



ESTUDIO DE
MOVILIDAD
SEGURA Y
SOSTENIBLE



estudio realizado por
KANTAR INSIGHTS

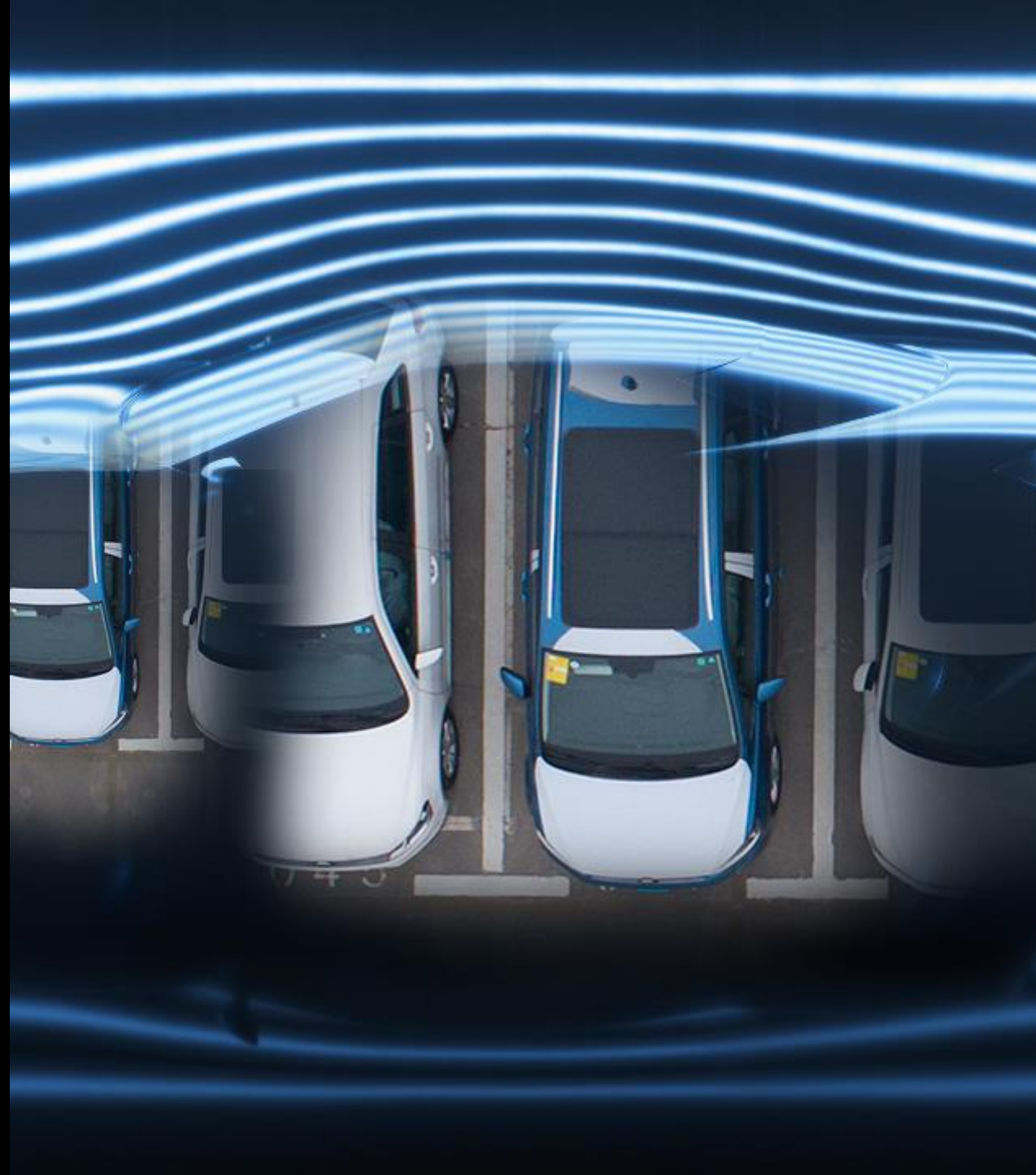
KANTAR

1	Hábitos en los desplazamientos	3
2	Movilidad segura	9
3	Movilidad sostenible	17
4	Movilidad accesible	27
5	Movilidad conectada	32
6	Conclusiones	41

1 Hábitos en los desplazamientos



**CENTRO DE ESTUDIOS
DE SEGURIDAD VIAL**



El coche es de forma transversal el vehículo más utilizado, aunque las mujeres y los jóvenes tienden a utilizar mucho más que los hombres el transporte público

Cómo te desplazas (%)

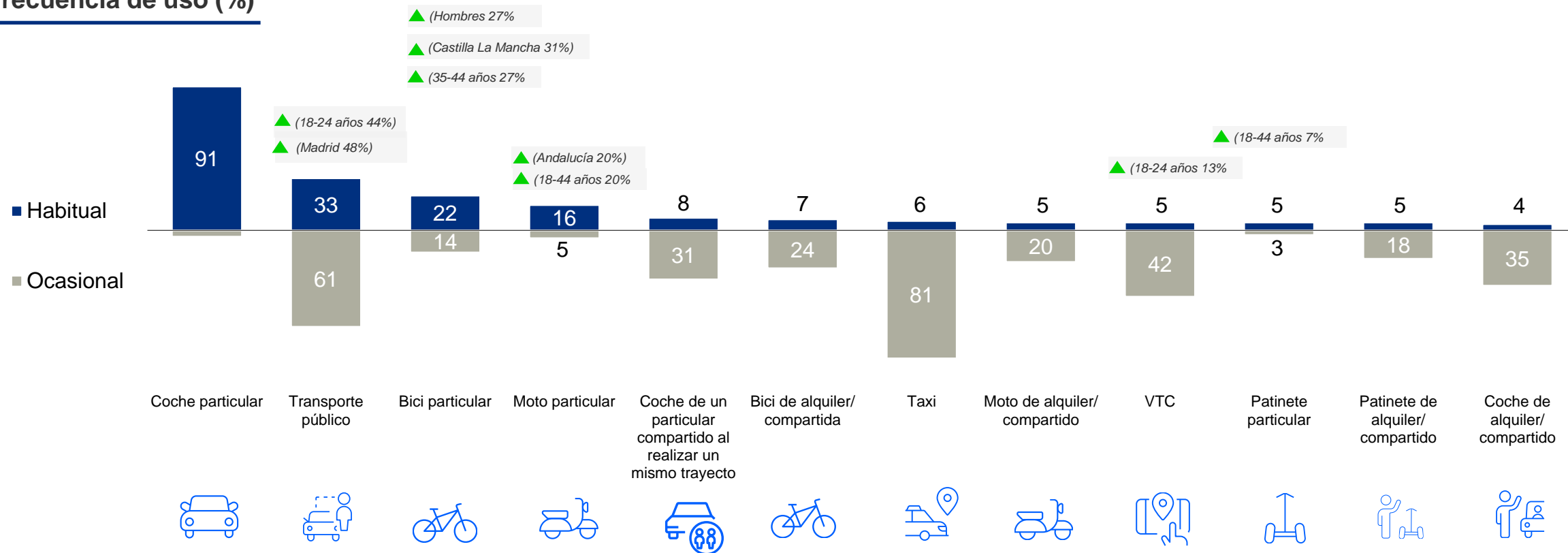
	Ir al trabajo	Ir al centro de estudios	Desplazamientos tiempo libre	Viajar	Llevar a los niños al colegio	Asuntos personales
Total Coche	61 ▲ (18-34 años 65%) ▲ (35-44 años 70%) ▲ (Menos 500.000 62%) ▲ (Canarias 72%)	25 ▲ (18-34 años 39%) ▲ (35-44 años 29%) ▲ (Andalucía 29%)	70	86	37	76 ▲ (Menos 500.000 77%)
Total Moto	9	5	12	5	2	12
Bicicleta o patinete	5	4	18	2	1	10
Transporte público	16 ▲ (Mujeres 19%) ▲ (De 500.000 a 1M 20%) ▲ (Más de 1M 39%) ▲ (Cataluña 20%) ▲ (Madrid 34%)	11 ▲ (Mujeres 14%) ▲ (18-34 años 23%) ▲ (De 500.000 a 1M 16%) ▲ (Más de 1M 22%) ▲ (Madrid 18%)	19 ▲ (18-34 años 27%) ▲ (De 500.000 a 1M 24%) ▲ (Más de 1M 37%) ▲ (Madrid 33%)	26 ▲ (Mujeres 21%) ▲ (18-34 años 29%) ▲ (Más de 1M 29%)	4	23 ▲ (De 500.000 a 1M 31%) ▲ (Más de 1M 44%) ▲ (Cataluña 28%) ▲ (Madrid 35%)
Taxi/VTC	3	2	6	5	2	6
No realizo esa actividad	16	51	1	4	46	0

Base Total (4.004)

¿Cómo TE DESPLAZAS habitualmente para...?

El coche y el transporte público son los vehículos que más frecuentemente se utilizan. En un segundo nivel se situarían la bici y las motos

Frecuencia de uso (%)

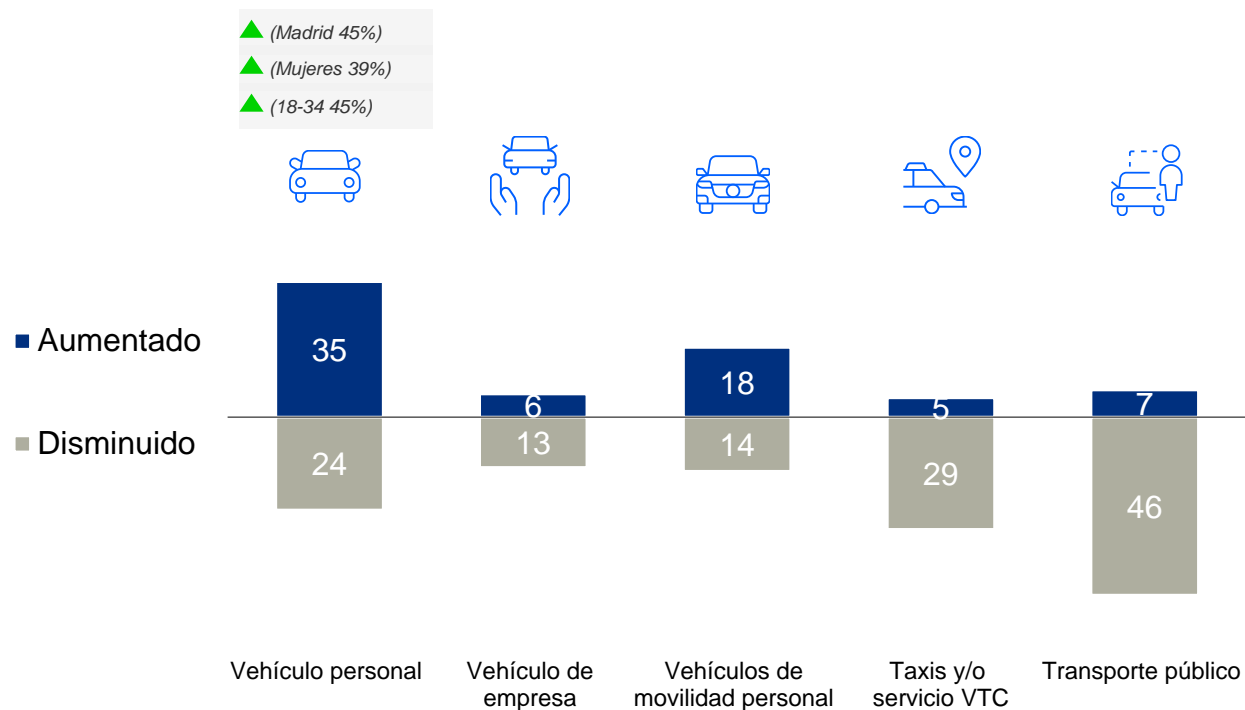


Base Total (4.004)

En tu día a día, ¿con qué FRECUENCIA utilizas los siguientes medios de transporte?

