

VI Estudio Españoles ante la nueva movilidad



I. Introducción

I.1. Qué es movilidad y su importancia.

Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Dentro del concepto de movilidad adquiere especial importancia la movilidad urbana, o totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad o núcleo urbano.

Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público, a pie, en bicicleta, etc. Todos estos desplazamientos tienen un claro objetivo: salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades (empleo, ocio, vida familiar, etc.). Esto es, la movilidad facilita la accesibilidad de las personas a determinados lugares a los cuales desean desplazarse por determinados motivos.

La movilidad tiene una importancia capital para la sociedad en su conjunto, de hecho una correcta movilidad es clave para la competitividad, la creación de empleo, el desarrollo demográfico y regional así como para una correcta sostenibilidad y cuidado del medio ambiente.

El reto de una movilidad eficiente es un desafío planetario. De esta forma, desde ONU Habitat se espera que los desplazamientos dentro de los núcleos urbanos (en términos de kilómetros recorridos) se tripliquen o incluso cuadripliquen de aquí a 2050. La falta de eficiencia en este campo, podría acarrear notables carencias en lo que a acceso a los lugares, actividades y servicios por parte de los ciudadanos se refiere.

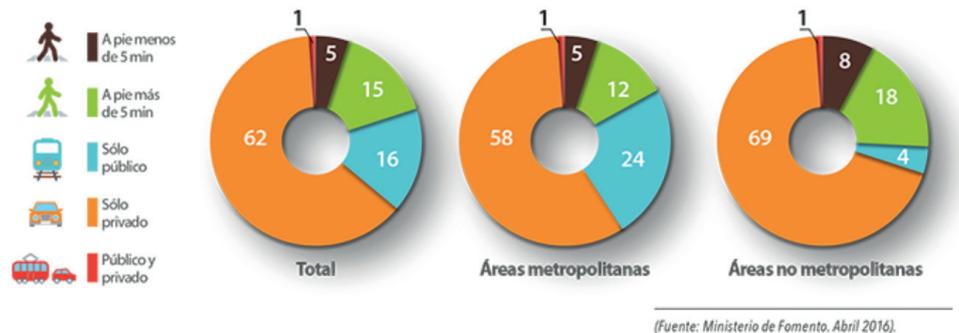
Dentro de la Unión Europea (UE) la movilidad también alcanza una dimensión importante. Cabe recordar que en la Unión al menos el 60% de la población vive en núcleos urbanos de 10.000 o más habitantes. La movilidad de este porcentaje de población ocasiona el 40% de todas las emisiones de CO₂, dentro del sector transporte, en Europa, además del 70% de otros contaminantes derivados del transporte de personas y mercancías.

Efectivamente, una eficiente política de movilidad estaría relacionada con el cumplimiento de diversas políticas europeas en diversas materias como: objetivos socioeconómicos, dependencia energética, competitividad y política de competencia, protección del medio ambiente o lucha contra el cambio climático. Además, hay que destacar que en la puesta en marcha de estas políticas comunitarias se ven involucradas instituciones nacionales, regionales y locales y que su correcto desarrollo y resultado es un asunto clave para la evolución y desarrollo de las mismas.

España no es ajena a estos nuevos retos. La movilidad es una actividad clave en nuestro país en sectores tan importantes de nuestra economía como son el turismo en particular y para el sector servicios. Además, una movilidad eficiente puede coadyuvar a la reducción del desempleo en diversas regiones, a la mejora de las condiciones de trabajo o al incremento de la competitividad y a la atracción de inversiones en nuestra economía.

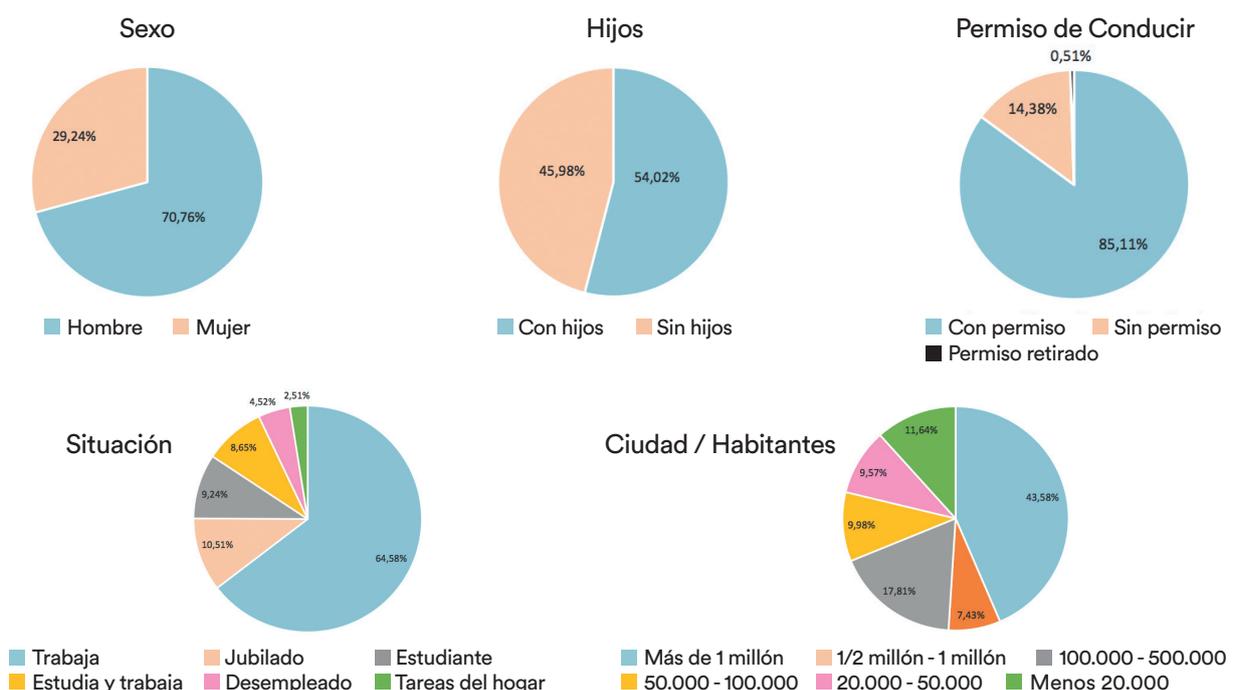
En el siguiente gráfico, según datos del Ministerio de Fomento de 2016, podemos apreciar datos sobre cómo los españoles accedemos a nuestros puestos de trabajo.

Medio de transporte y uso en España. Modos empleados en ir al lugar de trabajo habitual (en %)



Como podemos apreciar, el vehículo privado sigue siendo el principal medio de movilidad usado en España. Sin embargo, no debemos de olvidar las **nuevas tendencias** en cuanto a formas de transporte se refiere, así hay que tener muy en cuenta opciones como el “carsharing”, el uso de la bicicleta (ya sea privada o pública) o los vehículos de movilidad personal.

De esta forma, el objeto del presente trabajo de investigación será el determinar la fotografía exacta sobre la movilidad en España, sus características principales y sus tendencias. Para ello, hemos hecho uso de una **macro encuesta en la que han participado 8.000 personas** de toda España. Dicha encuesta está formada por 53 preguntas diseñadas para extraer los datos, preferencias y visión futura de los entrevistados acerca de la movilidad en nuestro país. Tras el análisis y descripción de los datos procederemos a establecer las conclusiones que se pueden extraer de los mismos. Finalmente, y en base a las conclusiones y los datos analizados, se realizarán propuestas de políticas de seguridad vial que puedan reducir la siniestralidad a la vez que agilizar el tráfico rodado en nuestro país.

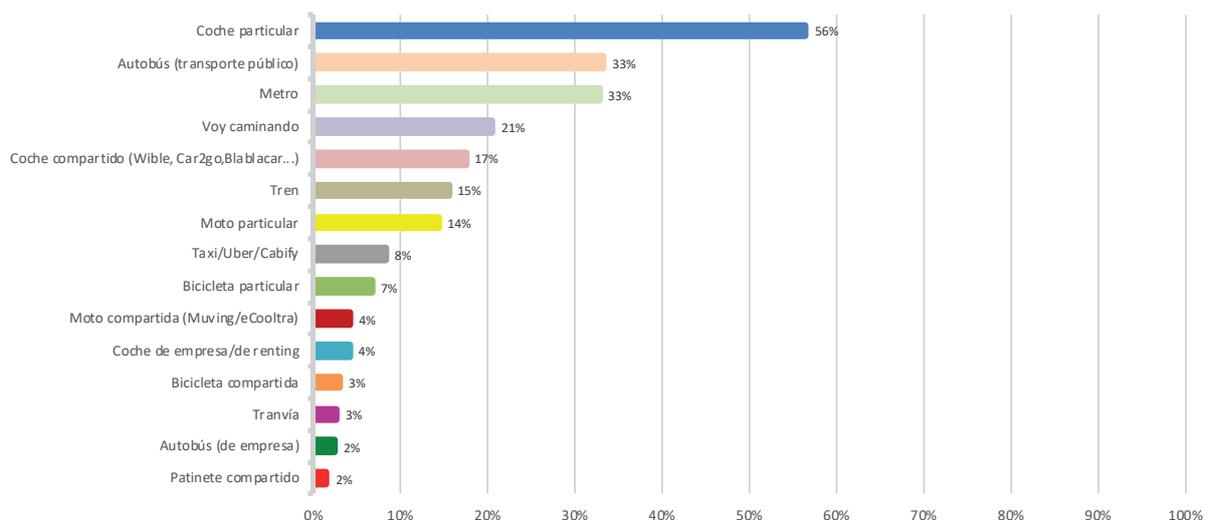


I.2 Panorama general de la movilidad en España, noviembre 2018.

El último estudio sobre la movilidad en España se realizó en noviembre del 2017. En el presente apartado analizaremos las respuestas a la macro encuesta para después pasar a analizar las tendencias y cambios producidos tanto en referencia al último estudio de movilidad como con estudios anteriores. De esta forma, pasamos al análisis comparado de las respuestas a la encuesta.

- **Modalidad de transporte usada para acudir al puesto de trabajo y/o estudio.** El vehículo privado es el principal medio de transporte de los encuestados, un 56% de los mismos, seguido del autobús (transporte público) con un 33%, el metro con un 33%, a pie un 21%, coche compartido 17%. Este último dato debe llamarnos poderosamente la atención, pues cabe recordar que en el estudio de 2017 apenas si aparecía entre las cinco modalidades de transporte.

