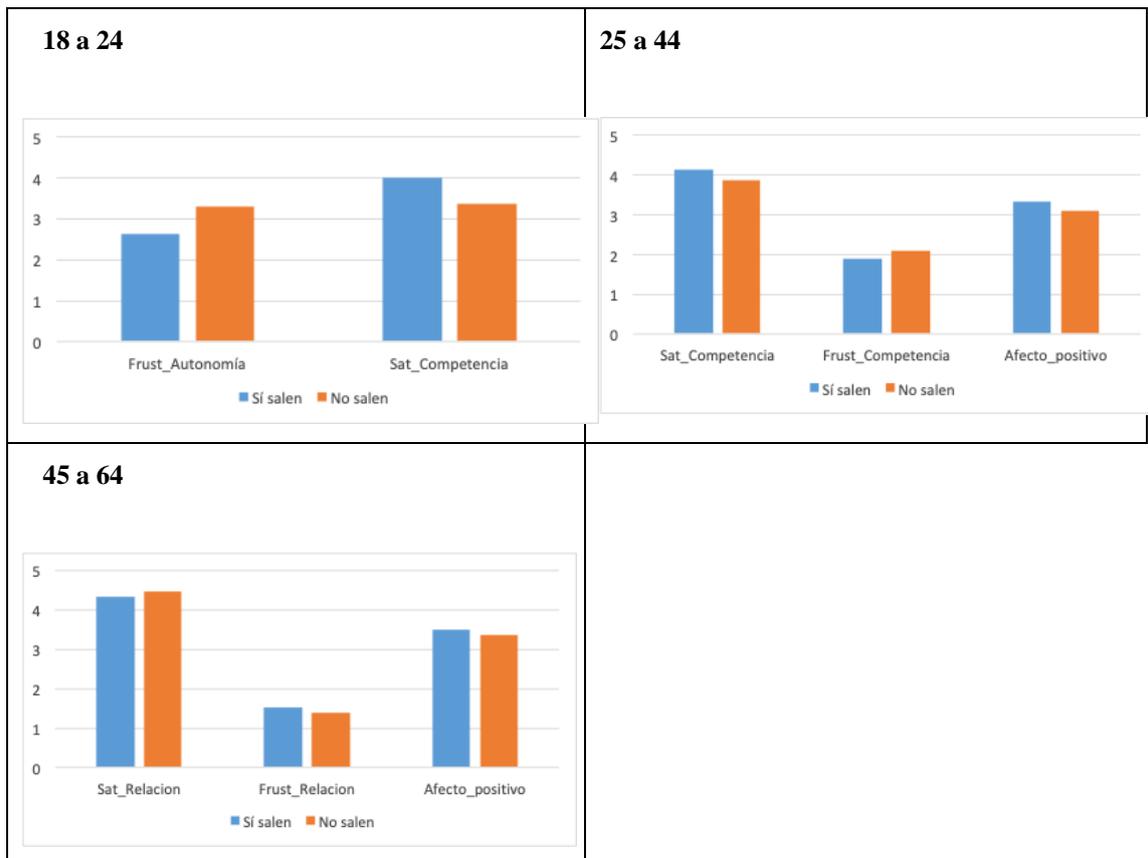


Figura 32. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo trabajo y las personas que no salen (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

- Motivo: Comprar Alimentación

Entre las personas que refieren salir a comprar alimentación durante el confinamiento y las personas que no salen por este motivo, en el grupo de edad de 25 a 44 años las personas que no salen a comprar alimentación sienten mayor afecto negativo. En el grupo de edad de 45 a 64 años, las personas que no salen a comprar alimentación sienten mayor satisfacción de la autonomía y mayor afecto negativo.

En cuanto al grado de movilidad con motivo comprar alimentación, en el grupo de edad entre 25 y 44 años, la frustración de la relación aumenta conforme lo hace también la frecuencia de movilidad para comprar alimentación. En el grupo de edad de 45 a 64, la satisfacción de la autonomía y de la competencia es mayor en las personas que salen poco que en las que salen bastante. Por otro lado, el afecto negativo es menor en las personas que salen poco que en las que salen bastante. En el grupo de edad de 65 o más años, la frustración de la autonomía y el afecto negativo es menor en los que salen algo que en los que salen bastante, y el afecto positivo es mayor entre los que salen algo que bastante.