La Covid-19 ha modificado claramente nuestros hábitos de desplazamiento, incrementando el uso del coche particular y disminuyendo el del transporte público

Frecuencia de uso (%)



Motivos para el aumento

	Por motivo laboral	Por motivo de salud	Base: Aumenta el uso
Vehículo personal	36	62	(1487)
Vehículo de empresa	62	37	(274)
Vehículos de movilidad personal	22	74	(764)
Taxis y/o servicio VTC	47	51	(240)
Transporte público	67	28	(327)

Motivos para la disminución

	Por motivo laboral	Por motivo de salud	Base: Ha disminuido el uso
Vehículo personal	50	40	(956)
Vehículo de empresa	52	46	(563)
Vehículos de movilidad personal	34	60	(600)
Taxis y/o servicio VTC	25	71	(1262)
Transporte público	20	78	(1972)

Base Total (4.004)

Pensando en tus hábitos de movilidad actualmente, ¿Cómo dirías que ha afectado la Covid -19 al uso que haces de los siguientes medios de transporte?

- **El coche** (91%) y **el transporte público** (33%, representa un tercio del uso declarado del coche) **son los vehículos que más frecuentemente se utilizan**. En un segundo nivel se situarían la bici y las motos, aunque hay que matizar que entre quienes la poseen (moto), 2 de cada 10, el uso es muy habitual (76%)
 - Destaca un mayor uso habitual de la moto entre los hombres, de los 18 a los 44 años y en Andalucía.
 - El transporte público destaca entre los más jóvenes y de forma específica en Madrid.
 - Los VTC entre los más jóvenes.
 - Las bicis entre hombres, en el colectivo de 35-44 y en Castilla La mancha, mientras que los patinetes en el colectivo de 18 a 44 años.
- Ahora bien, el análisis cambia cuando segmentamos por motivo de traslado o uso del vehículo. En este caso observamos:
 - **Para ir al trabajo el coche es el vehículo más utilizado**, cuadruplicando los resultados del transporte público. Una situación que se da en mayor medida, de 18 a 44 años, en hábitat por debajo de 500.000 habitantes.
 - En el caso de acudir al centro de estudios, nuevamente destaca el coche de 18 a 44 años, con mayor incidencia entre los 18-34 seguido del transporte público, medio claramente más utilizado por las mujeres y entre los 18 y 34 años. Por Comunidades Autónomas el coche destaca principalmente en Madrid.
 - **Unas diferencias en favor del coche que se incrementan aún más cuando se trata de traslados por ocio** (70%) **o a la hora de viajar** (86%), **o por asuntos personales** (76%).
 - El transporte público que se configura como el segundo medio de transporte más utilizado de forma transversal, incrementa de forma generalizada su uso en poblaciones mayores.

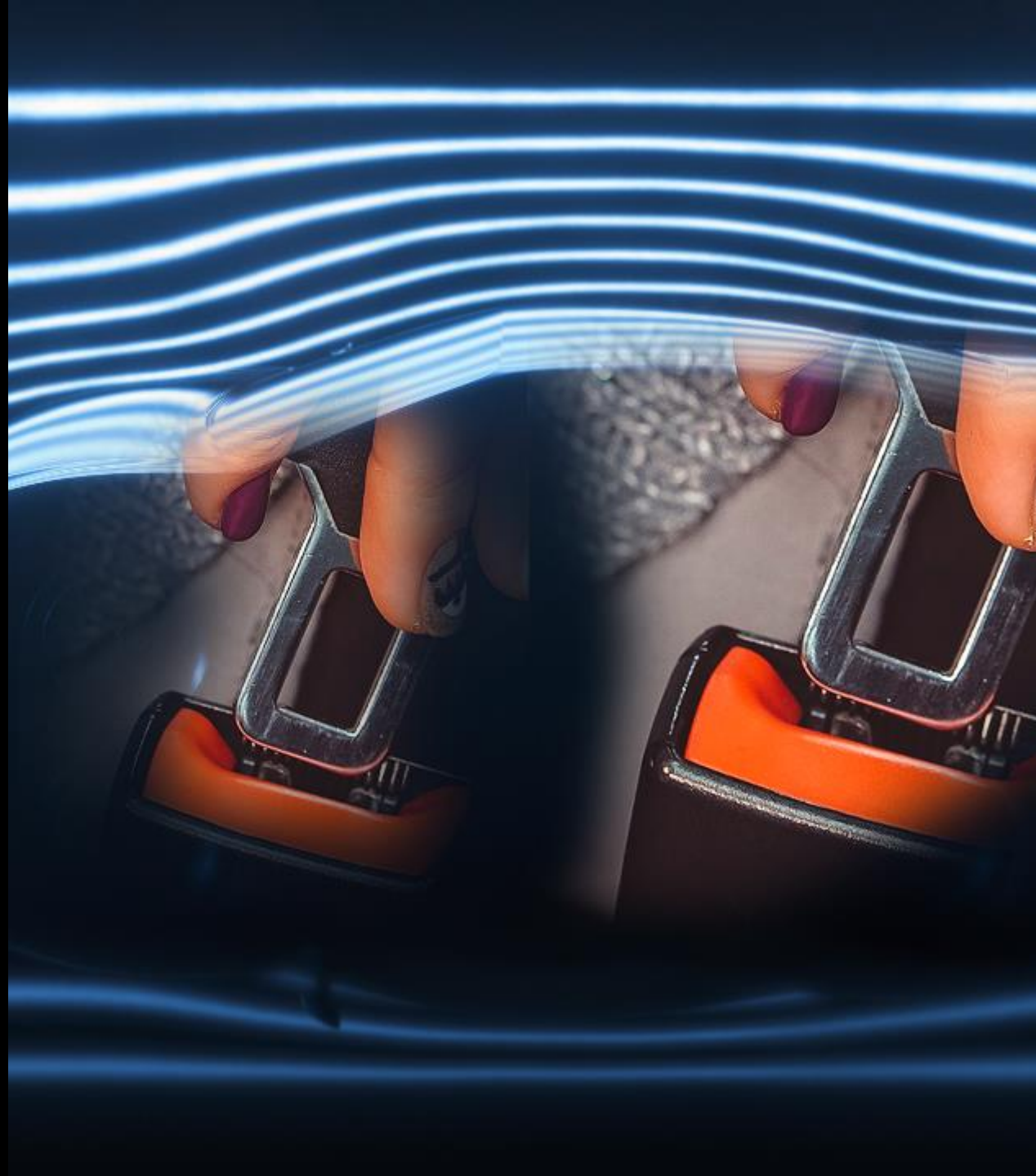
- **La Covid-19 sin duda ha modificado nuestros hábitos de desplazamiento**, especialmente el de nuestro coche, donde **casi 4 de cada 10 reconoce utilizar ahora más su vehículo que antes de la pandemia, especialmente por precaución y así evitar contagios**. Una situación similar al uso de bicicletas y o patines, donde casi un 20% declara haber incrementado su uso.



- Por el contrario, **el taxi / VTC (29%) y especialmente el transporte público (46%) son los medios que más han visto reducido su uso**.
- Por diferentes variables, en Madrid es la región donde más se ha incrementado el uso del vehículo particular, algo que también destaca en el target de 18 a 34 años y entre las mujeres, algo lógico porque usaban el coche en menor medida que los hombres.



2 Movilidad segura

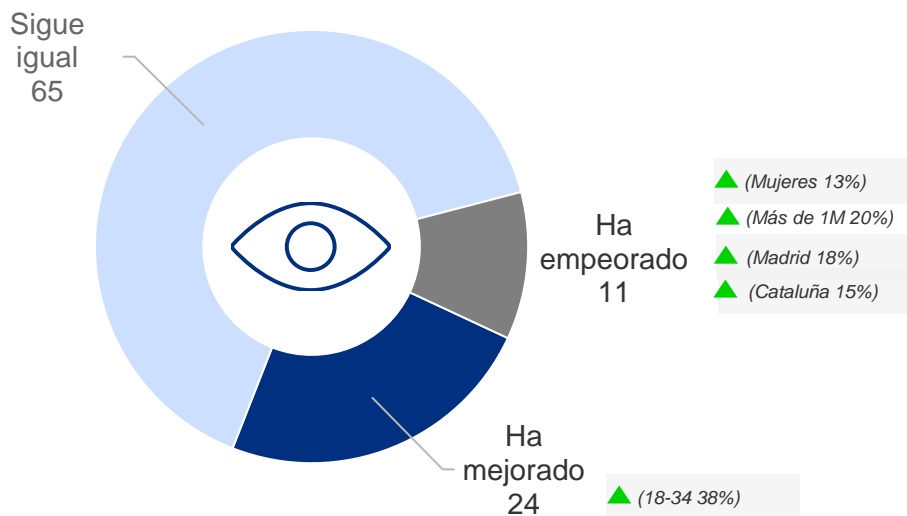


**CENTRO DE ESTUDIOS
DE SEGURIDAD VIAL**

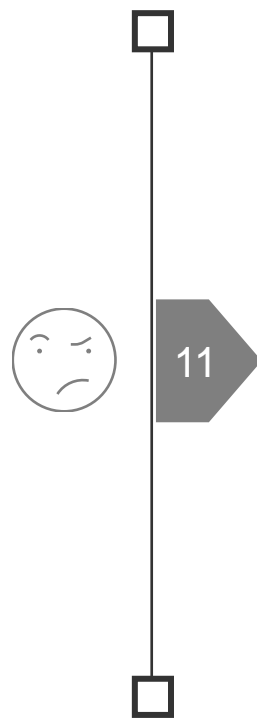
Únicamente una cuarta parte de los conductores piensa que la seguridad en sus desplazamientos ha mejorado en el último año.

Las mujeres y los residentes de Madrid y Cataluña, los más críticos

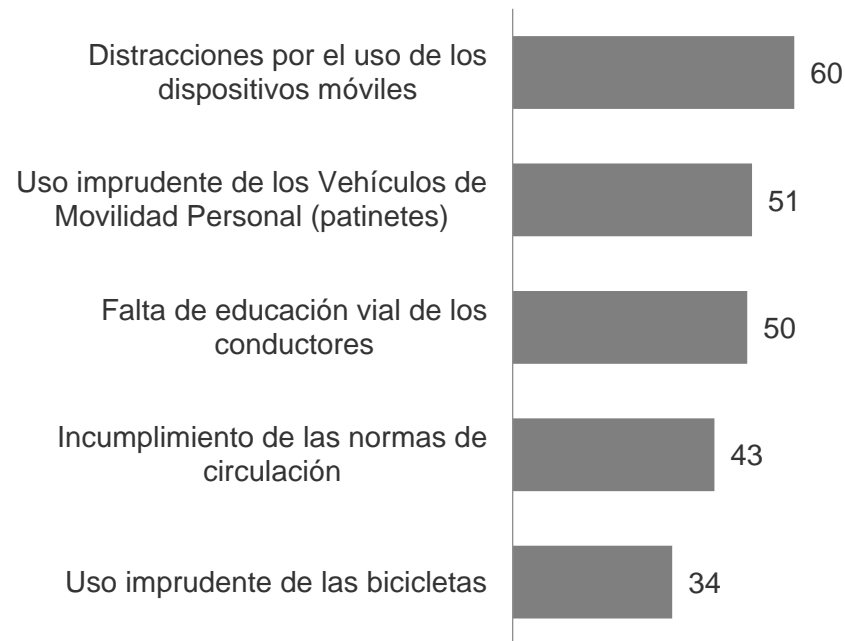
Percepción de seguridad (%)



Base Total (4.004)



¿Por qué ha empeorado?