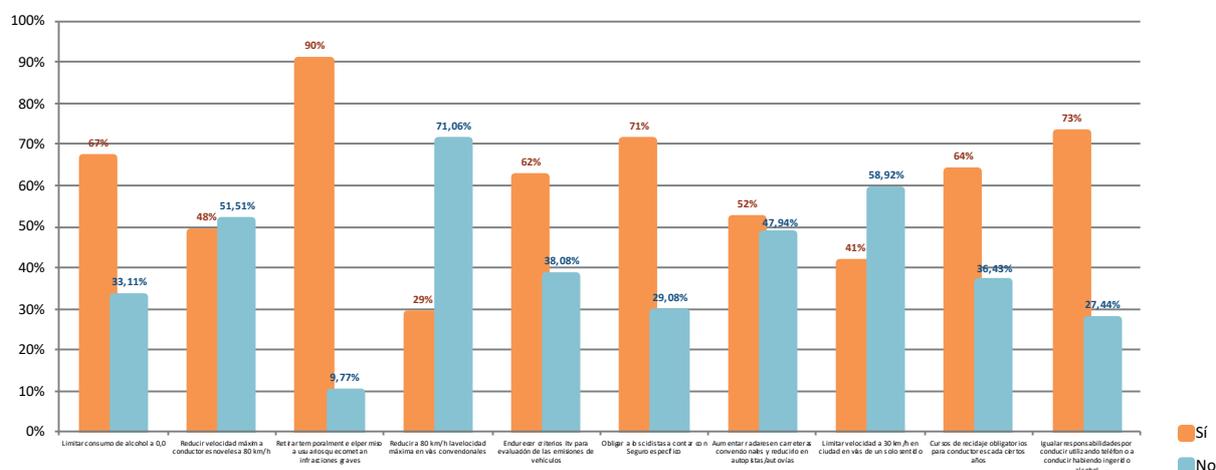
¿Qué modalidad o modalidades de transporte utilizas para acudir a tu trabajo o lugar de estudio?



- **Propiedad del vehículo usado en la movilidad (coche, moto, bici, etc.).** La gran mayoría de los encuestados, un 80,45%, era propietario del vehículo o conducía un vehículo del cual era propietario un familiar cercano. El siguiente modo de propiedad en importancia es el de vehículo compartido, con (car-sharing, bicicleta compartida, moto pública, etc.). Este dato debe llamarnos poderosamente la atención, entre otras cosas porque en el estudio del año pasado solamente el 1,07% de los encuestados usaba esta forma de propiedad para el vehículo que usaba normalmente. El vehículo compartido parece avanzar de manera decidida y continua en nuestra sociedad.

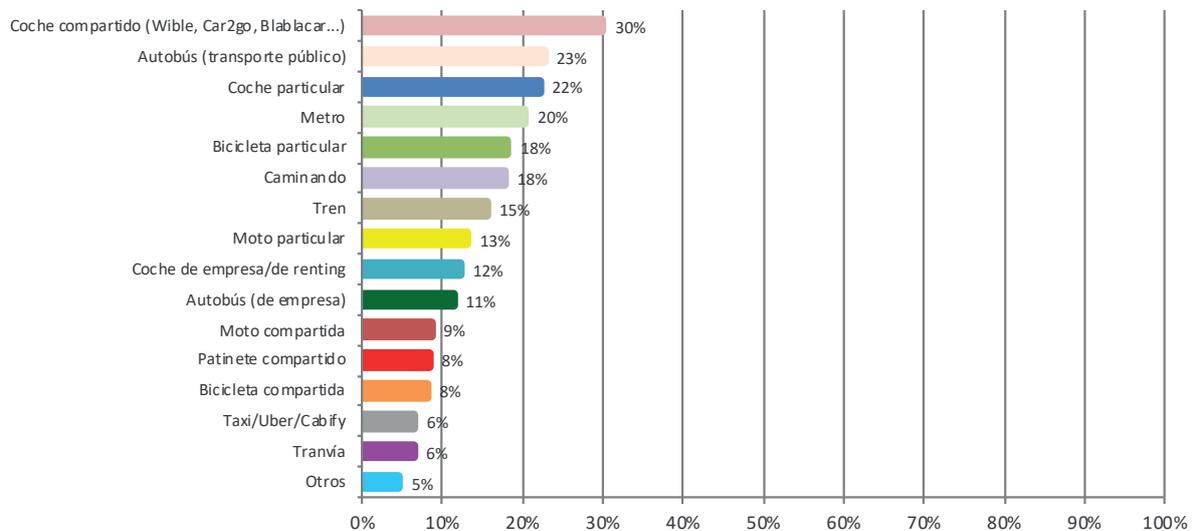
- **Medidas de seguridad vial (sanciones, tasa de alcohol, seguro ciclistas, otras).** En cuanto a nuevas medidas de seguridad vial, muchas de las cuales se encuentran sobre la mesa del Director de la DGT, la mayor parte de los encuestados se muestra muy favorable a tres medidas concretas. De esta forma, el 67% de los mismos se mostró favorable a limitar la tasa de alcohol permitida a 0,0, el 90%, nada menos, a retirar temporalmente el permiso de conducir a los usuarios que cometan infracciones graves, además, el 71% se mostraba favorable a que los ciclistas contaran con un seguro obligatorio. Las medidas que menos apoyo contaron entre los usuarios fueron: reducir a 80 km/h la velocidad máxima de circulación en vías convencionales (solo 29% a favor), establecer limitaciones de velocidad de 30 km/h en ciudad en vías de un solo sentido (41%) y reducir la velocidad máxima para conductores noveles a 80 km/h (48%).

¿Estarías de acuerdo con estas medidas sobre seguridad vial?



- **Empresa y seguridad vial.** En el anterior estudio de movilidad (2017) la mayor parte de los encuestados expresaba la idea de que las empresas estaban lejos de tomar un papel protagonista en lo que se refiere a la movilidad y la seguridad vial. Esta idea parece mantenerse en noviembre de 2018. Así, el 79% de los encuestados ha respondido que las empresas donde trabajaban no le han ofrecido ningún incentivo para poder cambiar su forma de desplazarse a su puesto de trabajo. Además, el 84% no había recibido ningún curso ni formación referente a seguridad vial, a pesar de que el 45% de los encuestados estarían interesados en recibir este tipo de formación.
- **Alternativas de movilidad.** Cerca de la mitad de los encuestados, el 49,6% mostró su interés en poder disponer de una forma alternativa de movilidad a la que usan normalmente como medio de transporte para llegar a su lugar de trabajo y/o estudio. De entre las alternativas planteadas la favorita, con cerca del 30%, fue la del coche compartido (WiBLE, Car2go, Amovens, Blablacar...), seguida del autobús (22,58%), coche particular (22,03%) y metro (20,26%). Los resultados pueden verse de manera más clara en el siguiente gráfico. Curiosamente, en el anterior estudio de movilidad, noviembre 2017, la opción preferida fue el uso de moto hasta 125 cc.

Si prefieres utilizar otro medio de transporte para desplazarte a/desde tu trabajo, ¿cuál?



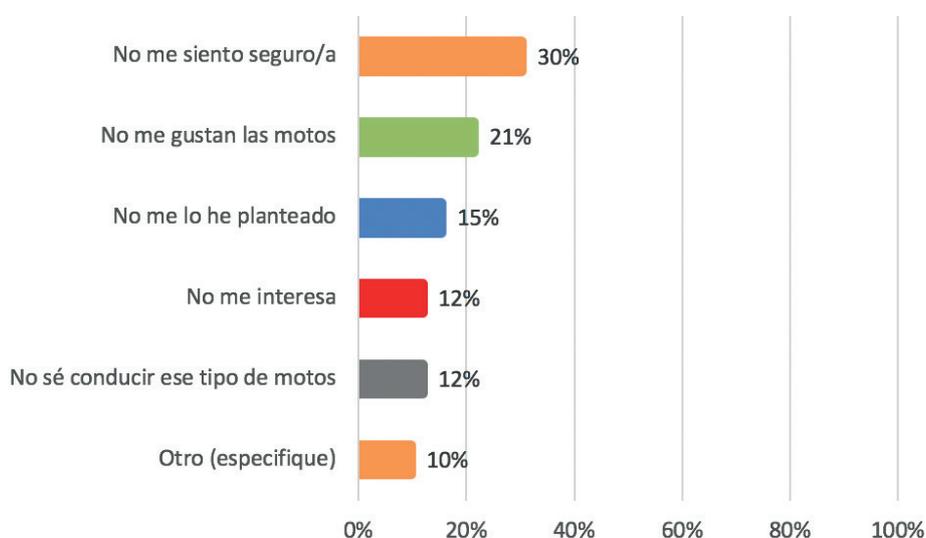
- Movilidad y motocicletas.** El 28% (1.804 personas) de los encuestados posee el permiso de tipo B, motocicletas (50 cc a 125 cc). Dentro de este porcentaje solo el 44% de los mismos había recibido cursos de conducción específica en motocicletas, la gran mayoría de ellos, el 77,56%, la había recibido en autoescuelas. De entre las personas que no conducían motocicletas y no tenía el permiso B, el 24% de los mismos aseguró no usarlas porque no se sentían seguros sobre una motocicleta, el 20% no las conducían por que no mostraban interés en la motocicleta como medio transporte.
- Permisos de conducción.** La gran mayoría de los entrevistados cuenta con algún permiso de conducción, el 91% lo ha obtenido entre los 18 y 24 años, un 7,59% lo había obtenido entre los 25 y 34 años. El 79% de los encuestados poseía permiso de conducción de coche, el 48,46% poseía además del permiso de coche el permiso de motocicleta.

De entre los entrevistados que no tenían ningún permiso, el 9%, del total, no lo habían obtenido porque les salía demasiado caro, 24,19%, un 22,23% no lo tenía por no considerarlo útil para su vida personal y un 21,65% estaba en el proceso de obtenerlo.

- **Uso de motocicletas.** Según un reciente estudio, el **IV Reto Multimodal de Movilidad**, el uso de motocicleta para desplazarse por ciudad podría suponer un ahorro de hasta la mitad de tiempo en relación con otros medios de transporte alternativos (coche privado, coche compartido, bicicleta compartida, transporte público). Las ventajas de la moto, en términos de consumo, tiempo de trayecto y distancia recorrida, son mayores si el desplazamiento se realiza dentro de un ámbito urbano.