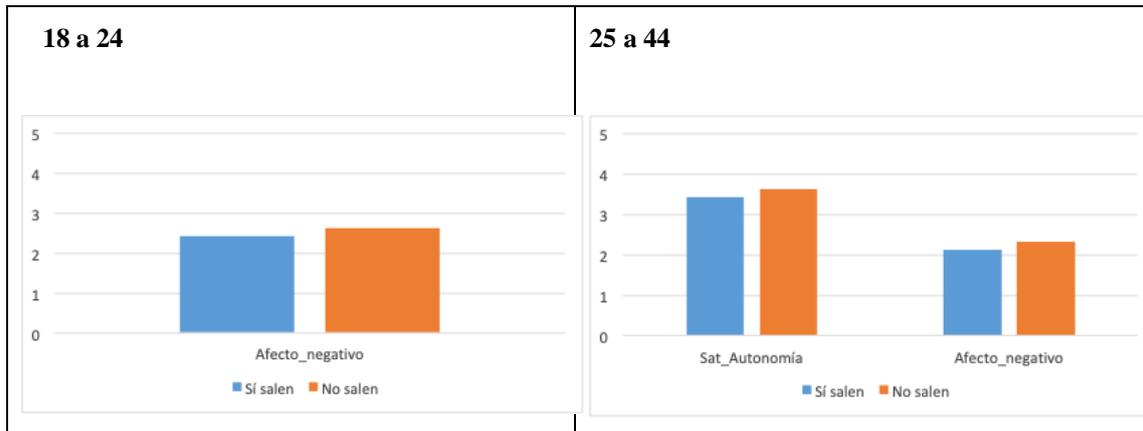


Figura 33. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo comprar alimentación y las personas que no salen (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

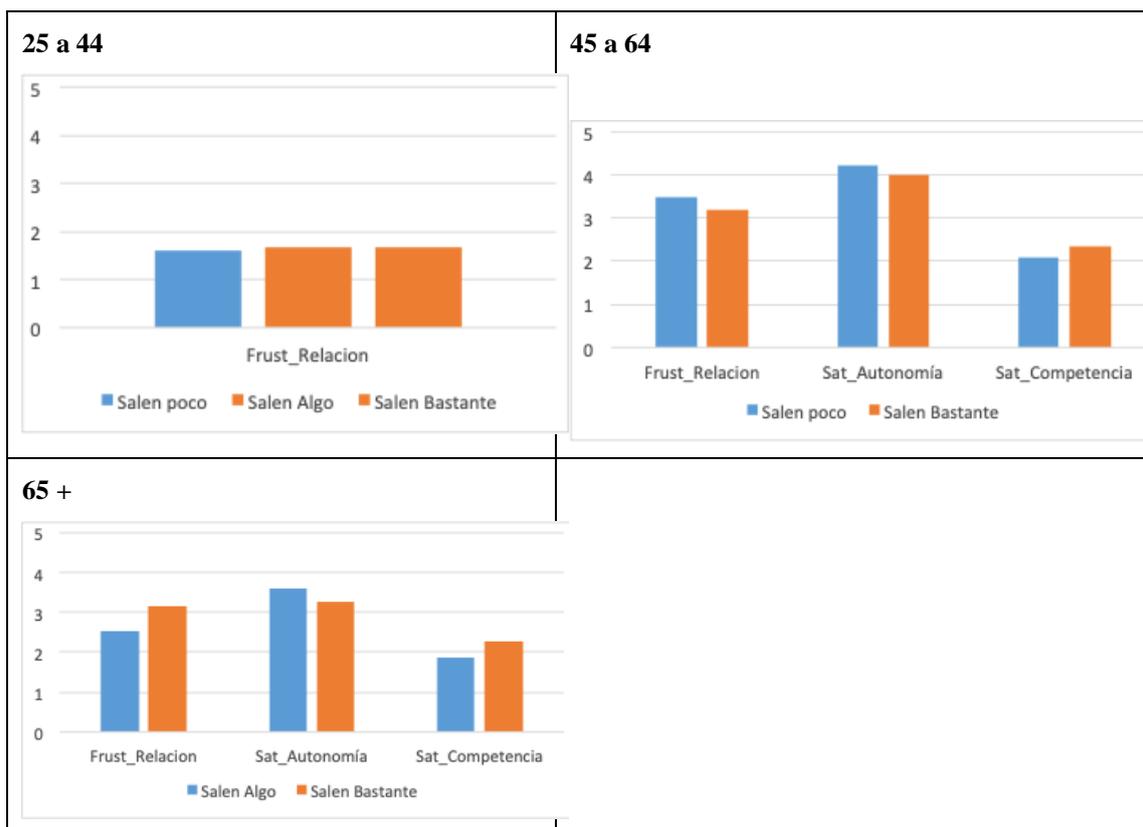


Figura 34. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo comprar alimentación y las personas que no salen (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

- Motivo: Cuidar personas

Entre las personas que refieren salir a cuidar a otras personas durante el confinamiento y las que no salen por este motivo, en el grupo de edad de 18 a 24 años, las personas que no salen sienten mayor satisfacción de la autonomía, menor frustración de la relación, mayor satisfacción de la competencia, menor frustración de la competencia y menor afecto negativo que las que salen a cuidar a otras personas. En el grupo de edad de 25 a 44 años las personas que no salen a cuidar a otras personas sienten menor frustración de la autonomía. En el grupo de edad de 45 a 64 años, las personas que no salen a cuidar sienten menor afecto negativo que las que no salen por este motivo.