Base: Consideran que ha empeorado (503)

¿Crees que la seguridad en tus desplazamientos durante el último año...?

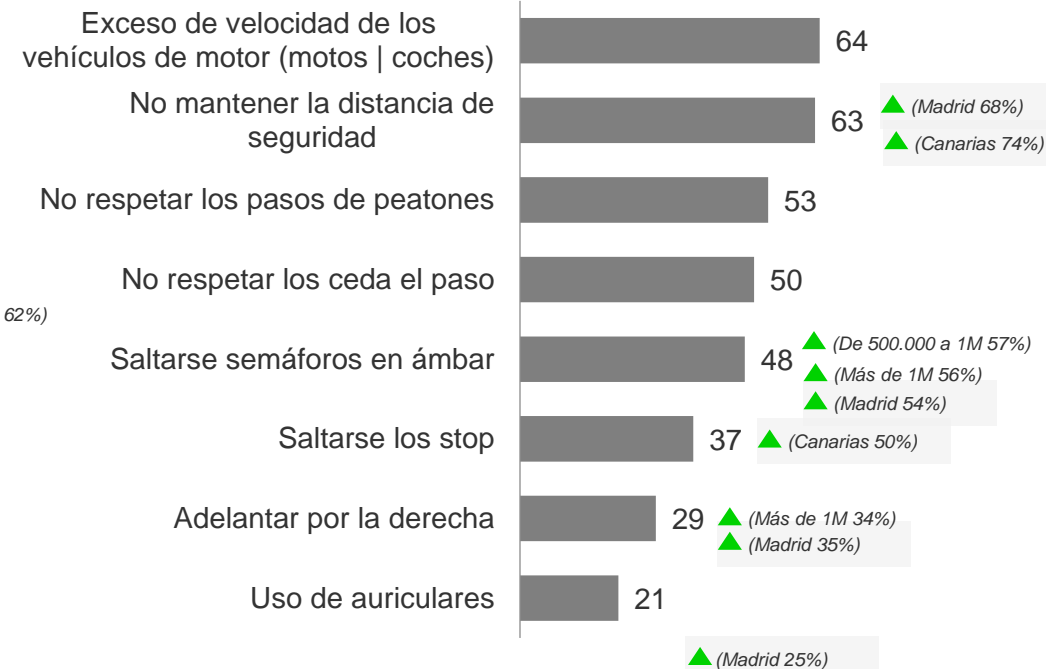
No es nada positiva la expectativa sobre la evolución de la seguridad vial. El exceso de velocidad y la escasa distancia de seguridad son los comportamientos inadecuados más observados por los conductores

Expectativas sobre la seguridad vial en los próximos años (%)

Error en línea de tendencia



Comportamientos inadecuados / imprudentes (%)



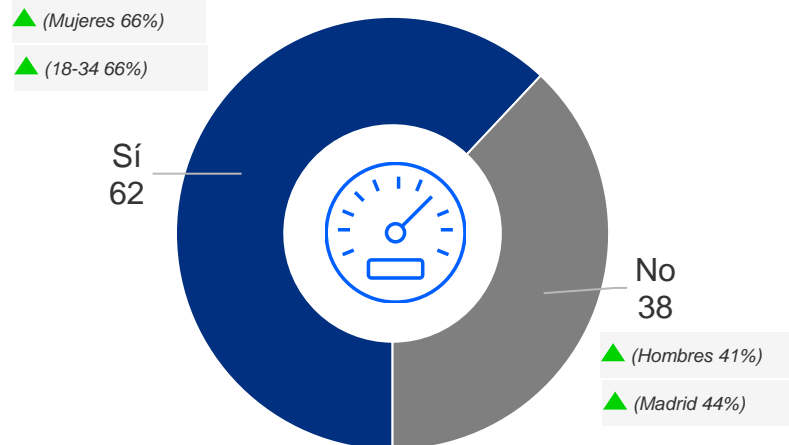
Base Total (4.004)

Y en los próximos 5 años, ¿qué crees que sucederá en tu ciudad respecto a la seguridad vial? // ¿Cuáles de los siguientes comportamientos inadecuados/imprudentes crees que son más habituales en tu ciudad por parte de los conductores?

Existe una importante aceptación de limitar la velocidad a 30km/h en las ciudades. No así a incrementar el número de radares. La formación de los conductores también es una asignatura pendiente

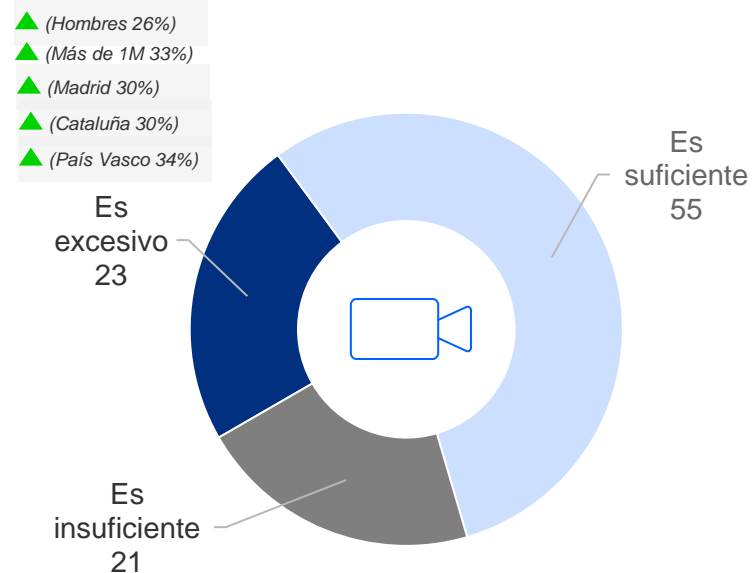
¿Estas a favor de...? (%)

Limitar la velocidad a 30km/h

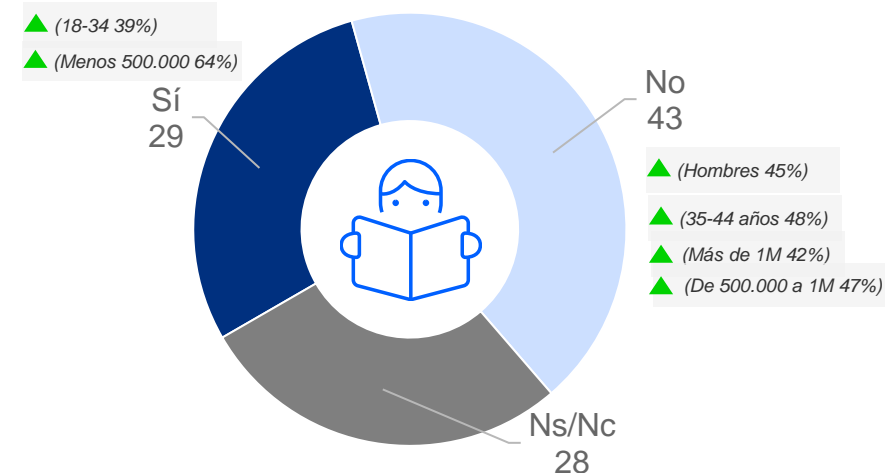


¿Crees que ...? (%)

El Número de radares es



Es buena la formación de los conductores



Base Total (4.004)

¿Estás a favor de limitar la velocidad máxima a 30 km/h en vías de un único sentido en tu ciudad? // ¿Qué opinión tienes sobre el número de radares en tu ciudad? // ¿Crees que los nuevos conductores salen bien formados de las autoescuelas?

La formación es por tanto, un elemento clave y una clara demanda para mejorar la seguridad vial

Usar recursos audiovisuales para la formación y exámenes de conducir

73%

▲ (55 y más 77%)



Formación para el correcto aprovechamiento de los sistemas tecnológicos y de seguridad que incorporan actualmente los vehículos

72%

▲ (55 y más 79%)



Obtención de puntos de carnet adicionales a través de cursos de conducción segura

70%

▲ (55 y más 75%)



Establecer un mínimo de las clases prácticas

68%

▲ (Cataluña 75%)



Restricción / Limitación del permiso de conducir en función de edad (previo examen psicotécnico)

64%

▲ (Mujeres 67%)
▲ (35-44 años 68%)



Formación y obtención de permiso obligatorio para Vehículos de Movilidad Personal (Bici y Patín)

61%



Formación obligatoria presencial de 8 horas en autoescuela

59%

▲ (55 y más 62%)



Formación sobre uso de sistemas de conducción autónoma (sin conductor)

53%



Formación de reciclaje obligatoria cada 10 años

48%

▲ (De 500.000 a 1M 51%)



Reducción de la edad mínima para obtener el permiso de conducir

20%



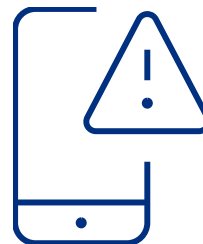
Base Total (4.004)

¿Hasta qué punto estás de acuerdo con estas medidas sobre la formación de conductores?

— **En relación con la seguridad, la opinión mayoritaria es que no ha evolucionado**, ni ha mejorado ni empeorado a lo largo del último año. **Únicamente una cuarta parte piensa que ha mejorado**, cifra que se incrementa entre los más jóvenes (38%), mientras que las mujeres son claramente más críticas, algo que también se da especialmente en Cataluña (15%) y Madrid (18%).

— **Una opinión que tampoco es muy positiva en cuanto a la evolución en los próximos años**, ya que **prácticamente 3 cuartas partes no son optimistas** (50% cree que seguirá igual y el 20% cree incluso que será peor ya que habrá más accidentes)

— **De los que opinan que ha empeorado** (11% de la población conductora) **las distracciones provocadas por el uso de dispositivos móviles es el principal argumento citado** (60%), seguido del uso imprudente de los vehículos de movilidad personal (patinetes) y la falta de educación vial, citado estos dos últimos por 1 de cada 2 entrevistados.



— De los **comportamientos inadecuados** o imprudentes más habituales en la ciudad **destaca** sin duda alguna **el exceso de velocidad y la escasa distancia de seguridad con otros vehículos**, seguido en un segundo nivel por no respetar los pasos de peatones y saltarse los semáforos en ámbar, todos ellos citados por más de la mitad de la muestra.

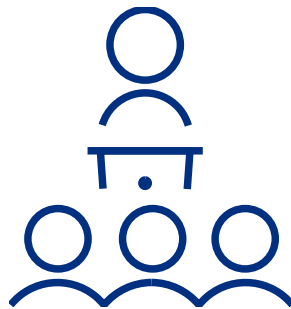
— Unos resultados que son más llamativos **en Madrid donde se incrementa las respuestas recibidas en cuanto a no mantener la distancia de seguridad, saltarse los semáforos en ámbar, los adelantamientos por la derecha y al uso de auriculares**. En Canarias también cobran especial relevancia no mantener la distancia de seguridad y saltarse los stop.