Ante este resultado cabría preguntarse, ¿usan de manera profusa la moto los habitantes de las ciudades más pobladas? Si nos fijamos en los datos de la encuesta podemos comprobar que el 68 % de los encuestados que vivía en Madrid o Barcelona no ha utilizado en ninguna ocasión la moto en los últimos tres años (motos de hasta 125 cc). ¿Por qué razón los habitantes de las dos ciudades más pobladas de España hacen tan poco uso de la moto?, si el realmente el uso de la motocicleta es tan eficiente el hecho de que el 68% de los encuestados no use nunca este medio resulta en cierta medida inesperado.

Ante esta pregunta se demandó a los encuestados, con el fin de conocer la intensidad de sus preferencias acerca de la moto, porque razón no se habían interesado en recibir formación específica en la conducción de este tipo de vehículos, las respuestas la podemos ver en el siguiente gráfico:



Como podemos ver, la respuesta mayoritaria fue el no sentirse seguro conduciendo una moto, 30% de los encuestados, que unido al hecho de que otro 10% asegure que no sabe conducir ese tipo de motos, nos permite concluir que la falta de formación es un factor clave a la hora de tomar la decisión de usar las dos ruedas como forma de movilidad personal.

En ese sentido, un 45% de los consultados que actualmente no usan motos para sus desplazamientos reconoció que se “animaría a hacerlo” si se les ofreciera una formación específica para hacerlo, lo que da muestra del enorme potencial de crecimiento de esta eficiente forma de movilidad especialmente en ciudad.

II. Los españoles ante la seguridad vial

II.1 La seguridad vial en España.

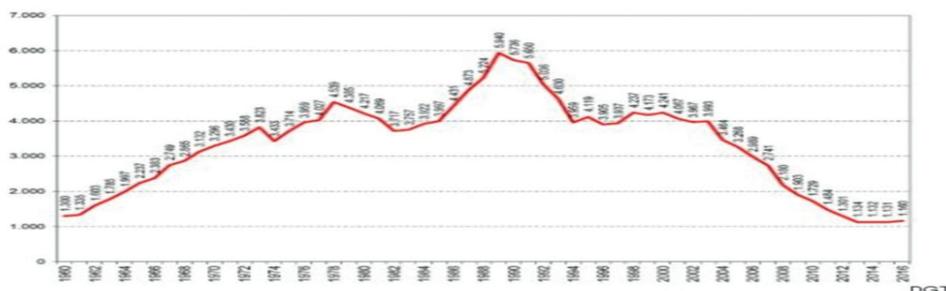
Entendemos la seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. La seguridad se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico.

La seguridad vial es un aspecto clave a nivel mundial, máxime hoy en día con el auge de las economías emergentes, auge que ha extendido el uso de vehículo a motor a más de la mitad de la población mundial y con ello una mayor preocupación por la seguridad en carretera. En este sentido, el período 2011-2020 ha sido designado por Naciones Unidas como la Década de la Acción para la Seguridad Vial. Esta “Década de la Acción” reta a los países suscribientes a disminuir en un 50% el número de fallecidos en carretera para 2020, un reto ya previamente lanzado por la UE en la década 2000-2010 y reiterado en 2011-2020.

El tema también es de crucial importancia para España. Efectivamente, nuestro país es uno de los más extensos y poblados de la UE, una potencia mundial en materia de turismo y la 14ª economía por PIB en el mundo¹. Todos estos aspectos provocan que el transporte de personas y mercancías por carretera sea un aspecto capital dentro de nuestra sociedad, al igual que la movilidad urbana.

En este sentido, y siguiendo con el tema de la seguridad vial, podemos ver cómo ha sido la evolución de la accidentalidad en nuestro país en el siguiente gráfico. Como se puede apreciar, la siniestralidad aumentó de manera notable entre 1960 y 1990, destacando el crecimiento exponencial que se produce en el cuatrienio 1986-1990.

Evolución del número de fallecidos en vías interurbanas (24 horas) 1960-2016.



Ante este dramático aumento, desde la DGT y otras instituciones se urge a tomar medidas inmediatas para poder reducir la mortandad en nuestras carreteras. Dentro de estas medidas destacarían la reducción de los límites de velocidad, mayor control y vigilancia por parte de los agentes de tráfico, reducción de la tasa de alcoholemia, así como mayores medidas en educación y prevención entre los diferentes estamentos de nuestra sociedad. Las medidas tuvieron su éxito y la tendencia alcista de más de 30 años se volvió más plana. En todo caso, la tasa de accidentalidad seguía siendo alta para un país avanzado y por ello se buscaron nuevas medidas para revertir la tendencia alcista. Con este objetivo se introdujo en el año 2006 el Permiso de Conducir por Puntos (PCP). La medida fue un éxito, lográndose una notable disminución de la siniestralidad desde el año 2006 hasta el 2014, año en que se vuelve a apreciar una tendencia al alza en el número de víctimas.

¹ FMI (2018)

Tristemente, esta tendencia parece ser la tónica en los últimos años. En el año 2016 el número de fallecidos llegó a 1.161, en el 2017 a 1.200 muertos, en lo que vamos de 2018, hasta septiembre del presente año, 895 fallecidos con un notable incremento de siniestralidad durante los meses de verano en relación al año pasado.

A esta tendencia al alza hay que añadirle otro factor de preocupación, el aumento de víctimas de colectivos vulnerables en el tráfico rodado (ciclistas, peatones y motoristas). Efectivamente, este colectivo representó el 46% de todos los fallecidos durante el año pasado (en 2017 fallecieron 78 ciclistas, 359 motoristas, 49 ciclomotoristas y 351 peatones²).

Por lo tanto, cabría preguntarse las siguientes cuestiones: ¿tienen conciencia los españoles de los riesgos que asumen al volante?, desde la DGT se plantean nuevas medidas para frenar el crecimiento de la siniestralidad, ¿cómo valoran los ciudadanos estas nuevas medidas?, ¿qué medidas propondrían para mejorar la siniestralidad? En el siguiente apartado intentaremos dar respuesta a estas cuestiones, así como intentar medir las preferencias ciudadanas con respecto a la seguridad vial.

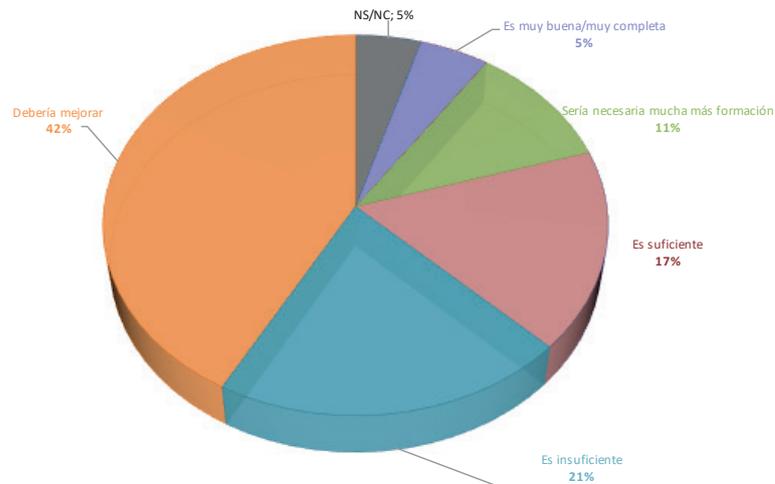
II.2. Respuestas encuestados sobre seguridad vial.

- **Educación y seguridad vial.** La educación es un pilar básico en la prevención de accidentes. En este sentido, y preguntado sobre la educación en seguridad vial general en España, el 41,96% piensa que se debería mejorar la misma, el 20,82% piensa que es insuficiente. Solo el 4,89% piensa que es muy buena o completa. Los datos parecen cuadrar con el anterior estudio, de 2017, donde también un 41% de los encuestados afirmó que la educación en seguridad vial debería mejorar y el 28% afirmó que la consideraba insuficiente.

A la luz de lo anteriormente expuesto, cabría interpretar que la educación referente a este aspecto o no está bien diseñada (en contenidos y tiempos), o no llega a todos los colectivos interesados para alcanzar los objetivos propuestos. También es cierto, o podríamos afirmar, que la estrategia comercial de muchas autoescuelas está centrada en alcanzar un gran número de aprobados en el menor tiempo posible, lo cual no es nada reprobable considerando el sistema que tenemos para obtener el permiso de conducir y el desembolso económico que supone para el usuario. En todo caso, si es verdad que los temas específicos de seguridad vial no suelen tratarse de manera exhaustiva y que, en muchas ocasiones, se espera que el conductor novel aprenda sobre este tema a posteriori, es decir, tras haber obtenido el permiso de conducir.

² DGT (2018)

Los resultados sobre esta cuestión los podemos apreciar mejor en el siguiente gráfico:



- **Mejorar la formación vial en España.** Tras la anterior pregunta, y teniendo en cuenta la respuesta a la misma, se dio una serie de opciones a elegir a los encuestados con el fin de mejorar la efectividad de la educación. La opción preferida por los participantes fue la de recibir una mayor formación en el colegio (el 78% indicó esta opción como una de sus favoritas). Los que indicaron su preferencia por mayor formación en los colegios también se mostraron a favor de una mayor formación teórica en las autoescuelas (40% del 78% que se decantó por mayor formación escolar). Si comparamos estos datos con los de años anteriores nos encontramos con respuestas bastante similares. Así, el año pasado el 74% de las personas también opinaba que se debería mejorar la formación vial con más formación en los centros escolares

Por otra parte, entre las propuestas dadas por los participantes, nos han parecido interesantes las siguientes: “hacer hincapié en los valores y el respeto a los demás usuarios de la vía”, “programas de rehabilitación de alcohol y drogas para conductores recurrentes en este tipo de infracciones y ligar la recuperación del permiso al éxito en los programas” y “cursos de reciclaje y actualización para conductores una vez que han pasado unos años desde que obtuvieron el permiso”.

Lo cierto es que estas propuestas no andan descaminadas sobre, por ejemplo, el perfil de los conductores que han perdido sus puntos más de una vez. Efectivamente, la sanción mayoritaria de entre los sujetos que perdían todos sus puntos dos o más es la de conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, siendo reincidentes en esta sanción los conductores no tanto por desconocimiento de las normas de seguridad vial como por el hecho de presentar una adicción a este tipo de sustancias. En lo que se refiere a los valores también nos parece interesante esta afirmación, y lo es por el hecho de que más de la mitad de las sanciones que han supuesto pérdida de puntos han sido sanciones por exceso de velocidad. En muchas ocasiones este exceso de velocidad obedece a patrones de comportamiento erróneos, derivados de una escala de valores anticuada e incívica, más que a necesidades derivadas de urgencias o apremios de tiempo.