Parece que salir a cuidar a otras personas hace que los encuestados sientan mayor malestar al no poder realizar el cuidado de la misma forma como solían hacerlo.

En cuanto al grado de movilidad con motivo cuidar a otras personas, en el grupo de edad entre 25 y 44 años, el afecto negativo es mayor entre los que salen algo que entre los que salen poco. En el grupo de edad de 45 a 64, la frustración de la relación y la frustración de la competencia es menor en las personas que salen poco que en las que salen bastante. En el grupo de edad de 65 o más años, la satisfacción de la relación es mayor entre los que salen poco que en los que salen algo, y la frustración de la relación es menor entre los que salen poco que algo.

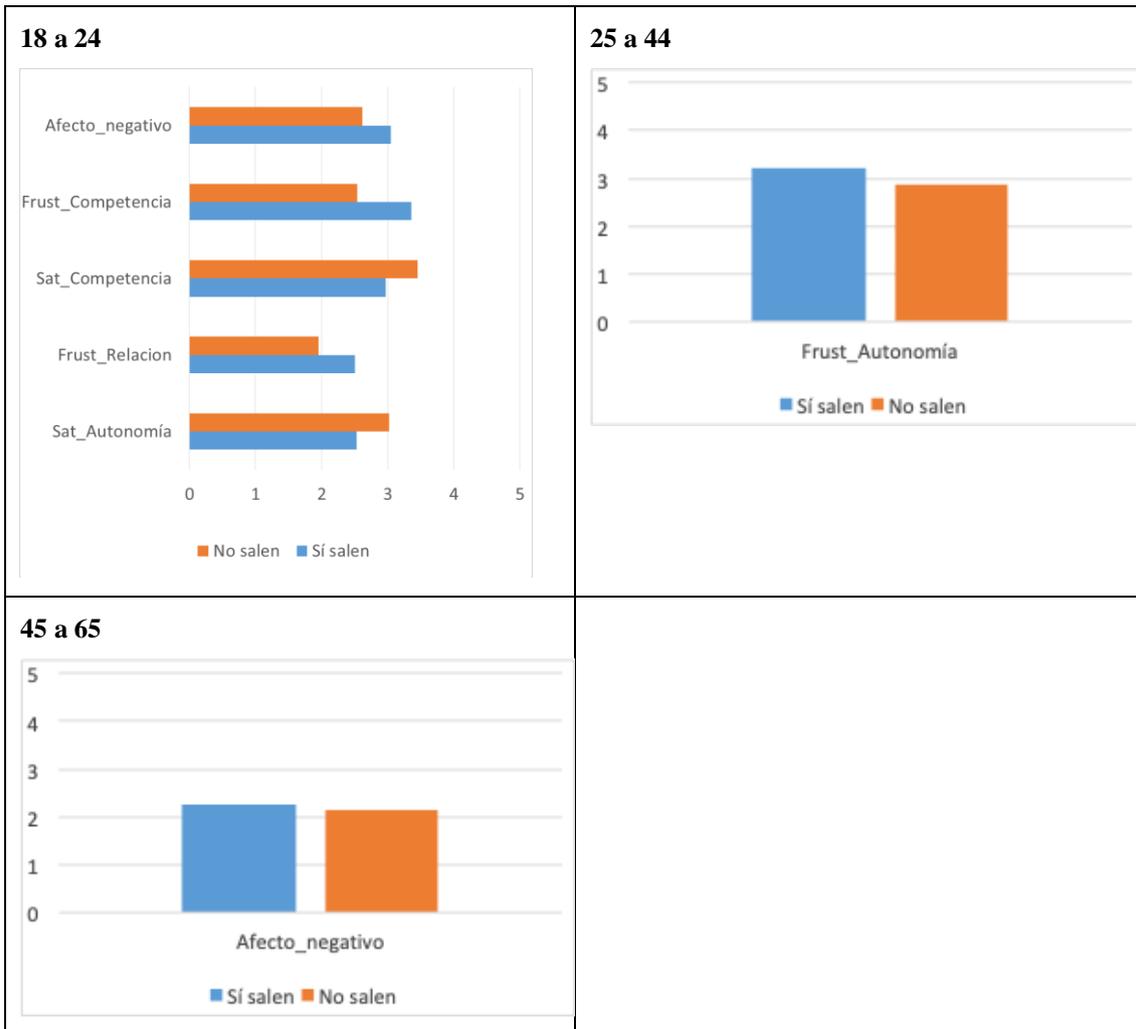


Figura 35. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo cuidar a otras personas y las que no salen (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