- Ante diversas alternativas **para tratar de mejorar la seguridad**, la reducción de velocidad en las ciudades que es según los encuestados uno de los principales problemas y estaría claramente aceptada: **el 62% estaría a favor de limitar la velocidad a 30km/h en ellas, aunque no existe una opinión hacia la necesidad de implantar un mayor número de radares**, sólo el 21% cree que es insuficiente.
- Unos resultados que sí difieren en función del colectivo al que preguntemos, ya que **las mujeres y los conductores más jóvenes** (66% respectivamente) **están más a favor de esa reducción de velocidad**. En cambio, los hombres y los residentes de la Comunidad de Madrid presentan unos niveles de oposición claramente mayores, con un 41% y un 44% respectivamente.
- Respecto a los radares, los hombres opinan que ya hay un número excesivo (26%), algo que también se da en la Comunidad de Madrid, en Cataluña y País Vasco.



Conclusiones

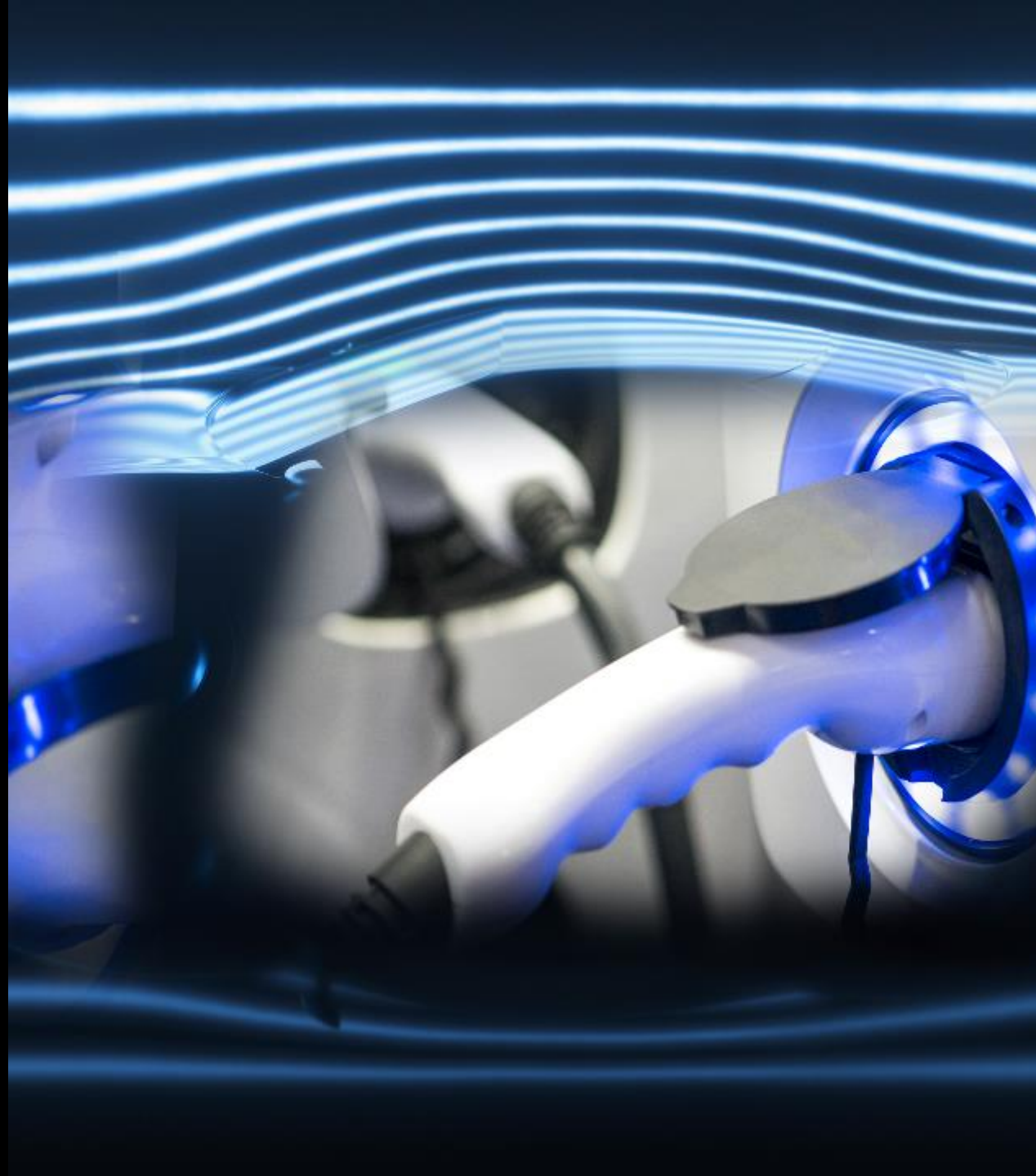
— No obstante, **otro de los problemas que se percibe es sobre la formación de los conductores** ya que **solo el 29% creen que salimos bien formados de las autoescuelas**, unos resultados que se incrementan entre los más jóvenes (39%). Los hombres (45%) y en el tramo de edad de 35-44 años (48%) es donde observamos una mayor crítica en este sentido.



- Por tanto, **hay un claro consenso en mejorar la formación: la necesidad de usar más recursos audiovisuales, en la formación de los sistemas tecnológicos y de seguridad que incorporan los vehículos, en la posibilidad de obtener puntos extras tras recibir cursos sobre conducción segura o establecer un mínimo de clases prácticas.**
 - Entre las mujeres únicamente se incrementa una demanda de establecer una limitación o restricción en función de la edad, algo que también se apoya en mayor medida entre los 35 y los 44 años
 - Mientras que por edades, entre los más mayores es donde se producen las mayores diferencias, con una amplia mayoría que demanda un mayor uso de recursos audiovisuales, formación para el correcto aprovechamiento de los sistemas tecnológicos y de seguridad, Obtención de puntos de carnet adicionales a través de cursos de conducción segura, establecer un mínimo de las clases prácticas, obtención de permiso obligatorio para vehículos de movilidad personal y formación obligatoria presencial de 8 horas en autoescuela.
 - Por áreas geográficas prácticamente no se aprecian diferencias, salvo una mayor aceptación de establecer un mínimo de clases prácticas en Cataluña (75%).

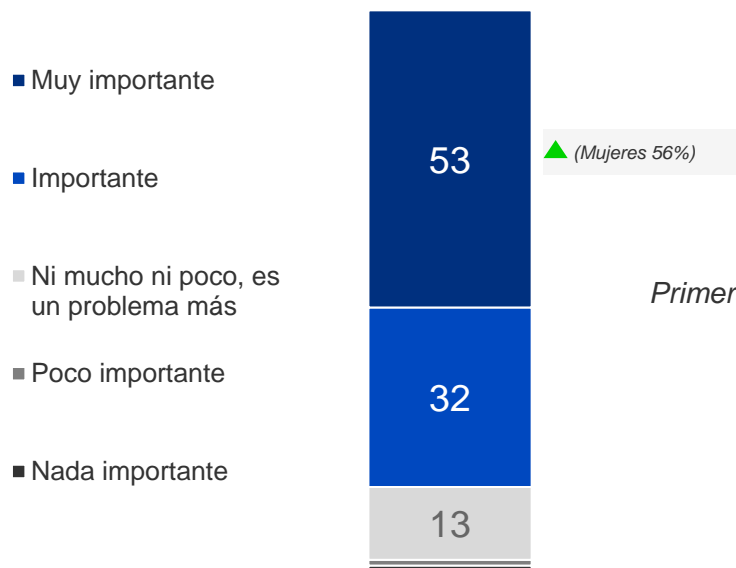
3

Movilidad sostenible

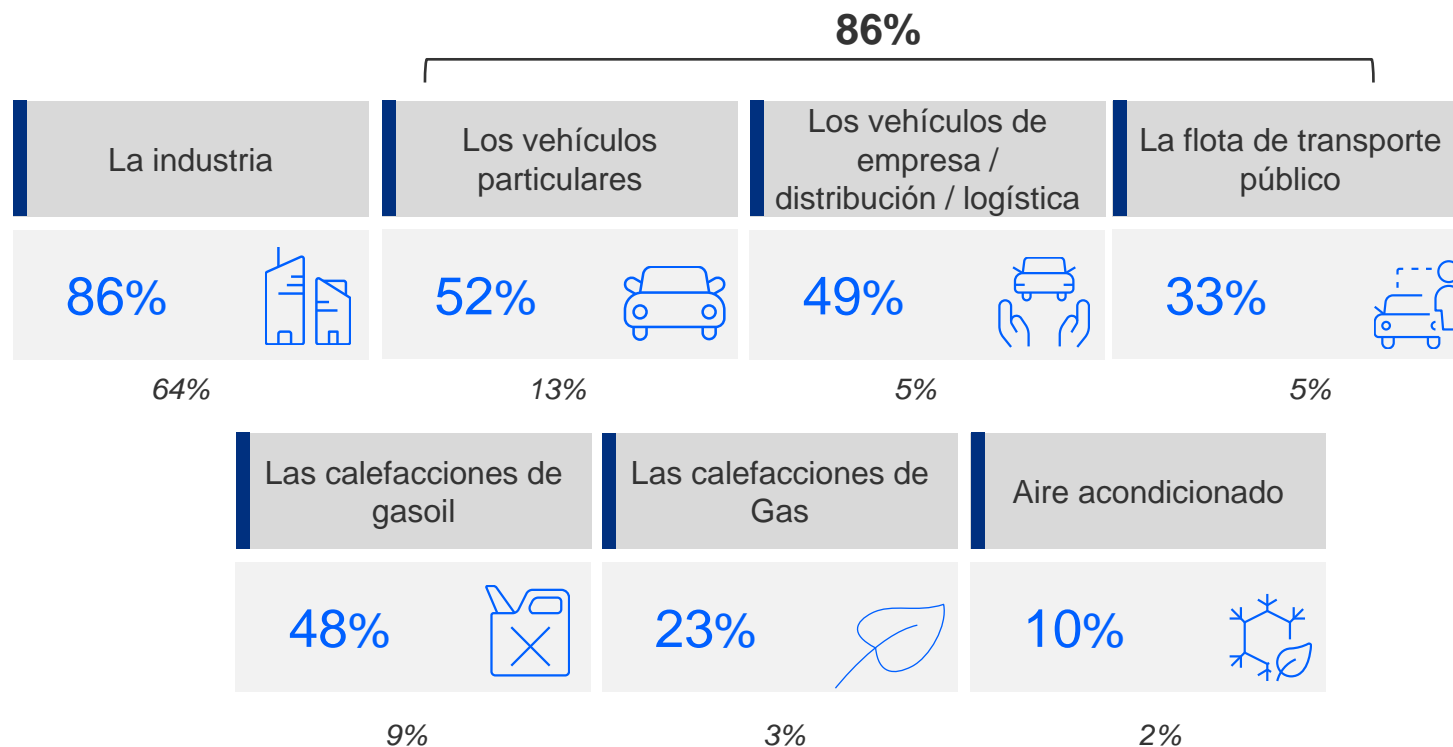


La contaminación de los vehículos es un tema de gran importancia, incluso a un nivel similar al de la industria

Contaminación vehículos (%)



Ranking factores afectan a la contaminación (Primero+Segundo+Tercero)



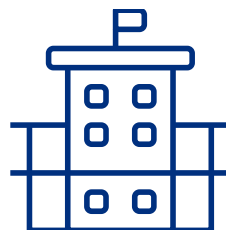
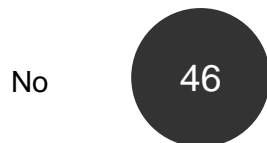
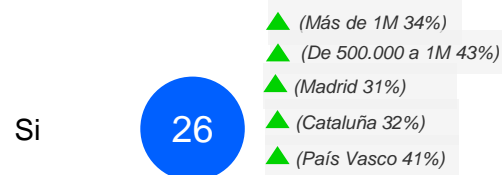
Base Total (4.004)