- **Edades y seguridad vial.** Normalmente, se tiene la idea generalizada de que las personas jóvenes suelen ser más incumplidoras de las normas de tráfico, en concreto de los límites de velocidad, pero las estadísticas de la DGT muestran que el tramo de edad que más infracciones por velocidad comete es el de 25-30, aunque los conductores que son amonestados por este tipo de falta suelen mantener este perfil hasta los 65 años.

-

Por lo tanto, ¿tendrán los diferentes tramos de edad una percepción distinta sobre las medidas propuestas de seguridad? Trataremos de dar respuesta a esta pregunta en el presente apartado.

- **Generación Z** (nacidos entre mediados de la década 1990 y 2000). Los conductores de esta edad están muy a favor de **retirar el carnet de forma temporal a los conductores con infracciones más graves** (90% de los encuestados), seguido de **equiparar las sanciones de usar el móvil conduciendo con las del alcohol** (70,34%). Después, los más jóvenes estaban a favor de **endurecer los criterios sobre emisiones en las ITV** (68%). Con las opciones que menos están de acuerdo son: reducir la velocidad máxima para conductores noveles a 80 km/h y reducir a 80 km/h la velocidad máxima de circulación en vías convencionales (33%).

- **Millenials** (nacidos entre 1980 y 1990). Al igual que la generación Z las personas de esta edad están de acuerdo con **retirar temporalmente el carnet a los infractores con sanciones más graves** (88%) seguido de **equiparar las sanciones de usar el móvil conduciendo con las del alcohol** (71%). Después, estarían a favor de **cursos de reciclaje para conductores de más edad** (68%) y de **instaurar seguro específico para ciclistas** (62%). Las medidas con las que estarían menos de acuerdo serían: reducir a 80 km/h la velocidad en vías convencionales y reducir la velocidad máxima para conductores noveles a 80 km/h.

- **“Baby-boomers”** (nacidos entre 1968 y 1979). Nuevamente la propuesta de seguridad vial más popular es la de **retirar el permiso a conductores con las infracciones más graves** (90%), seguido de **igualar las responsabilidades por conducir utilizando el teléfono móvil a las de conducir habiendo ingerido alcohol** (71%) y de **obligar a los ciclistas a contar con un seguro específico** (71% también). Las medidas con las que estarían menos de acuerdo: reducir a 80 km/h velocidad máxima en vías convencionales (28%) y establecer limitaciones de velocidad de 30 km/h en ciudad, vías un solo sentido (40%).

- **Generación Ye-Ye** (nacidos antes de 1968). Retirar temporalmente el permiso de conducir a los usuarios que cometan infracciones graves (91%), obligar a los ciclistas a contar con un **seguro específico** (80%). Medidas con la que están menos de acuerdo: reducir a 80 km/h la velocidad máxima de circulación en vías convencionales (29%), establecer limitaciones de velocidad de 30 km/h en ciudad en vías de un solo sentido (41%).

- Percepción de seguridad entre las diferentes marcas de automóviles. Una gran parte de los encuestados no supo decantarse por una marca en concreto en cuanto a seguridad se refiere (cerca de un 26 % respondieron a la opción NS/NC). De entre los usuarios que supieron identificar una marca con el sinónimo de seguridad la favorita fue Volvo (21,62% de los votos), seguido de Audi (8,05%) y Mercedes Benz (7,60%).

Con respecto a los anteriores datos, habría que mentar que los procesos de fusión entre los principales grupos automovilísticos ocurridos en la última década (Peugeot-Citroën, FIAT-Chrysler, Hyundai-Kia, Renault-Nissan, Grupo Volkswagen) han tendido ciertamente a una homogeneización del producto, siendo más difícil de diferenciar los distintos modelos de las diferentes marcas. Además, las normas europeas (como es la Norma ISO TS 16949) e internacionales de seguridad automotriz se han generalizado en la gran mayoría de las gamas de automóviles. Siendo por ello, más difícil de identificar una marca en concreto como el adalid de la seguridad por parte de los usuarios.

III. Los españoles ante la nueva movilidad

III.1. Algunos datos sobre la nueva movilidad.

Para el año 2050 se estima que el 70% de la población viva en núcleos urbanos de mediano a gran tamaño, cifra que se eleva al 80% para el caso de Europa. En España se estima que sobrepasaremos el 80% de población urbana en 2028. Esta concentración de la población supone un gran reto planetario. De hecho, se estima que el 4% del PIB mundial se infrautiliza por motivos de pérdidas de tiempo, costes de oportunidad y uso ineficiente del combustible debido a los atascos.

Además, la eficiencia en la movilidad se considera como una de las claves para determinar un crecimiento económico a largo plazo donde se garantice la igualdad social y regional. Otro factor que debemos de tener en cuenta es el de la salud y la sostenibilidad, pues el patrón de movilidad actual podría tornarse imposible debido, entre otras causas, a los problemas derivados de la contaminación, cambio climático o mal uso del espacio urbano.

En España no somos ajenos al gran cambio que se nos presenta en nuestra sociedad. De esta forma, y según un estudio del Instituto Superior de Internet (ISDI), el 35% de los españoles usa a diario alguna de las opciones de la nueva movilidad. Pero, ¿qué es lo que entendemos por nueva movilidad? Serían todos aquellos medios de transporte que, o bien son impulsados por combustibles llamados sostenibles (electricidad, hidrógeno, otros combustibles), o bien vehículos que permitan usar de una manera más eficiente la infraestructura urbana y viaria (vehículos autónomos, car-sharing, plataformas electrónicas, etc.)

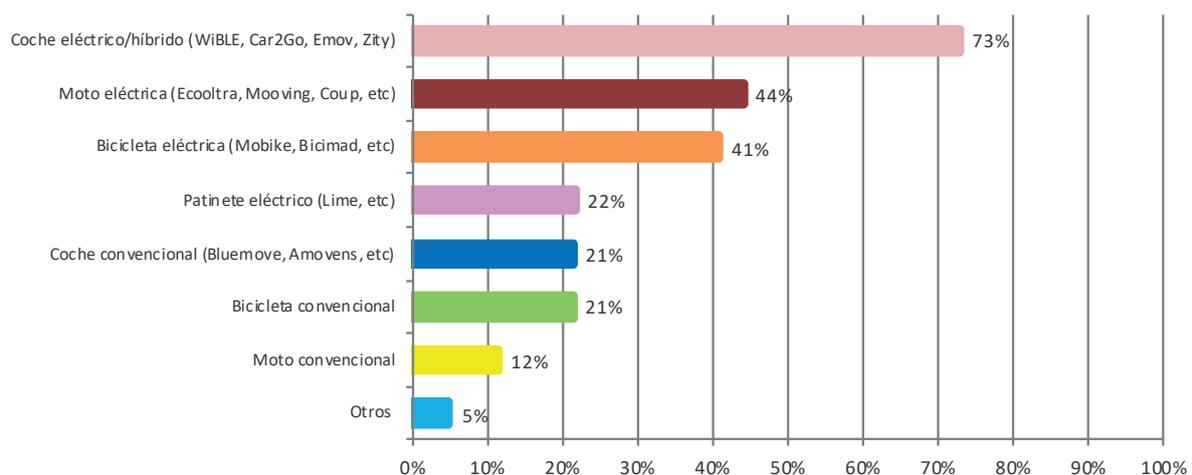
Como ejemplo del uso de estas nuevas opciones de movilidad podemos decir que, según la Asociación Española de Car Sharing (AEC), hay 400.000 clientes registrados en nuestro país usuarios de este tipo de movilidad, lo que supone el 2,5% del censo total de conductores.

De esta forma, el objetivo del presente apartado será el conocer las preferencias actuales de los españoles sobre la nueva movilidad y de qué forma puede esta afectar a sus decisiones de transporte en la vida diaria.

III.2. Respuestas sobre la nueva movilidad.

- ¿Qué sistema de nueva movilidad consideras sería útil para tu localidad?
La alternativa preferida entre los encuestados fue la de coche eléctrico/híbrido, 73% de los encuestados, seguido de la moto eléctrica y la bici eléctrica, con el 44% y el 41% de las respuestas respectivamente. En el siguiente gráfico podemos ver las respuestas:

¿Qué sistema de movilidad compartida consideras que es o sería más útil para tu localidad?



Si nos fijamos entre los rangos de edad, en este caso vamos a dividir a la población entre mayores y menores de 40, donde podemos encontrar unos patrones comunes de respuesta y algún punto que no lo es tanto. Efectivamente, entre ambos grupos de edad el coche eléctrico es la opción preferida, 73% en ambos grupos, seguido de moto eléctrica y bici eléctrica, ambas opciones con porcentajes muy similares en los dos grupos de edad. Sin embargo, la opción cuarta es donde encontramos una diferencia mayúscula, para el grupo más joven la opción elegida es la del patinete eléctrico, con un 30% de las preferencias y entre los mayores de 40 esta opción apenas representa un 10%, siendo la opción de bicicleta convencional la 4ª preferencia entre los mayores de 40, con un 20% de las preferencias.

Si hacemos una división por género también se pueden extraer conclusiones interesantes. En este sentido, tanto hombres como mujeres dieron al coche eléctrico como su opción favorita, 73%. Sin embargo, si apreciamos diferencias entre la 2ª y 4ª preferencia. Así las cosas, los hombres daban como segunda opción la moto eléctrica, 46% de los encuestados, mientras que las mujeres optaban por la bici eléctrica, 38% de las encuestadas. Para la cuarta opción los hombres se decantaban por el patinete eléctrico, 21%, mientras que las mujeres escogían el coche compartido, 27%.

- **Car-sharing.** En el anterior apartado terminamos hablando del car-sharing (Car2Go, Emov, Zity, WiBLE, etc.), veamos más atentamente cómo consideraban esta opción de nueva movilidad los encuestados. El 86% de ellos ha oído hablar alguna vez del car-sharing, aunque solo el 34% de los mismos es usuario de esta alternativa. De entre los usuarios de car-sharing, el 49% ha empezado a usarlo en los últimos dos años, un 34% desde el último año y solo un 16% lo utiliza desde hace cinco o más años. La compañía más utilizada por los encuestados fue WiBLE, seguida de Emov y Zity (aunque todas ellas con unos porcentajes muy similares). Por último, en cuanto a uso, estaría Car2go.