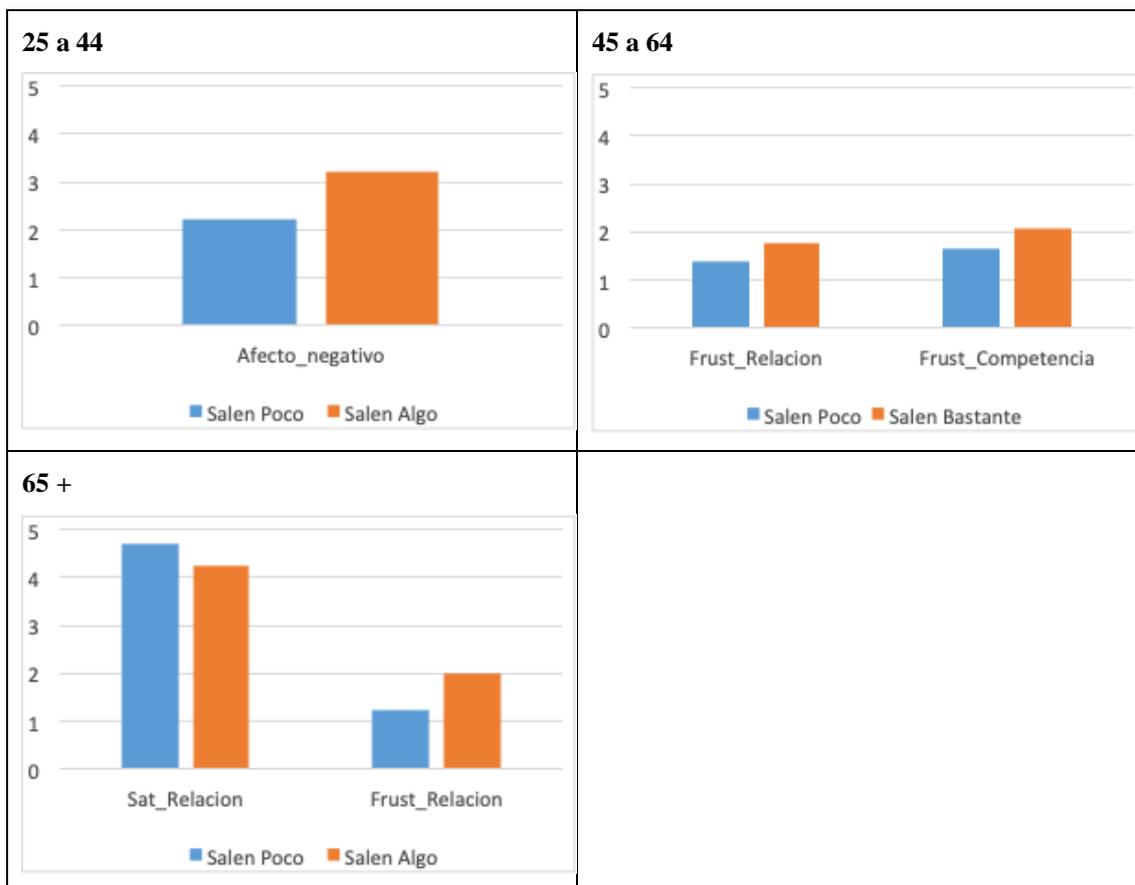


Figura 36. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo cuidar a otras personas y las que no salen (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

- Motivo: Ir al médico

Entre las personas que refieren salir para ir al médico durante el confinamiento y las que no salen por este motivo, en el grupo de edad de 25 a 44 años las personas que no salen para ir al médico sienten mayor satisfacción de la autonomía, satisfacción de la competencia y mayor afecto positivo. Por otro lado, sienten menor frustración de la autonomía, menor frustración de la relación, menor frustración de la competencia y menor afecto negativo que aquellos que sí salen para ir al médico durante el confinamiento. En el grupo de edad de 45 a 64 años, las personas que no salen para ir al médico sienten mayor satisfacción de la competencia, menor frustración de la competencia y menor afecto negativo que las que no salen por este motivo. En cuanto al grupo de edad de 65 años o más, las personas que no salen para ir al médico sienten menor frustración de la relación.