¿Crees que la contaminación de los vehículos es un problema...? // Ordena de mayor a menor las opciones que consideres que afectan más a la contaminación

Hay una cierta crítica a la gestión de los Ayuntamientos, casi 1 de cada 2 cree que no están tomando medidas adecuadas para reducir la contaminación y por tanto una expectativa negativa sobre su evolución. Una crítica que mejora en poblaciones mayores, en especial Madrid, Cataluña y País Vasco

Medidas del ayuntamiento (%)

Error en línea de tendencia

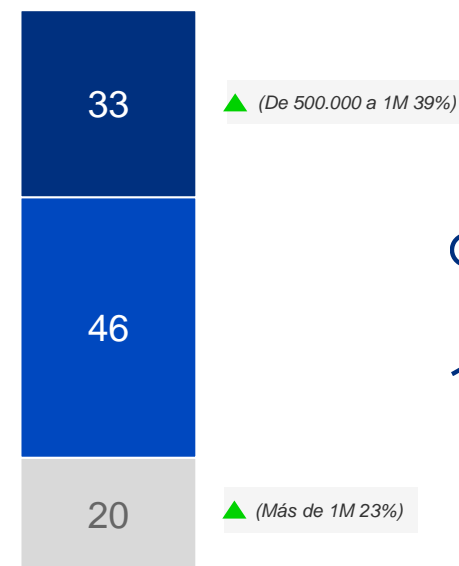


La reducción de la contaminación no es competencia de mi Ayuntamiento

No existe un problema de contaminación en mi ciudad

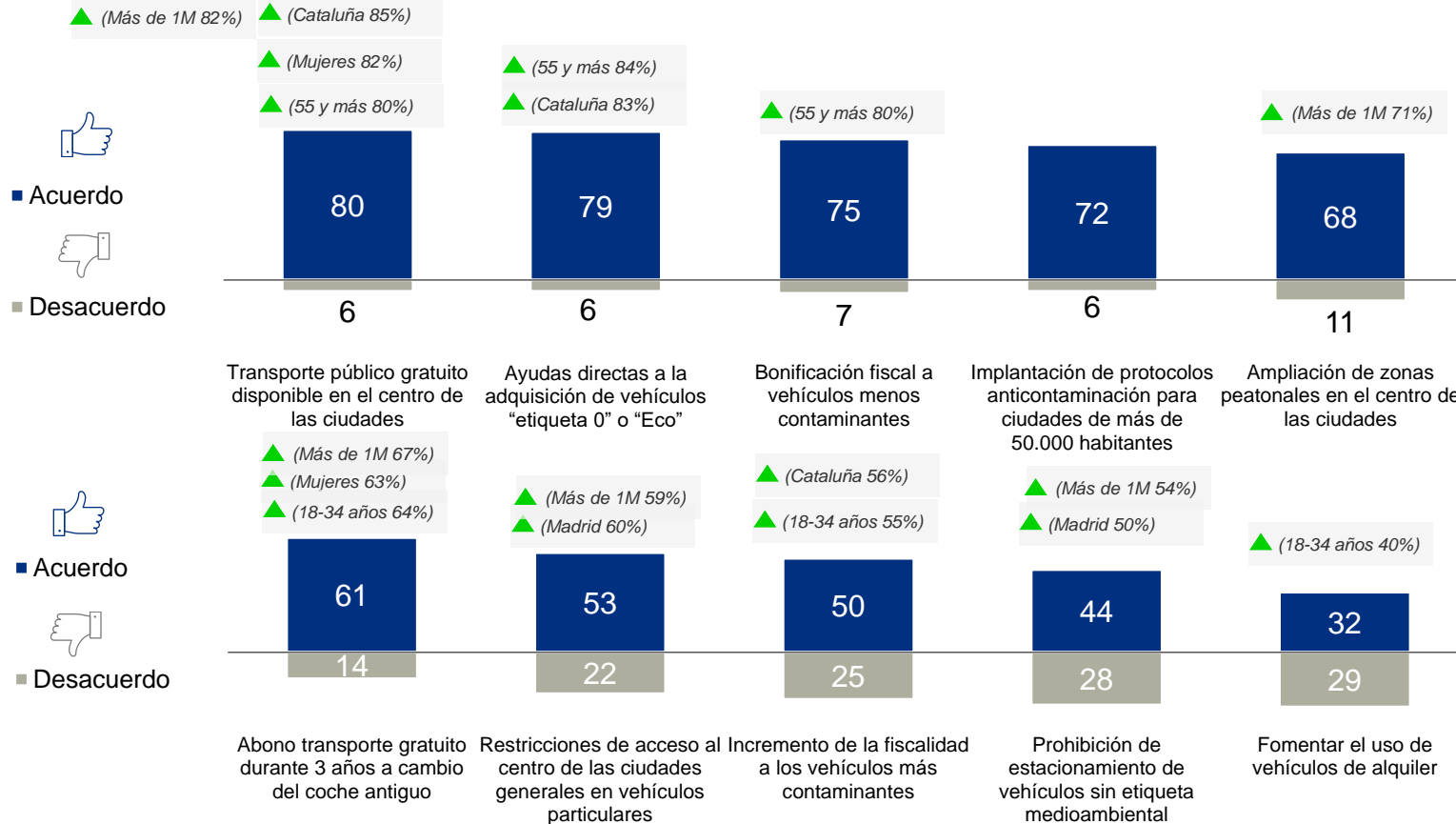
Evolución de la contaminación (%)

- Habrá más contaminación
- La situación no variará
- Se reducirán la contaminación

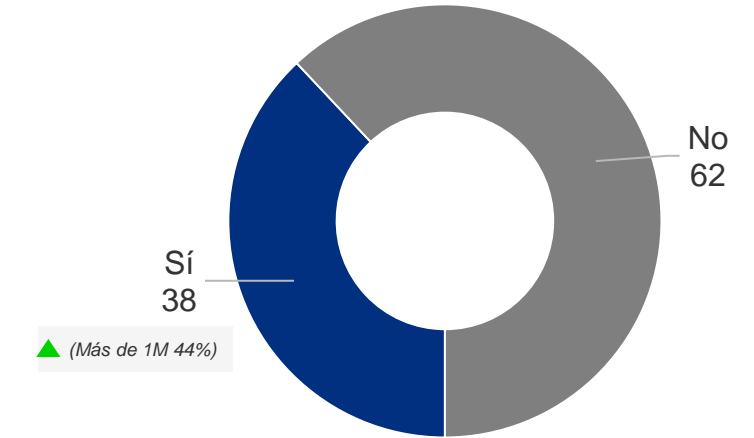


Mientras se aceptan y valoran aquellas medidas positivas, se produce una mayor polarización en aquellas de carácter restrictivo, al mismo tiempo que se reconoce una clara reticencia a pagar más impuestos para financiar acciones que favorezcan la movilidad sostenible

Valoración medidas tomadas por la administración (%)



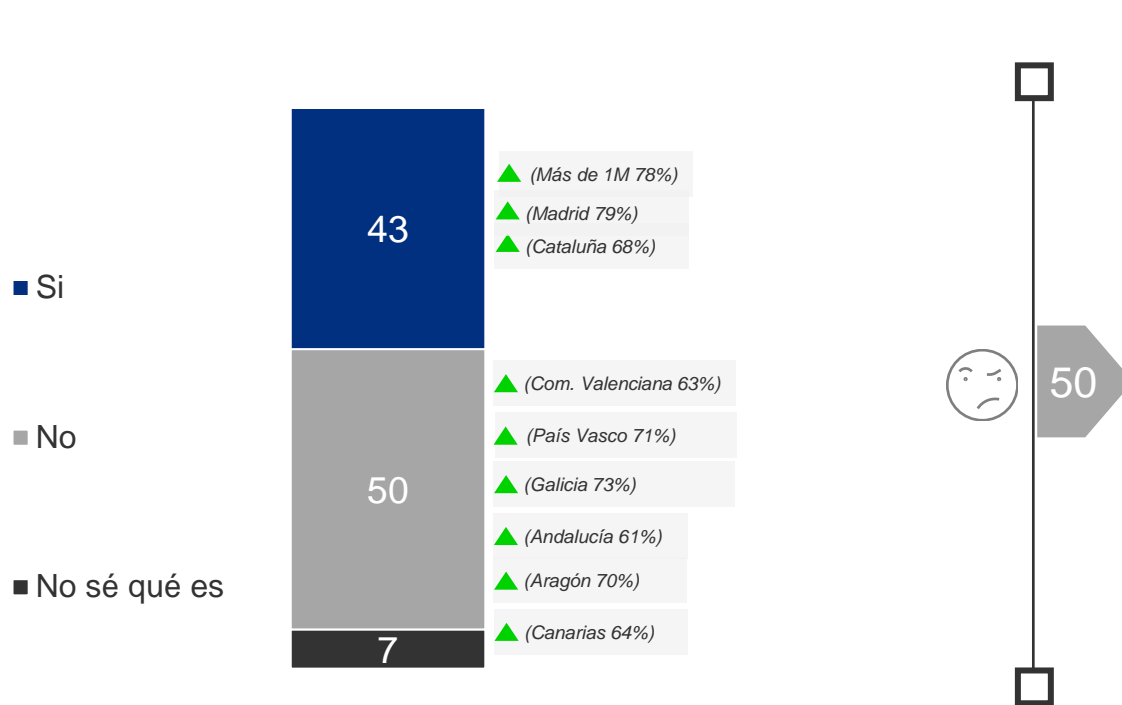
Pagar más para favorecer la sostenibilidad (%)



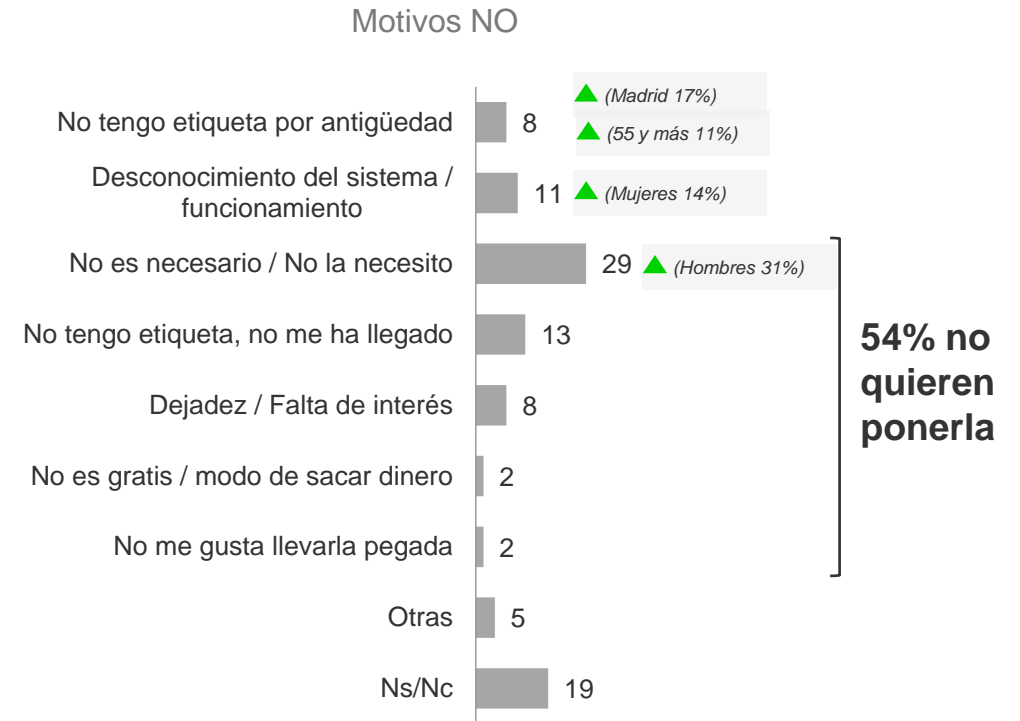
Base Total (4.004)
¿Hasta qué punto estás de acuerdo o no con las siguientes medidas tomadas por las Administraciones Públicas para reducir la contaminación en las ciudades? // ¿Pagarías más impuestos/tasas para financiar acciones que favorezcan la movilidad sostenible en tu ciudad?