En lo que se refiere a la frecuencia de uso la mayoría de los encuestados, un 59%, usan el car-sharing de vez en cuando, un 22% lo usa una o dos veces por semana, el 11% entre tres y cinco veces por semana. El 65% lo utiliza para recorridos de entre 4 y 10 kilómetros, un 15 % para recorridos entre 10 y 20 kilómetros. El 55% de la muestra respondió que echa en falta, entre el equipamiento de los vehículos, sillitas infantiles.

En definitiva, podríamos afirmar que la alternativa de car-sharing es una opción relativamente novedosa, la mayoría de los usuarios solo ha empezado a utilizarlo recientemente. Su uso suele estar centrado para desplazamientos cortos y medios en ciudad. En este sentido, el car-sharing podría ser entendido como un servicio sustitutivo del transporte público, taxi y VTC.

- **Coche autónomo.** El coche autónomo es otra de las alternativas que se nos plantean como nueva movilidad. En referencia a este tema, se preguntó a los encuestados si se veían utilizando un coche autónomo (como pasajero o conductor), el 46% sí se veía como usuario (a momento presente), el 30% se veía como usuario en un periodo de no menos de 5 años, el 25% no se veía como usuario. En el año 2016 solo un 34% de los encuestados respondió que se veía como usuario, en cambio el año pasado (2017) el porcentaje subió al 48%.

Con respecto a este tema, merece la pena mentar que la norma J3016, elaborada por el organismo internacional SAE (Sociedad de Ingenieros de Automoción) estableció cinco niveles para medir el grado de autonomía de un vehículo. Desde nivel 1, donde el conductor es asistido por el ordenador de viaje, que puede gestionar la velocidad o la dirección, hasta el 5, donde el conductor ya no es necesario y el vehículo es capaz de desplazarse de forma completamente autónoma en cualquier situación. Actualmente, y si bien los grandes grupos automovilísticos apuestan por el coche autónomo, solo están cerca de comercializarse vehículos del nivel 2, existiendo ya prototipos testados de los niveles 3 y 4. Actualmente no existe aún un vehículo nivel 5 capaz de circular de manera segura por nuestras carreteras.

A modo de conclusión de los datos, podríamos afirmar que **cada vez más usuarios se muestran interesados en el coche autónomo**, siendo progresivamente consciente el público general de las ventajas de esta alternativa. Sin embargo, **el hecho de que no puedan encontrarse este tipo de vehículos en los concesionarios corrientes y de que apenas se puedan ver en nuestras carretas**, hace que muchos consumidores consideren **esta opción como lejana o de ciencia ficción**. De todas formas, es de esperar que **una vez este tipo de vehículo empiece a comercializarse de manera normal, se produzca un shock de oferta dentro de la industria del automóvil**, así como un notable boom en lo que a su comercialización se refiere.

- **Coche autónomo y su relación con género y edad.** Pasemos ahora a analizar si existe algún patrón concreto en relación a la posición del encuestado en referencia al coche autónomo y su género y rango de edad. En el caso de los **hombres el 41% afirmó que sí se ve usando un coche autónomo, el 29% no antes de 5 años, y un 27% no se ve como usuario**. Para las mujeres, **el 48% se ve como usuaria a momento presente, un 23% no antes de 5 años y un 21% no se ve como usaría**. Por lo tanto, podemos apreciar que hay una diferencia de 7 puntos porcentuales entre la opinión de ambos géneros respecto al uso del coche autónomo. Sobre este dato podríamos hacer varias interpretaciones, nosotros vamos a quedarnos con dos: la primera tendría que ver con la visión de riesgo, posiblemente las mujeres vean más seguro el hecho de conducir un coche autónomo. La segunda tendría que ver con la escala de valores, y nos podría indicar que para el género masculino la conducción va asociada, en algunos casos, al éxito social.

Si nos centramos en los **rangos edad** y tomamos las generaciones como categorías (generación Z, millenials, baby boomers y generación ye-ye), nos encontramos con los siguientes datos:

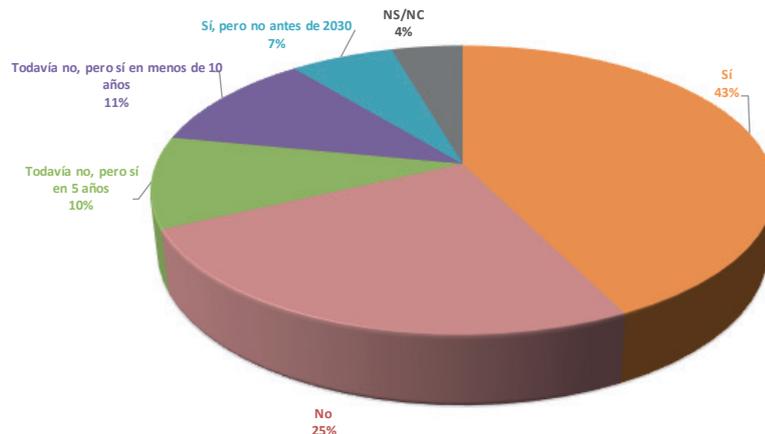
-La **generación Z un 52% se ve como usuario actual** de coche autónomo, 6 puntos porcentuales por encima de la media.

-**Millennials, 47%** se ve como usuario actual, muy cerca de la media general, 21% no se ve como usuario, 4 puntos porcentuales menos que la media general.

-**“Baby boomers”, 39%** se ve como usuario, 5 puntos porcentuales por debajo, 27% no se ve como usuario, un punto porcentual por encima de la media general.

-En lo que respecta a la **Generación “Ye-Ye”, solo el 36%** se ve como usuario, 6 puntos porcentuales por debajo de la media general. Además, hay que decir que **el 35% no se ve como usuario, recordemos que la media general es 25%** por lo que en este grupo de edad es donde menos aceptación parece tener el uso del coche autónomo, con nada menos que 11 puntos porcentuales por encima de la media general.

¿Te imaginas a ti mismo, hoy, como usuario (conductor o pasajero) de un coche autónomo?



IV. Movilidad en las ciudades españolas

IV.1. Las ciudades españolas ante la nueva movilidad.

Como ya apuntábamos en nuestra introducción, la tendencia poblacional a nivel global parece ser la concentración de los habitantes en núcleos urbanos. Esta tendencia parece ser más acusada en España. Efectivamente, España presenta una de los porcentajes más altos de concentración urbana dentro de la Unión Europea, y con un previsible crecimiento en los próximos años.

Esta situación presenta nuevos retos para las autoridades y para los ciudadanos. Entre los retos a los que se enfrentan las ciudades se encuentran la lucha contra la contaminación. La Agencia Europea del Medio Ambiente ha cifrado en 30.000 las muertes prematuras cada año, en España han fallecido por esta causa en la última década 93.000 personas. El dióxido de nitrógeno, liberado en la combustión de motores y calefacciones, supone “graves riesgos sanitarios” al empeorar el asma y la insuficiencia respiratoria, según alerta la Organización Mundial de la Salud.

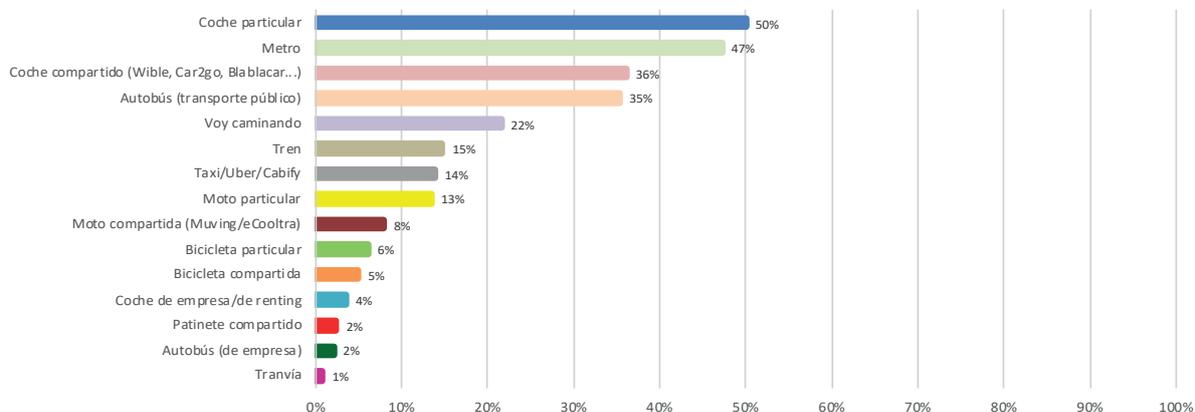
Otro importante reto es hacer las ciudades competitivas y que estas puedan coadyuvar al crecimiento económico de los países a largo plazo de manera sostenible. Mucha parte de la competitividad derivada de la productividad o de la eficiencia en la prestación de servicios viene dada por una correcta movilidad de personas y mercancías dentro de las ciudades. Por todo ello, no es asunto baladí la nueva movilidad y su importancia capital para el desarrollo de las ciudades.

El objeto, por lo tanto, del presente apartado será el conocer cuáles son las preferencias de los ciudadanos de las principales ciudades españolas y ver cómo afrontan los retos de la nueva movilidad. Además, trataremos de determinar si las condiciones propias de cada ciudad (población, renta per cápita, climatología, etc.) pueden guardar alguna relación con las preferencias de movilidad de sus ciudadanos en la ciudad.

IV.2. Análisis por ciudades.

- Madrid. Renta disponible 29.400 (2016), 3.182.981 hab. (2017), superficie 604,45 km².