Los encuestados que salen durante el confinamiento para ir al médico sienten mayor malestar que los que no salen a causa de este motivo.

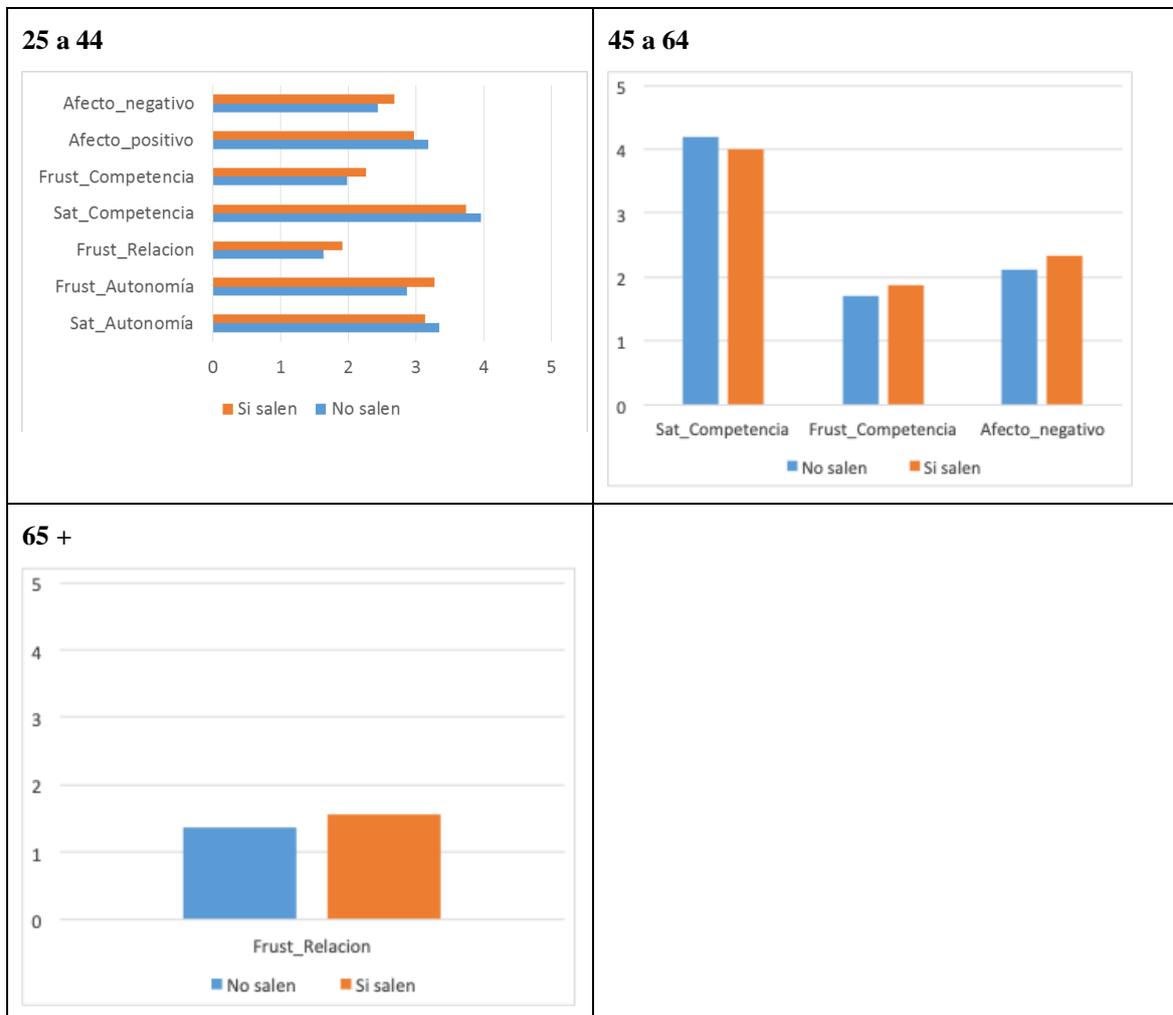


Figura 37. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo ir al médico y las que no salen (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

En cuanto al grado de movilidad con motivo ir al médico, en el grupo de edad entre 18 y 24 años, la frustración de la relación es menor entre los que salen poco que entre los que salen algo.

- Motivo: Otras compras

Entre las personas que refieren salir para hacer otras compras durante el confinamiento y las que no salen por este motivo. En cuanto al grupo de edad de 65 años o más, las personas que no salen para hacer otras compras sienten mayor satisfacción de la autonomía, mayor satisfacción de la relación y mayor satisfacción de la competencia.