La Comunidad de Madrid y Cataluña es donde hay una mayor aceptación a poner las etiquetas medioambientales en los coches. El desconocimiento de su utilidad y la creencia que no son necesarias son los principales argumentos para no ponerlas

¿Tienes puesta en tu vehículo la etiqueta medioambiental? (%)



Base: Tienen coche (3838)

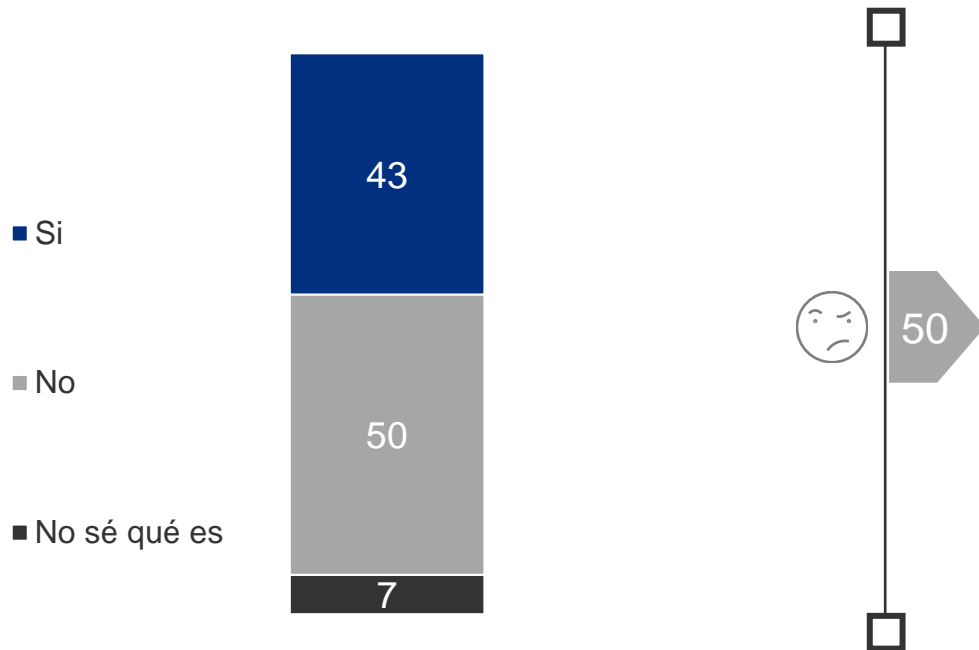


Base: No tiene puesta etiqueta en su vehículo (1774)

¿Tienes puesta en tu vehículo la etiqueta medioambiental? // ¿Por qué no tienes puesta la etiqueta medioambiental en tu vehículo?

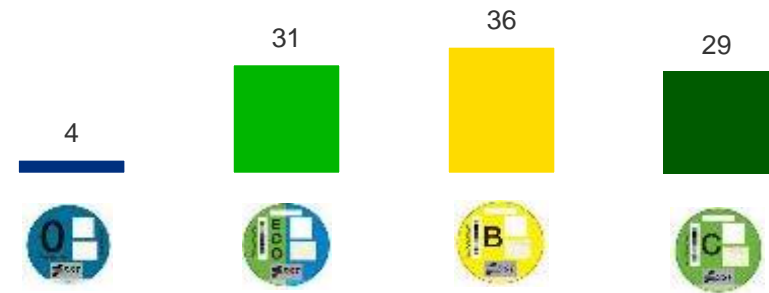
De los que no la tienen puesta, un 40% comenta que su vehículo es menos contaminante: tiene etiqueta 0 o Eco.

¿Tienes puesta en tu vehículo la etiqueta medioambiental? (%)



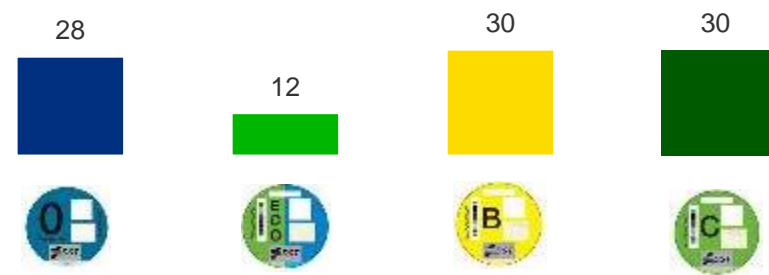
Tipo de etiqueta medioambiental del vehículo (%)

Base: Lleva etiqueta en su vehículo (1824)



Tipo de etiqueta medioambiental del vehículo sin poner (%)

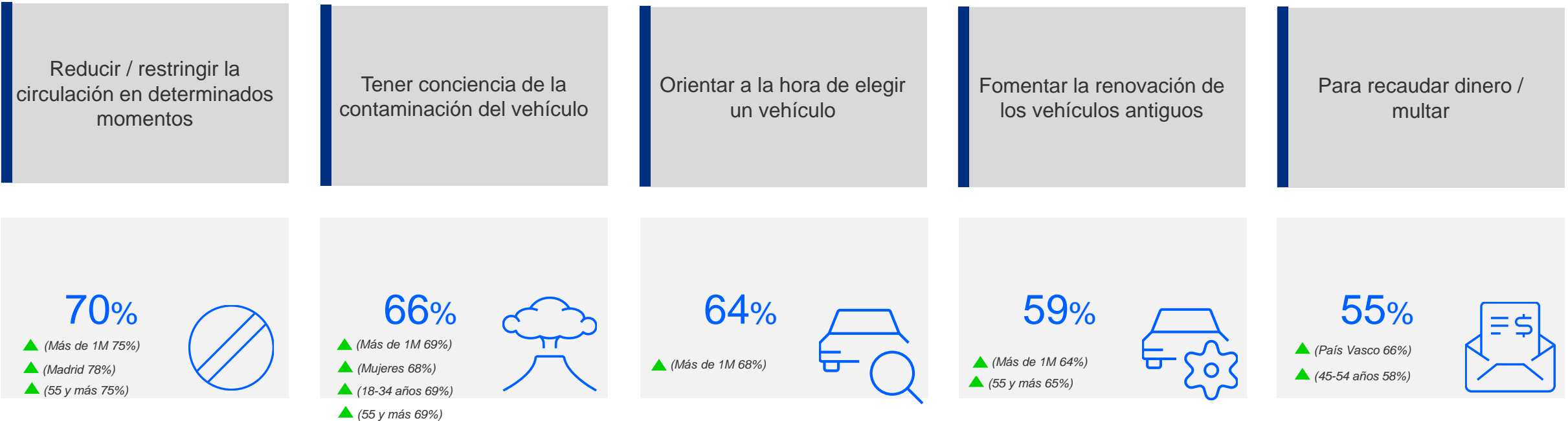
Base: No tiene puesta etiqueta en su vehículo (1774)



¿Tienes puesta en tu vehículo la etiqueta medioambiental? // ¿Qué tipo de etiqueta medioambiental tiene tu vehículo? // ¿Por qué no tienes puesta la etiqueta medioambiental en tu vehículo?

Restringir la circulación y concienciar a la población son las principales utilidades de las etiquetas medioambientales, especialmente en grandes poblaciones

Utilidad etiquetas ambientales (%)



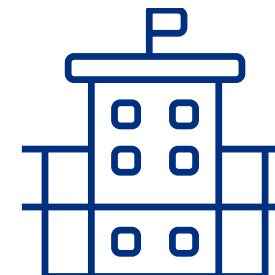
Base Total (4.004)

¿Dirías que las etiquetas medioambientales de los vehículos sirven para...?

- Para hablar de movilidad sostenible primero **hay que hablar de contaminación de los vehículos**. En este sentido **9 de cada 10 opinan que es un problema importante o muy importante**, aunque también es cierto que **la industria es para los entrevistados el principal elemento que contribuye a la contaminación en las ciudades** (64% en primera opción), seguido de los vehículos particulares (13%) y las calefacciones (9%).
- No obstante si tenemos en cuenta todos los vehículos y las menciones en las tres primeras posiciones, los vehículos y la industria obtienen niveles similares de contribución a la contaminación (86%).



- Respecto de **si considera que el Ayuntamiento está tomando medidas encaminadas para reducir la contaminación**, en líneas generales, **casi la mitad de la muestra, opina que no**, aunque una cuarta parte sí consideran las medidas adecuadas, algo que se da especialmente en Cataluña (32%), Madrid (31%) y País Vasco (41%). En Andalucía y Canarias (casi 6 de cada 10) tienen una opinión más crítica con las acciones de sus ayuntamientos, algo que también se percibe entre los 18 y los 44 años.



El transporte gratuito en el centro de las ciudades, las ayudas al adquirir coches con etiqueta 0 o ECO, la bonificación fiscal a los vehículos menos contaminantes y los protocolos anticontaminación en ciudades de más de 50.000 habitantes, son las medidas con mayor grado de aceptación.

- Lógicamente entre las mujeres, que son habitualmente más usuarias del transporte público, se incrementan las medias en este sentido, como son el Transporte público gratuito disponible en el centro de las ciudades (82%) y el Abono transporte gratuito durante 3 años a cambio del coche antiguo (63%), siendo esto último también una importante demanda entre los 18 y los 34 años, junto con fomentar el uso de vehículos de alquiler y el Incremento de la fiscalidad a los vehículos más contaminantes.
- Los mayores en cambio demandan más Ayudas directas a la adquisición de vehículos “etiqueta 0” o “Eco” (84%), Transporte público gratuito disponible en el centro de las ciudades y Bonificación fiscal a vehículos menos contaminantes (80%).
- Por regiones, en aquellas con mayor población (más de 1 millón de habitantes) y en concreto en Madrid, es donde se observan opiniones más favorables al Abono transporte gratuito durante 3 años a cambio del coche antiguo, a las restricciones de acceso al centro de vehículos particulares y a la prohibición de estacionamiento de vehículos sin etiqueta. En Cataluña, en cambio, se incrementan las respuestas en Ayudas directas a la adquisición de vehículos “etiqueta 0” o “Eco”, al transporte público gratuito disponible en el centro de las ciudades, la bonificación fiscal a vehículos menos contaminantes y el incremento de la fiscalidad a los vehículos más contaminantes.