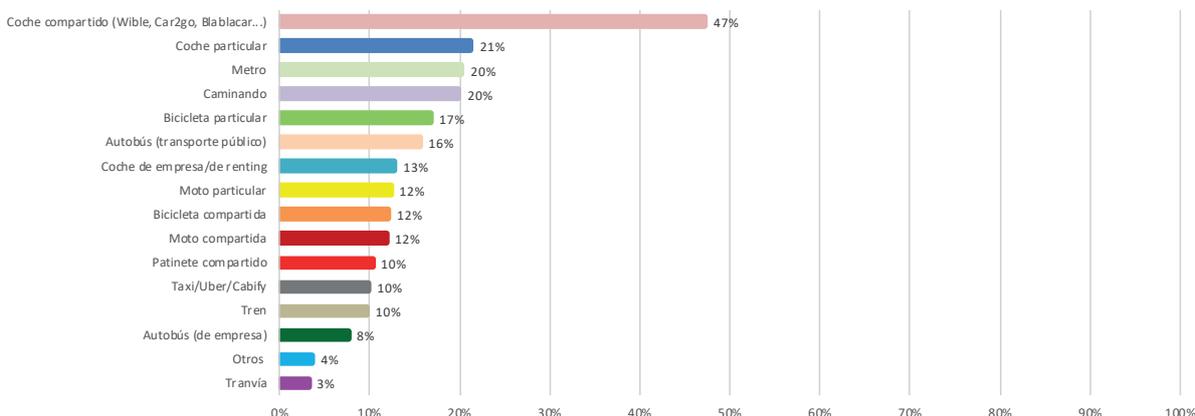
¿Qué modalidad o modalidades de transporte utilizas para acudir a tu trabajo o lugar de estudio?



Madrid presenta una clara preferencia hacia el transporte público, la gran mayoría de los madrileños lo usan para acudir a su puesto de trabajo o lugar de estudio (metro 47,15% + autobús 35,29%, 82,44% encuestados), le sigue en importancia el coche particular con un 49,9%. Destaca a su vez la importancia del coche compartido, 36,05% lo usa, siendo esta alternativa la que más ha crecido en los últimos años en la capital. Sorprende también las personas que van caminando, un 21,53% de los encuestados capitalinos.

Hemos visto cómo se mueven los madrileños, veamos ahora cómo les gustaría moverse.

Si prefieres utilizar otro medio de transporte para desplazarte a/desde tu trabajo, ¿cuál?



La opción más deseada por los madrileños sería la del coche compartido, nada menos que el 47,19% optó por esta opción como la alternativa que le gustaría tener. La siguiente preferencia es la de coche particular con un 21,26%. Sorprende nuevamente la opción caminar, pues un 19,90% de los encuestados usaría este medio si tuviera la oportunidad.

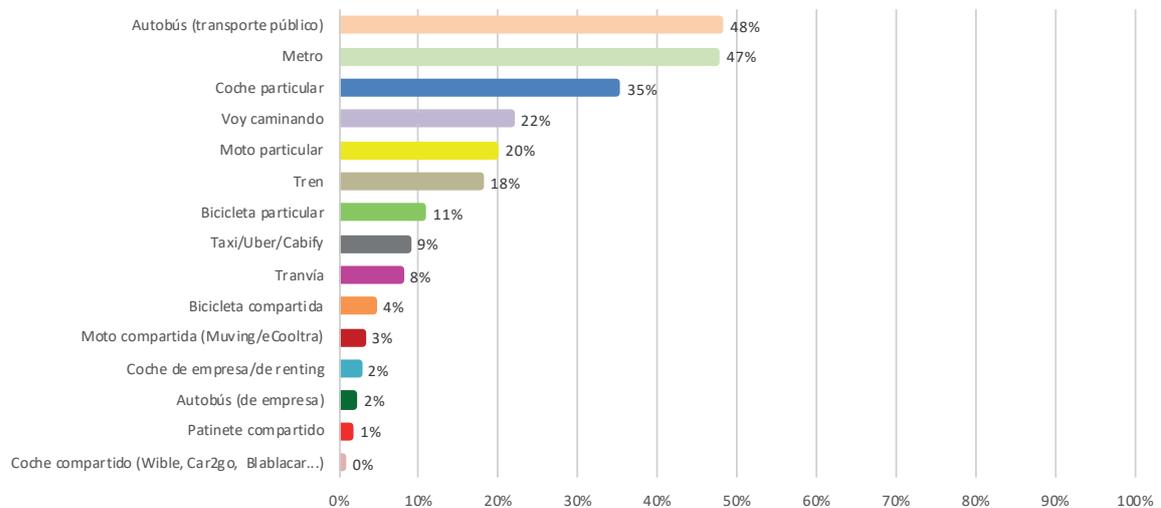
Con respecto a la pregunta *¿qué sistema de movilidad compartida consideras que es o sería más útil para tu localidad?*, el coche eléctrico fue la opción preferida, el 90,45% de los encuestados afirmó que sería el sistema más útil para Madrid. La segunda opción en preferencia fue moto eléctrica, 56,37% de los encuestados respondieron positivamente como alternativa de movilidad compartida, seguida de bicicleta eléctrica 48,83% y del patinete eléctrico 26,43%.

Los madrileños ante las propuestas de seguridad vial. Preguntados sobre las propuestas para mejorar la seguridad vial los madrileños mostraron las siguientes preferencias: retirar temporalmente el permiso de conducir a los usuarios que cometan infracciones graves (90%), igualar las responsabilidades del conductor por conducir utilizando el teléfono móvil sin manos libres a las de conducir habiendo ingerido alcohol (71%), obligar a los ciclistas a contar con un seguro específico (68%).

Las medidas que menos preferencias tuvieron fueron: reducir a 80 km/h la velocidad máxima de circulación en vías convencionales (27%), establecer limitaciones de velocidad de 30 km/h en ciudad en vías de un solo sentido (38%).

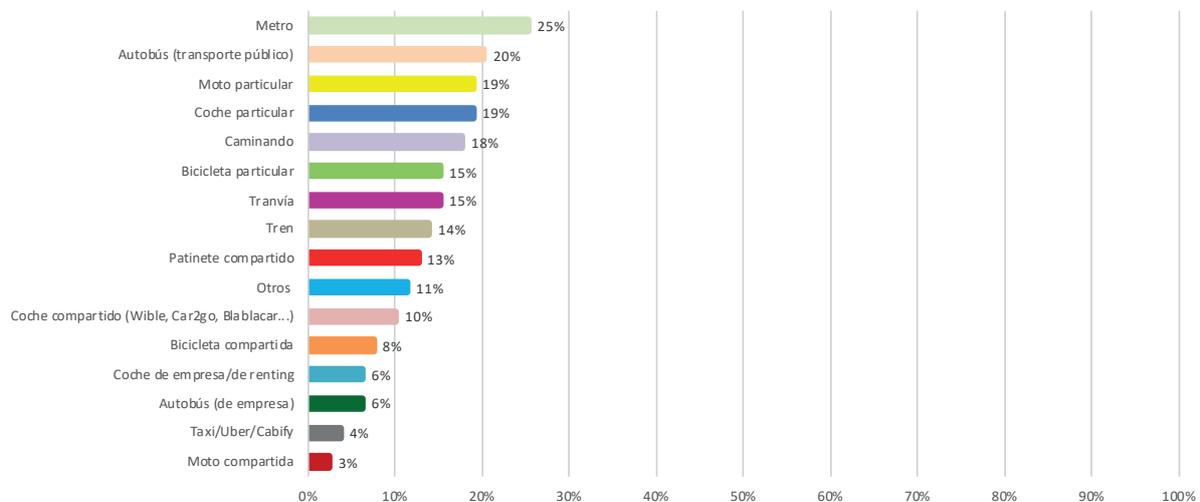
- Barcelona. Renta disponible 28.514 (2016), 1.620.809 hab. (2017), superficie 102,15 km².

¿Qué modalidad o modalidades de transporte utilizas para acudir a tu trabajo o lugar de estudio?



Al igual que Madrid, la Ciudad Condal usa mayoritariamente el transporte público para desplazarse al lugar de trabajo o de estudio, el 93% de los encuestados afirmó que lo utilizaba para sus desplazamientos (47,85% bus + metro 47,37%). Le sigue con 34,93% el coche particular. El 21,53% va caminando.

Si prefieres utilizar otro medio de transporte para desplazarte a/desde tu trabajo, ¿cuál?



Con respecto a qué medio preferían utilizar como alternativa los habitantes de la Ciudad Condal, la opción preferida sería la del transporte público 45,5% (metro 25,32% + 20,25%). Le sigue con 18,99% el coche particular, igualado en porcentaje con la moto particular con el mismo porcentaje. La opción de caminar sería la siguiente opción alternativa preferida para el 17,72%.

En cierta medida puede sorprender que coincidan en preferencias la pregunta en qué medio te mueves con la pregunta en qué medio te gustaría moverte. La explicación quizás habría que buscarla en que la Red de Metro de Barcelona no cubre algunas zonas de la ciudad y por ello hayan optado por esta opción en la segunda pregunta.

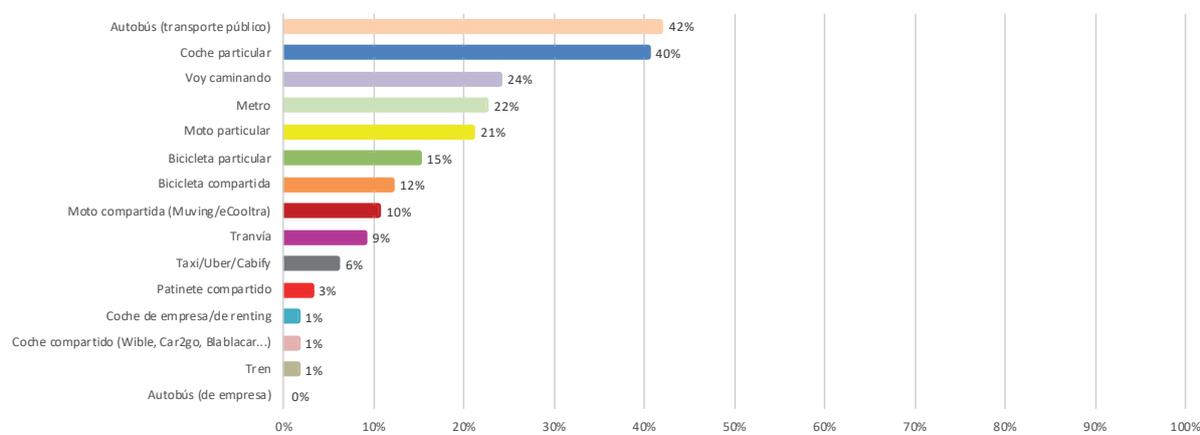
¿Qué sistema de movilidad compartida consideras que es o sería más útil para tu localidad? En Barcelona nuevamente la opción preferida vuelve a ser la coche eléctrico, un 56,78% respondió afirmativamente a esta opción cuando se les preguntó. La siguiente opción elegida fue la de moto eléctrica 44,92%, seguido de bicicleta eléctrica 39,41%.