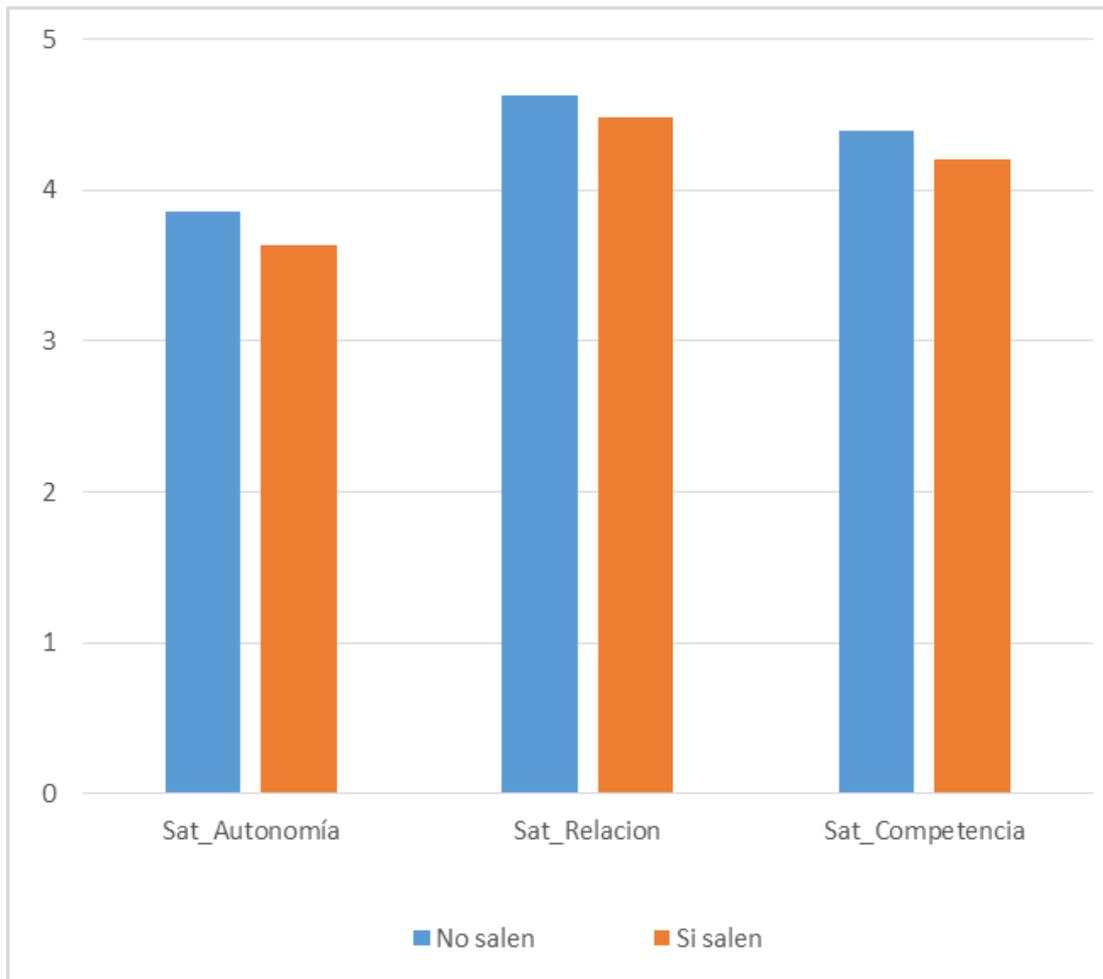


Figura 38. Diferencias en bienestar y malestar por rangos de edad entre las personas que salen por motivo otras compras y las que no salen (1 = Poco satisfecho/frustrado. 5 = Muy satisfecho/frustrado).

En cuanto al grado de movilidad con motivo otras compras, en el grupo de edad entre 18 y 24 años, la satisfacción de la relación es menor entre los que salen poco que entre los que salen algo, y la frustración de la relación es menor entre los que salen algo, que entre los que salen poco o bastante.

En los más jóvenes los encuestados que salen algo a hacer otras compras sienten mayor bienestar que los que salen poco o bastante.

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La movilidad a pie es preponderante durante el periodo de confinamiento estudiado, especialmente entre los mayores de 64 años y entre los que no trabajan. También es destacable que se camina más en las grandes ciudades. Además, la intención de caminar más que antes cuando la situación se normalice es la mayoritaria. Por tanto, las medidas orientadas a facilitar la movilidad a pie y proteger al peatón deben ser prioritarias.