Ahora bien, a lo que no se está dispuesto es a pagar más impuestos para financiar acciones que favorezcan la movilidad sostenible en las ciudades, especialmente entre los mayores de 45 años, los más jóvenes en cambio, sí están a favor de pagar más (53%), así como en poblaciones ed más de 1 millón de habitantes (44%)

- En relación **con la etiqueta medioambiental** de los vehículos, **1 de cada 2 dice no tenerla puesta**, cifra que se incrementa en Andalucía (61%), Aragón (70%), Baleares (69%), Canarias (64%), Valencia (63%), Galicia (73%) y País Vasco (71%). **Solo Madrid y Cataluña destacan por una mayor grado de uso de la etiqueta** (79% y 68% respectivamente)
- De los motivos para no ponerla destaca **fundamentalmente el pensamiento de que no es necesaria**, una opinión de mayor calado entre los hombres **o porque desconocen para que sirven**, mucho más citado por las mujeres. También es destacable un **importante mayor número de respuestas a no tenerla por la antigüedad del vehículo en Madrid** (17%)..
- Respecto de la **utilidad de las etiquetas, destaca la posibilidad de reducir o restringir la movilidad de ciertos vehículos, así como la concienciación del grado de contaminación del vehículo que se posee**, algo que, además incide a la hora de decidir qué vehículo se va a adquirir.
 - Unos resultados que **se incrementan en el caso de utilizarlas para reducir la movilidad en Madrid** (78%) a lo que se suma **una opinión mayor sobre el fin recaudatorio en País Vasco** (66%).
 - Con casi 7 de cada 10 respuestas, las mujeres, los más jóvenes y los más mayores también presentan una clara mayor opinión sobre la concienciación que puede generar las etiquetas en relación con la contaminación del vehículo, mientras que entre los 45-54 son más dados a pensar en un fin recaudatorio (58%).
 - A partir de los 55 años también cobra mayor opinión la utilidad de las etiquetas para restringir la circulación y fomentar la renovación del parque automovilístico

4

Movilidad accesible



Un tercio de los conductores son positivos en cuanto a la evolución de la calidad de los desplazamientos, especialmente entre los más jóvenes, aunque no hay una valoración alta del transporte público, aunque el autobús y el cercanías mejoran en grandes poblaciones

Evolución calidad del desplazamiento (%)

- ▲ (Más de 1M 38%)
- ▲ (De 500.000 a 1M 39%)
- ▲ (55 y más 51%)



Ha mejorado



Sigue igual



Ha empeorado



Valoración de transporte público (Media 0-10)



Metro 6,21



Autobús 6,12

- ▲ (Más de 1M 6,77)
- ▲ (De 500.000 a 1M 6,70)



Cercanías 5,85

- ▲ (Más de 1M 6,43)



Metro Ligero 5,62



Alquiler de Bicicleta 5,62

- ▲ (Más de 1M 6,29)
- ▲ (De 500.000 a 1M 6,56)



Tranvía 5,59

Base Total (4.004)

¿Cómo crees que ha evolucionado la calidad general (tiempo, comodidad, etc) de tus desplazamientos durante el último año...? // En una escala de 0 a 10, valora la calidad de la oferta de transporte público en tu ciudad ?

No hay una valoración alta del transporte público, aunque mejora notablemente en Madrid y País Vasco. Canarias Murcia y Galicia los más críticos

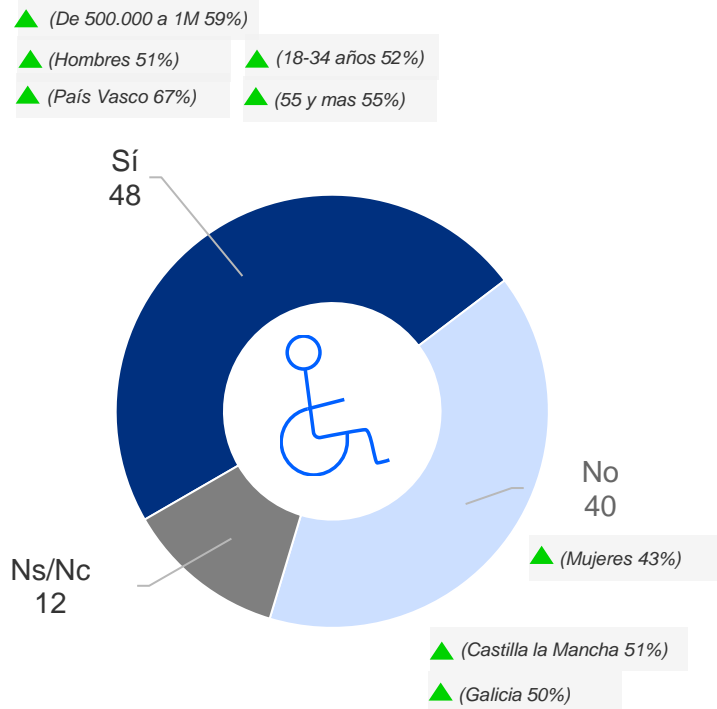
Valoración de transporte público (Media 0-10)



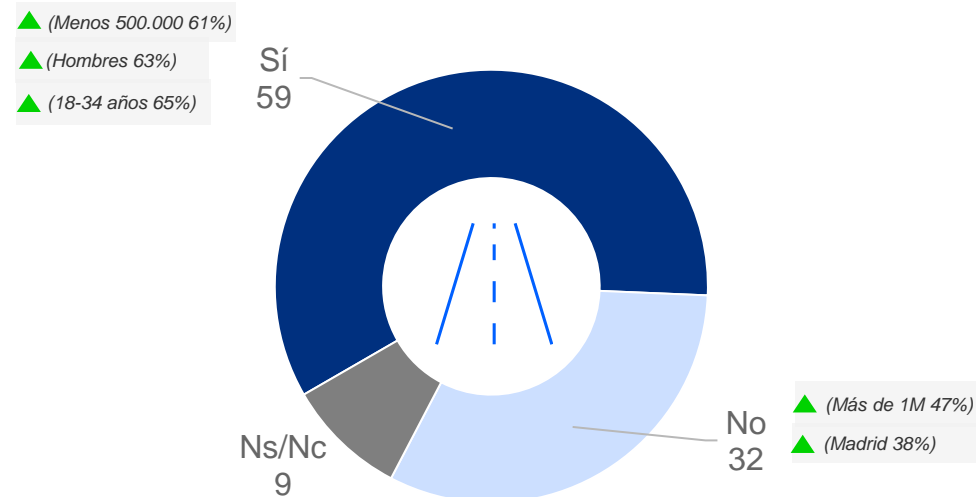
Base Total (4.004)
 En una escala de 0 a 10, valora la calidad de la oferta de transporte público en tu ciudad

No sólo no hay una valoración alta del transporte público, sino que se percibe un amplio margen de mejora en cuanto a la accesibilidad de personas con movilidad reducida y a la seguridad en los desplazamientos a pie con menores

Accesibilidad para personas con movilidad reducida (%)



Segura para desplazamientos a pie de menores (%)



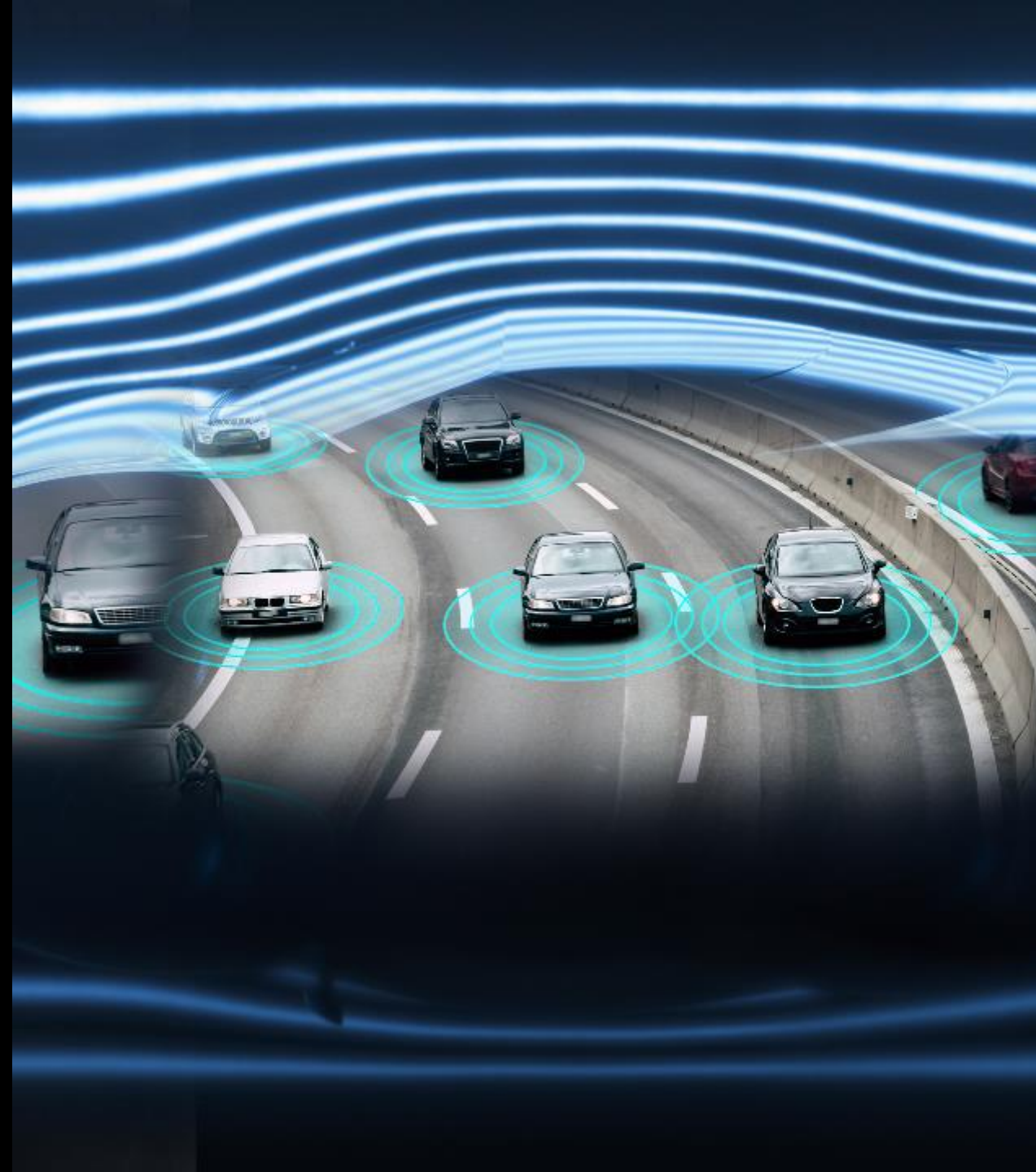
Base Total (4.004)

¿Consideras que tu ciudad es un lugar accesible para personas con movilidad reducida? // ¿Consideras segura tu ciudad para los desplazamientos a pie de los menores?

- **Sobre la evolución en la calidad general** (tiempo, comodidad, etc) **de los desplazamientos** en el último año, y aunque la mayoría creen que sigue igual, sí **hay un importante porcentaje, una tercera parte, que creen que ha mejorado**, algo que es especialmente visible entre los entrevistados de 18 a 34 años (51%)
- Una **valoración** que no afecta por igual en cuanto al tipo **de transporte**, y aunque en general **no hay valoraciones altas, el metro es el medio mejor valorado** (6,21 de media), **seguido del autobús** (6,12).
 - No obstante, es importante discriminar por Comunidades. De esta forma vemos como el metro incrementa su valoración entorno al 7 en Madrid (6,81) y con un 7,7 en País Vasco. También mejora significativamente las valoraciones de los autobuses y del Cercanías en Madrid (6,61 y 6,84 respectivamente) y en País Vasco (6,65 y 6,45), a lo que hay que añadir el tranvía en País Vasco (6,5) y Aragón (6,93).
 - Murcia, Canarias y Galicia los más críticos con la mayor parte de las valoraciones por debajo de 5.
- Sobre la **adaptación de la ciudad a personas con movilidad reducida**, algo **menos de la mitad afirman que sí están preparadas**, cifra que se eleva en el País Vasco a casi 7 de cada 10 y entre los hombres, en el target más joven y entre los mayores de 55 (1 de cada 2).
 - No obstante, y en sentido contrario hay **casi 4 de cada 10 que piensan que no se está preparado**, resultado que es más apreciable entre las mujeres (43%) y las Comunidades Autónomas de Baleares, Castilla La Mancha y Galicia.
- Una situación parecida se da cuando lo que se pregunta es **sobre la seguridad de las ciudades en los desplazamientos a pie con menores, donde el 59% dice que son seguras**, por el 32% que opinan en sentido contrario. Por Comunidades únicamente en poblaciones grandes y en especial en Madrid se incrementa la sensación de inseguridad (38%), y por edades, los más jóvenes son quienes se sienten más seguros (65%), percepción que también es mayor entre los hombres (63%).