Barcelona ante las propuestas de mejora de la seguridad vial: Al igual que los encuestados de Madrid, los barceloneses fueron preguntados sobre su opinión en referencia a las propuestas para la mejora de nuestra seguridad al volante. Las opciones preferidas de los habitantes de la Ciudad Condal fueron: retirar temporalmente el permiso de conducir a los usuarios que cometan infracciones graves (91%), obligar a los ciclistas a contar con un seguro específico (81%), igualar las responsabilidades del conductor por conducir utilizando el teléfono móvil sin manos libres a las de conducir habiendo ingerido alcohol (74%).

Por otro lado, las opciones con menos favor público en Barcelona fueron: reducir a 80 km/h la velocidad máxima de circulación en vías convencionales (43%), establecer limitaciones de velocidad de 30 km/h en ciudad en vías de un solo sentido (50%).

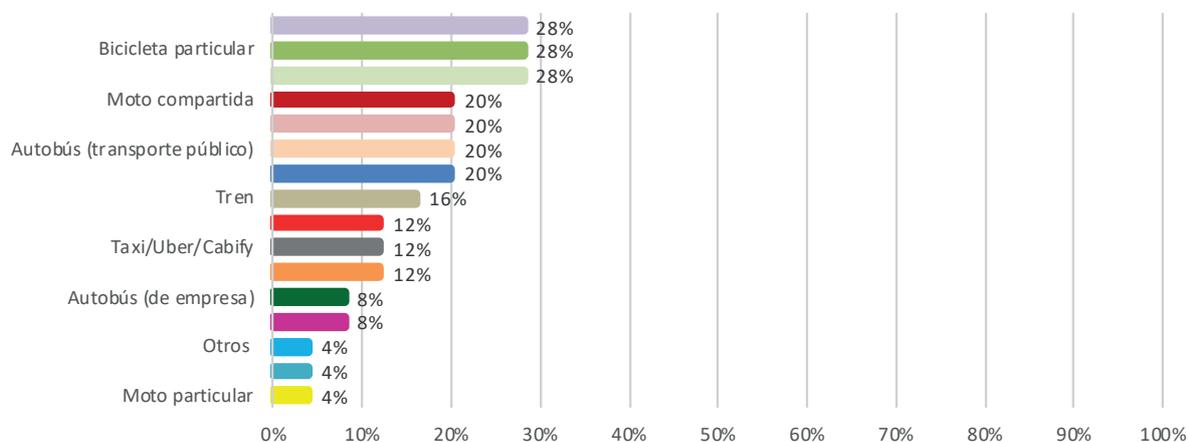
- Valencia. Renta disponible 23.532 (2016), 787.808 hab. (2017), superficie 134,65 km².

¿Qué modalidad o modalidades de transporte utilizas para acudir a tu trabajo o lugar de estudio?



La ciudad del Turia, al igual que las dos ciudades que le preceden, se decanta mayoritariamente por el **transporte público**, donde el **64%** de los encuestados valencianos afirmó que usaba este medio de transporte para acudir regularmente a su puesto de trabajo o estudio (**41,79% autobús + 22,39% metro**). La siguiente opción en importancia fue la de **coche particular 40,30%**, seguido de, curiosamente de nuevo, la opción de **caminar con el 22,88%**.

Si prefieres utilizar otro medio de transporte para desplazarte a/desde tu trabajo, ¿cuál?



Valencia muestra un curioso empate entre tres de las opciones, a saber: **bicicleta particular, metro, o caminar**, todas ellas con un porcentaje del **28%**. El **coche compartido y la moto compartida** le siguen en importancia, con un **20%** de preferencia para ambas opciones.

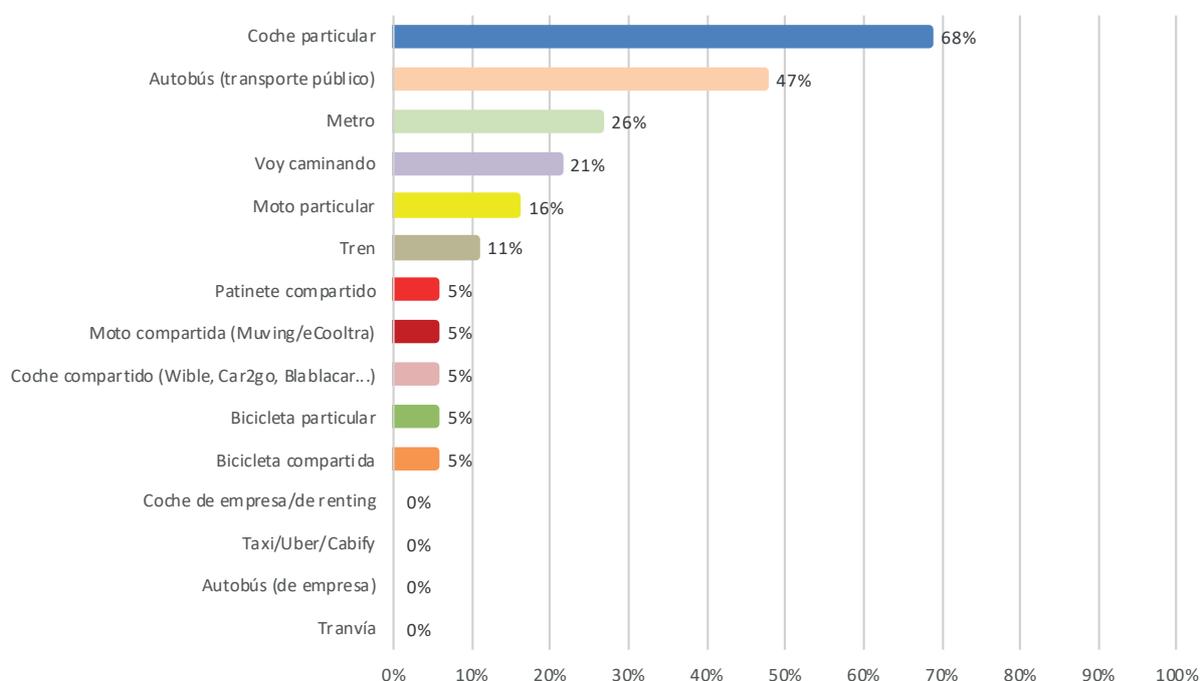
¿Qué sistema de movilidad compartida consideras que es o sería más útil para tu localidad? **Coche eléctrico y moto eléctrica** son, empatados en preferencia, las opciones alternativas favoritas al medio habitual que usan en sus desplazamientos, ambas opciones fueron votadas positivamente por el **53,16%** de los valencianos encuestados. Sigue en el orden de preferencia la opción de **bicicleta eléctrica**, con un **49,37%**, y la de **bicicleta convencional** con un **39,24%**.

Los valencianos ante las propuestas de seguridad vial. De entre las distintas opciones que les fueron planteadas a los habitantes de la ciudad de Turia estas fueron sus favoritas: retirar temporalmente el permiso de conducir a los usuarios que cometan infracciones graves (89%), igualar las responsabilidades del conductor por conducir utilizando el teléfono móvil sin manos libres a las de conducir habiendo ingerido alcohol (77%), obligar a los ciclistas a contar con un seguro específico (71%).

Por su parte, las propuestas que menos tuvieron apoyo por parte de los ciudadanos fueron las siguientes: reducir a 80 km/h la velocidad máxima de circulación en vías convencionales (34%) y establecer limitaciones de velocidad de 30 km/h en ciudad en vías de un solo sentido (51%).

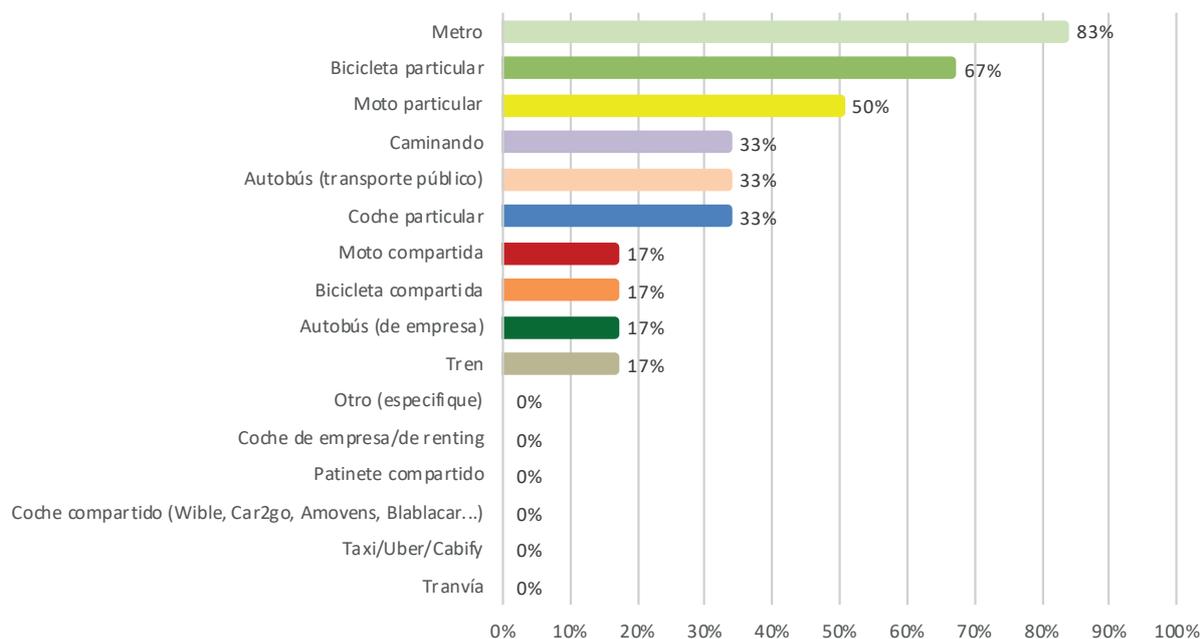
- Sevilla. Renta disponible 22.822 (2016), 689.434 hab. (2017), Superficie 140,8 km².

¿Qué modalidad o modalidades de transporte utilizas para acudir a tu trabajo o lugar de estudio?



Para moverse por la capital de Andalucía, los encuestados residentes en esta ciudad usan principalmente el **coche particular**, para un **68%** es su principal medio de transporte. Le sigue en importancia el **transporte público**, **63%** de los encuestados afirmó usarlo con frecuencia (**autobús 47,37% + metro 26,32%**). Nuevamente **caminar** aparece como una de las opciones más utilizadas, **el 21,05%** de los entrevistados sevillanos iba a su lugar de trabajo o estudio a pie.