Los desplazamientos en coche son los segundos en importancia durante el confinamiento. El uso del coche es particularmente alto en las ciudades menores de 100 mil habitantes. Además, la intención de usar el coche más que antes cuando la situación se normalice es la segunda en orden de importancia. Al mismo tiempo, una parte significativa de los encuestados declara su intención de usarlo menos que antes. Teniendo en cuenta los efectos negativos que tiene el uso masivo del coche en las ciudades, es recomendable aprovechar la tendencia detectada a usar menos el coche en algunos encuestados, proporcionando y potenciando alternativas de transporte sostenible al mismo:

- Dentro de las grandes ciudades el impulso y la promoción del uso de la bicicleta debe jugar un papel importante. La percepción de la seguridad sanitaria del uso de la bicicleta durante el confinamiento es alta, por lo que las actuaciones deben ir dirigidas a expandir y mejorar las redes de vías ciclistas, apoyar la adquisición de bicicletas, y fomentar su uso mediante campañas de concienciación.
- El transporte público debe seguir teniendo un papel importante en las grandes ciudades, y ser central en la movilidad metropolitana. Las medidas de confinamiento ha reducido drásticamente su utilización, y la intención de uso cuando la situación se normalice es muy negativa, aspectos explicados en buena medida por la muy baja percepción de la seguridad sanitaria de todos los modos de transporte público. Es urgente recuperar la confianza de los usuarios habituales del transporte público antes de la pandemia poniendo en marcha medidas que aumenten objetivamente la seguridad sanitaria de paradas, estaciones, andenes y vehículos de transporte público, y haciendo difusión de la implantación de dichas medidas.

Desde el punto de vista del bienestar de las personas durante el periodo de confinamiento estudiado, se observa en la información recogida que aquellos encuestados que tienen una cierta movilidad, se sienten mejor que aquellas que tienen muy poca movilidad o mucha movilidad. Esto es especialmente cierto para los hombres y los más jóvenes participantes en la encuesta, que cuanto menos salen sienten menos satisfacción y más frustración de la competencia, menor satisfacción de la relación y menos afecto positivo. Por tanto, las medidas que limiten la movilidad de las personas deberían tener en cuenta este aspecto. Permitir que las personas puedan salir de casa hasta cierto punto es bueno para su bienestar.

Por otro lado, los problemas de convivencia con otros miembros en un mismo hogar durante el confinamiento pueden ser el origen de la falta de bienestar de las personas. Sería conveniente diseñar y difundir campañas de concienciación sobre buenos hábitos en el hogar durante épocas

de confinamiento: reparto de tareas, salir de casa de forma alterna para realizar compras de alimentación, consejos para afrontar discusiones.

Los encuestados más jóvenes, los que más salen a cuidar a otros, y los que tienen una movilidad general relativamente alta, presentan una satisfacción de la autonomía baja. Ofrecer diversas alternativas dentro de las limitaciones es positivo para aumentar el bienestar a través de la satisfacción de la autonomía. Por ejemplo, ofrecer la posibilidad de desplazarse más o menos cumpliendo ciertas condiciones: trabajando en el centro de la gran ciudad o estudiando en el campus principal universitario, y también pudiéndolo hacer en espacios de *co-working* cerca del domicilio. Planes mixtos de presencialidad en las empresas, donde los trabajadores se alternan en su puesto de trabajo. Planes de concentración del trabajo semanal en cuatro días. O no desplazarse en absoluto facilitando el tele-trabajo o la tele-educación.

En lo referente al tamaño de la ciudad de residencia del encuestado, en las variables de bienestar y malestar se observa que la satisfacción de la autonomía es más alta en los encuestados que viven en la gran ciudad. Por otro lado, la frustración de la relación es más alta en los encuestados que viven en ciudades de menor tamaño. Si las condiciones sanitarias lo permiten, sería una buena medida discriminar las limitaciones de movilidad según tamaño de la ciudad, y reducir la movilidad en menor medida en las poblaciones pequeñas que en las grandes.

También se observa mayor satisfacción de la autonomía en encuestados mayores de 64 años y una mayor satisfacción de la relación y competencia y un mayor afecto positivo en personas mayores de 45 años. En este sentido, el tele-trabajo para protegerse de la pandemia estaría más indicado cuanto mayor es la edad de la persona. En las empresas organizar el trabajo de manera que los más mayores trabajen desde casa y los más jóvenes realicen las tareas que requieran presencialidad.

Las alternativas no solo hay que crearlas o potenciar las que existan, sino también difundirlas, explicando con detalle y de forma clara y sencilla cuáles son sus características, para que las personas puedan decidir de forma consciente. Este aspecto aumentará el bienestar de las personas a través de la satisfacción de la autonomía y la competencia.

Es necesario prestar especial atención a los jóvenes (grupo entre 18 y 24 años en la muestra disponible), pues son los menos acostumbrados a permanecer muchas horas en casa, y presentan indicadores de bienestar más neutros. En particular, las medidas relacionadas con la tele-educación habrá que ajustarlas bien.