Si prefieres utilizar otro medio de transporte para desplazarte a/desde tu trabajo, ¿cuál?



El transporte público, en concreto el **metro**, sería la opción ideal alternativa para los encuestados de Sevilla, **un 83% de los encuestados** señaló esta opción como su preferida como alternativa al medio que usa normalmente. En segunda posición en cuanto a las preferencias destaca la **bicicleta particular**, con un **66,67%** de los encuestados respondiendo positivamente a esta opción. Posteriormente, encontraríamos la opción de **moto particular**, con un **50 %** de respuestas positivas, seguida de **caminar**, un **33,33%** de los encuestados señaló esta opción como una de sus favoritas.

¿Qué sistema de movilidad compartida consideras que es o sería más útil para tu localidad? A la luz de los resultados de la encuesta, parece ser que los encuestados sevillanos coinciden en preferencias con los encuestados de las otras principales ciudades de España. Esto es, el sistema de movilidad compartida que indican como preferida es la del coche eléctrico, un **65,38%** de los encuestados afirmó que esta opción estaba entre sus favoritas. La siguiente opción marcada como preferida fue la moto eléctrica, con un voto positivo del **46,15%**, en esta opción también los sevillanos coincidirían con los encuestados de las anteriores ciudades. Posteriormente, nos encontraríamos con las opciones de bicicleta convencional, **46%** de las preferencias, y la de moto convencional, el **23,08%** la añadió entre sus favoritas.

Sevilla antes las propuestas de seguridad vial. En la capital de Andalucía las siguientes medidas fueron las favoritas entre los encuestados: retirar temporalmente el permiso de conducir a los usuarios que cometan infracciones graves (**95%**), igualar las responsabilidades del conductor por conducir utilizando el teléfono móvil sin manos libres a las de conducir habiendo ingerido alcohol (**79%**), obligar a los ciclistas a contar con un seguro específico (**71%**).

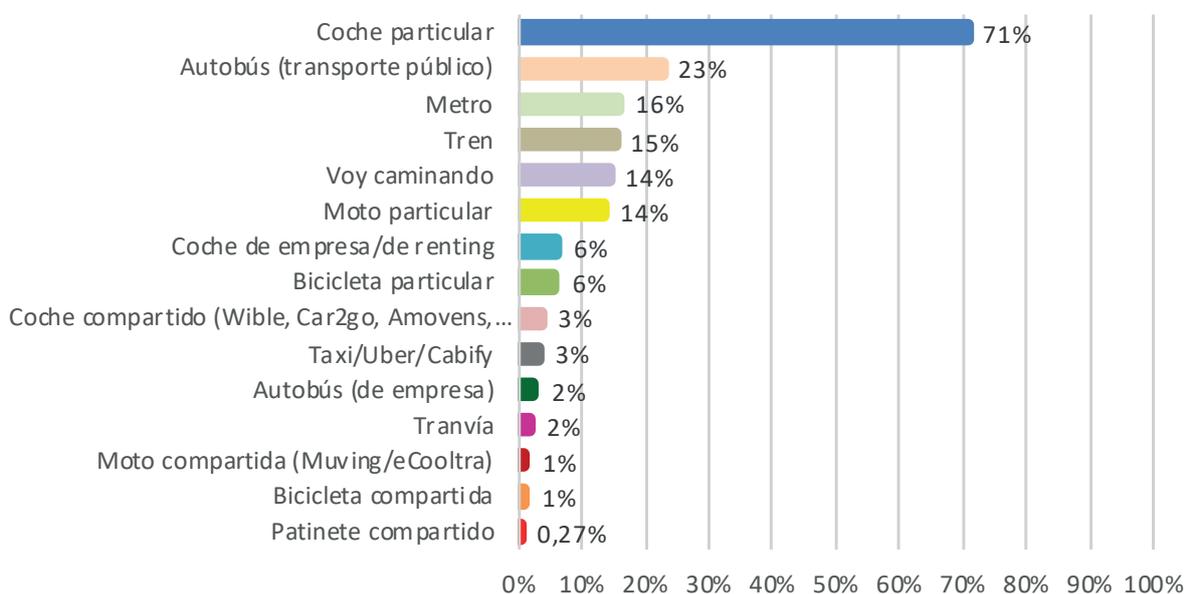
Por su parte, las medidas que contaron con menos aprobación fueron las siguientes: reducir a 80 km/h la velocidad máxima de circulación en vías convencionales (67%), establecer limitaciones de velocidad de 30 km/h en ciudad en vías de un solo sentido (65%) y endurecer los criterios para la evaluación de las ITV (44%).

- **Ciudades de menos de 50.000 habitantes.** En España hay una gran cantidad de poblaciones de menos de 50.000 habitantes, entre los que se encuentran capitales de provincia como Soria y Teruel. Muchos de estos municipios están en regiones gravemente amenazadas por la despoblación. De hecho, zonas de las CCAA de Castilla León y de Castilla-La Mancha están entre las menos pobladas de la Unión Europea.

En este sentido, una adecuada movilidad podría frenar la despoblación de estas regiones, fomentar las inversiones y la creación de puestos de trabajo, para así ofrecer un futuro de crecimiento a largo plazo a muchas familias, a la par que coadyuvar a la despolarización económica de España.

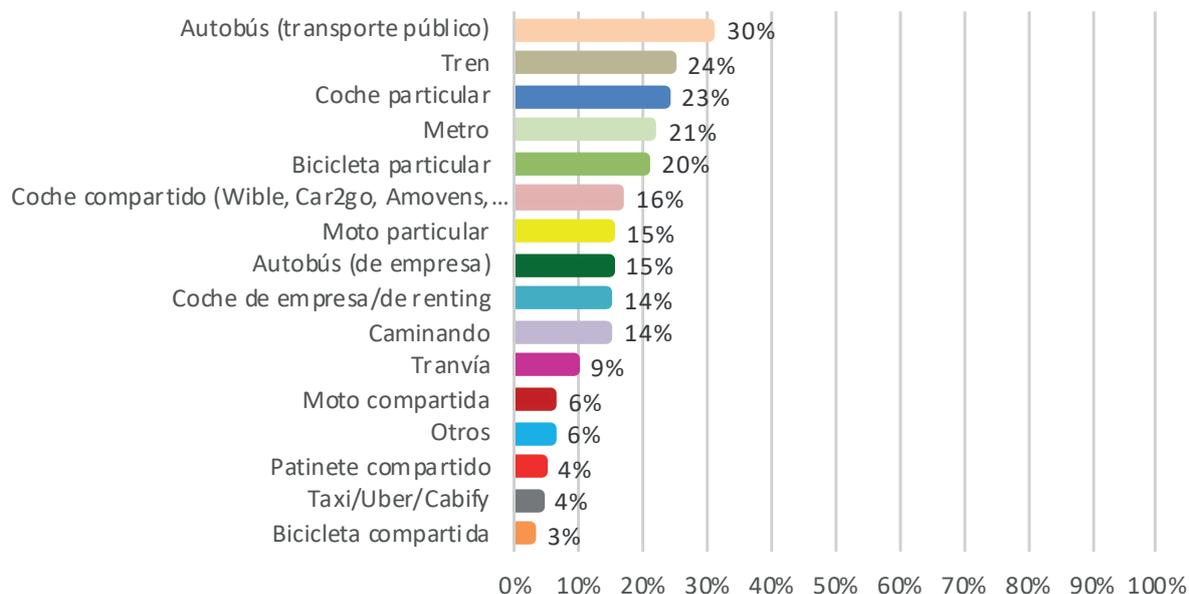
Veamos entonces cuáles han sido las respuestas de los encuestados que viven en estos núcleos poblacionales y si difieren con los datos que tenemos de las 4 mayores ciudades de España.

¿Qué modalidad o modalidades de transporte utilizas para acudir a tu trabajo o lugar de estudio?



Como podemos apreciar en las respuestas, existen notables diferencias en lo que al patrón de movilidad se refiere entre nuestras cuatro mayores urbes y los núcleos de menos de 50.000 habitantes. Así las cosas, el principal medio de transporte en este tipo de comunidades es el **coche particular**, el **70,63%** de los encuestados usa este medio habitualmente. Le sigue en importancia el **autobús**, **22,67%**, y el **tren**, **15,14%**. El **14,32%** de los encuestados va a pie a su puesto de trabajo o estudio.

Si prefieres utilizar otro medio de transporte para desplazarte a/desde tu trabajo, ¿cuál?



En cuanto a las preferencias por medios alternativos al medio de transporte usado comúnmente, la opción preferida fue la del autobús, un 30,42% respondió a esta opción como su favorita. Después, las otras opciones preferidas fueron la del tren, con un 24,23% y la de la bicicleta particular, con un 20,22%. La opción de coche compartido aparece en cuarto lugar con un 16,21% de los encuestados decantándose por esta opción.

¿Qué sistema de movilidad compartida consideras que es o sería más útil para tu localidad? Coche eléctrico vuelve a ser la opción más deseada, el 57,96% la incluyó como una de sus opciones favoritas. Las siguientes alternativas en importancia fueron: la bicicleta eléctrica, un 32,15% de los encuestados la incluyó entre sus favoritas, seguido de la moto eléctrica, 30,29% y del coche compartido. 28,13%. Entre las demás opciones transporte público, que fue indicada por el 7,69% de los encuestados y la opción caminar, 6,41%.

Las medidas de seguridad vial y su percepción en las ciudades pequeñas. A priori parece ser que las preocupaciones de seguridad vial serían diferentes entre un núcleo poblacional de unos pocos miles de habitantes que las de los ciudadanos de ciudades que sobrepasan el millón de habitantes. Veamos entonces cual han sido las respuestas de los encuestados que vivían en núcleos de menos de 50.000 habitantes. Las propuestas con más apoyo fueron: retirar temporalmente el permiso de conducir a los usuarios que cometan infracciones graves (89%), obligar a los ciclistas a contar con un seguro específico (74%), igualar las responsabilidades del conductor por conducir utilizando el teléfono móvil sin manos libres a las de conducir habiendo ingerido alcohol (74%).

Por el contrario, las opciones con las que los ciudadanos de núcleos de menos 50.000 habitantes mostraban menores preferencias son las siguientes: reducir a 80 km/h la velocidad máxima de circulación en vías convencionales (28%) y establecer limitaciones de velocidad de 30 km/h en ciudad en vías de un solo sentido (43%).