En general, la satisfacción de la relación entre los encuestados es bastante buena. Este resultado es razonable puesto que los participantes en la encuesta están conectados a sus familiares, amigos y colegas mediante teléfono móvil y aplicaciones web. Es posible que aquella parte de la población que tenga menos accesibilidad a dichas aplicaciones web presente una menor satisfacción de la relación y, por tanto, menor bienestar.

La mayoría de los encuestados tienen frustración de la autonomía baja. Sin embargo, cuanto más se mueven, dicha frustración crece y tiene más malestar. Se ha observado que una movilidad limitada consigue contener este crecimiento de la frustración de la autonomía.

Los encuestados que salen durante el confinamiento para ir al médico sienten mayor malestar que los que no salen a causa de este motivo. Este malestar puede estar causado por una enfermedad y/o por el miedo a ser contagiado. La promoción de la tele-medicina, asistencia y seguimiento por teléfono de consultas médicas sencillas, o la asistencia a domicilio pueden paliar dicho malestar.

Finalmente, ha de tenerse en cuenta que los resultados descriptivos que se avanzan en el presente informe se han obtenido de la muestra de respuestas válidas obtenidas en la encuesta en línea para residentes en la Comunitat Valenciana. Como se ha indicado, dicha muestra carece de participantes menores de 18 años, y está sobrerrepresentada en el rango de edad de 45 a 64 años, trabajadores y residentes en grandes ciudades.

Los patrones de movilidad y los sentimientos de bienestar y malestar descritos corresponden a la muestra de encuestados que participaron en la investigación cuando había transcurrido un mes desde el inicio del estado de alarma, que incluía severas medidas de restricción de la movilidad. Estas medidas se están relajando con el paso del tiempo en tanto que se reducen los parámetros de contagio. Es de esperar que tanto las características de la movilidad como el bienestar de la población también evolucionen también. Las primeras lo podrían hacer en el sentido de las intenciones declaradas en la encuesta, aunque no siempre intención y comportamiento futuro coinciden. Los sentimientos de bienestar y malestar son mucho más difíciles de predecir. Por tanto, es muy recomendable continuar recogiendo información de forma periódica, de las mismas personas y/o familias a ser posible (encuesta panel), para poder conocer cuáles son los cambios que se están produciendo y poder actuar en consecuencia.

9. REFERENCIAS

Baumeister, R. F., & Leary, M. R. (1995). The need to belong: desire for interpersonal attachment as a fundamental human motivation. *Psychological Bulletin* , 117, 487-529.

Connell, J. P., & Wellbourn, J. G. (1991). Competence, autonomy and relatedness: a motivational analysis of self-esteem processes. En M. R. Gunnar, & L. A. Sroufe (Ed.), *The Minnesota symposium on child psychology. Self-processes in development* . 22, págs. 43-77. NJ: Erlbaum.

Deci, E. L., & Ryan, R. M. (1985). *Intrinsic motivation and self-determination in human behavior*. New York: Plenum Press.

Deci, E. L., & Ryan, R. M. (1991). A motivational approach to the self: integration in personality. En R. Dienstbier (Ed.), *Nebraska Symposium on motivation. Perspectives on motivation* (Vol. 38, págs. 237-288). Lincoln, NE: University of Nebraska Press.

de Charms, R. C. (1968). *Personal Causation: The internal affective determinants of behavior*. New York: Academic Press.

Generalitat Valenciana (2018). Plan básico de movilidad del área metropolitana de Valencia. www.pmomevalencia.com

Richer, S., & Vallerand, R. J. (1998). Construction et validation de l'Échelle du sentiment d'appartenance sociale. (Construction and validation of the relatedness feeling scale. *Revue Européenne de Psychologie Appliquée* , 48, 129-137.

Ryan, R. M., & Deci, E. L. (2000). The darker and brighter sides of human existence: Basic psychological needs as a unifying concept. *Psychological Inquiry*, 11(4), 319-338

Ryan, R. M., & Deci, E. L. (2002). Overview of self-determination theory: an organismic dialectical perspective. En E. L. Deci, & R. M. Ryan (Edits.), *Handbook of self-determination research* (págs. 3-36). Rochester: New York: The University of Rochester Press.

White, R. W. (1959). Motivation reconsidered: the concept of competence. *Psychological Review* , 66, 297-333.

Watson, D., Clark, L. A., & Tellegen, A. (1988). Development and validation of brief measures of positive and negative affect: The PANAS scales. *Journal of Personality and Social Psychology*, 54, 1063-1070.