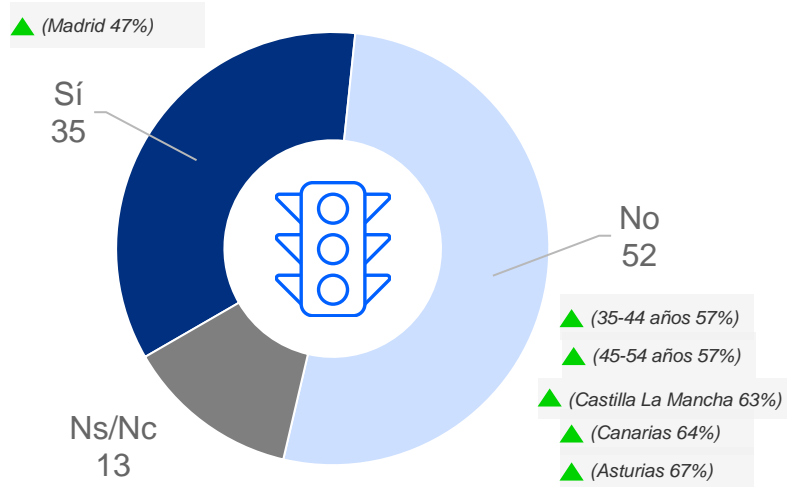
5

Movilidad conectada



1 de cada 2 cree que no hay suficiente información sobre el tráfico en tiempo real, lo que podría solucionarse con apps que ayuden a mejorar la movilidad y a planificar mejores rutas y más rápidas, ante lo cual, los conductores estarían dispuestos a ceder sus datos personales

Información tráfico y desplazamiento (%)



Facilitar datos a terceros (%)

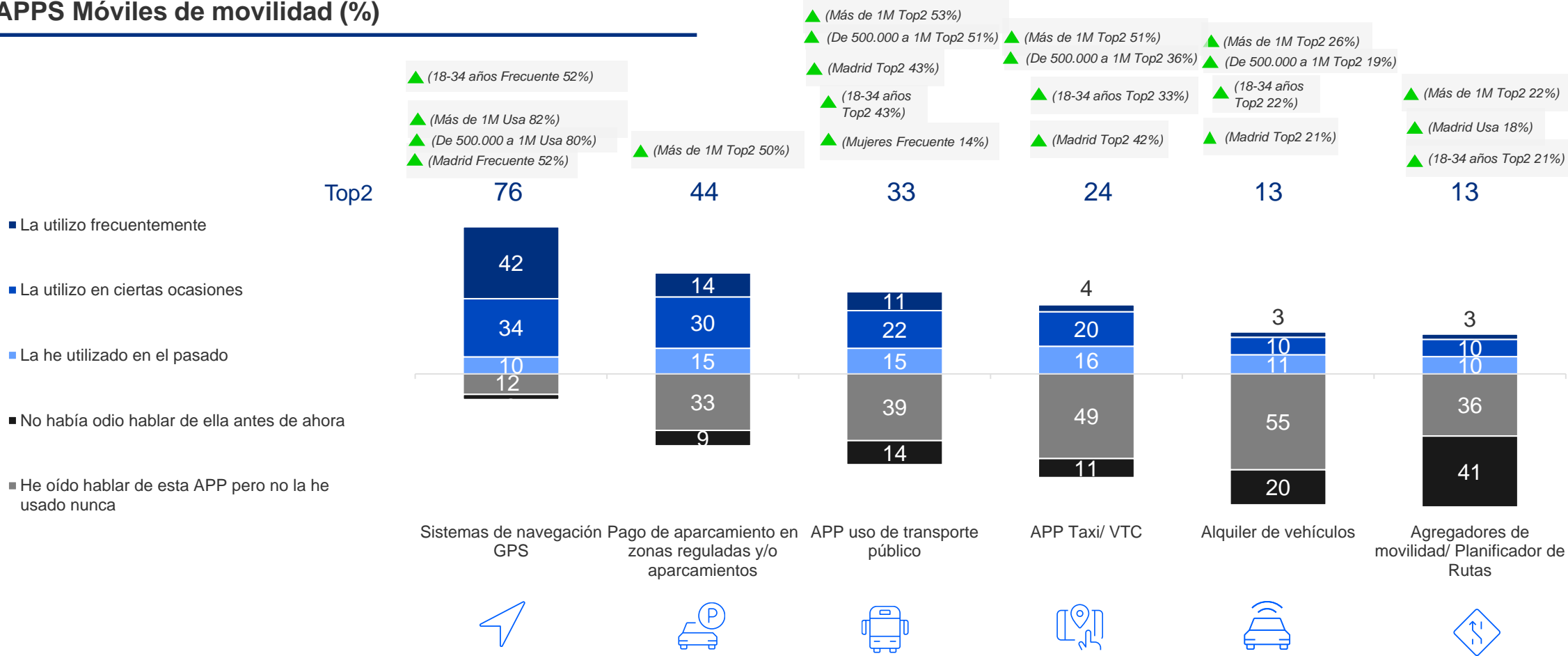


Base Total (4.004)

¿Consideras que en tu ciudad dispones de suficiente información en tiempo real sobre la situación del tráfico y alternativas de desplazamiento? // Estarías dispuesto a facilitar tus datos de movilidad personal a terceros para...

Los sistemas de navegación son claramente las apps más utilizadas. Los agregadores de movilidad los menos conocidos

APPS Móviles de movilidad (%)

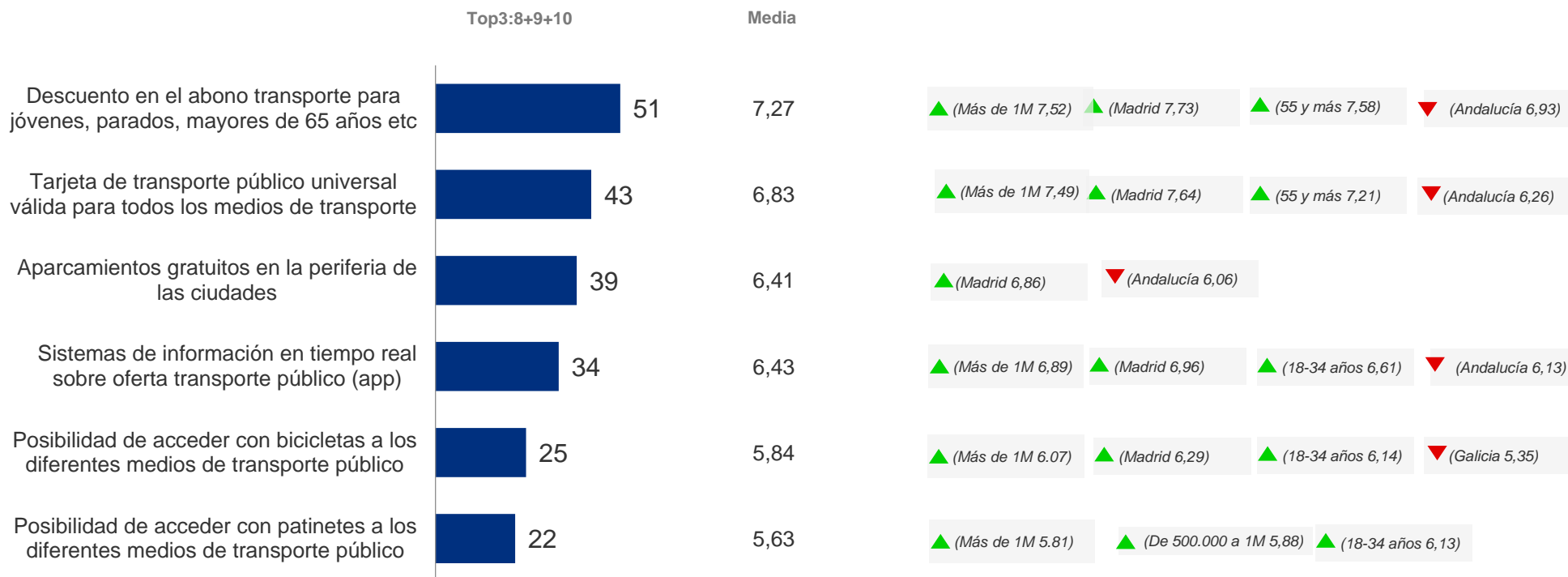


Base Total (4.004)

¿Hasta qué punto estás familiarizado con estas APP móviles para gestionar tu movilidad personal?

Los descuentos en el abono de transporte y la tarjeta de transporte público universal son las soluciones más valoradas especialmente en Madrid y por los más mayores

Valoración soluciones movilidad (%)

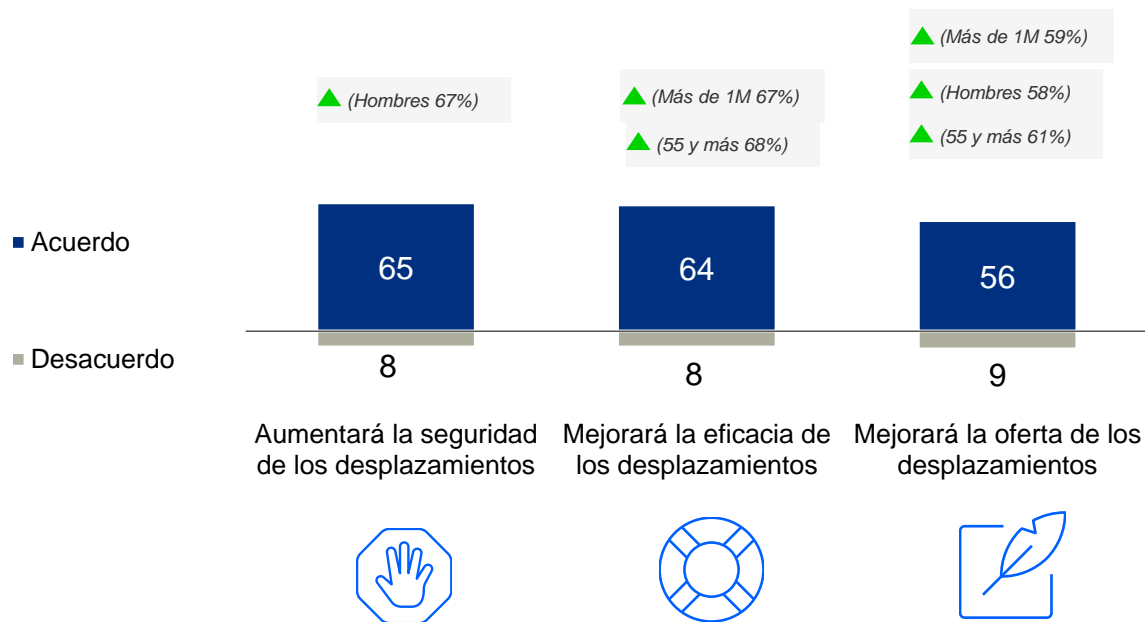


Base Total (4.004)

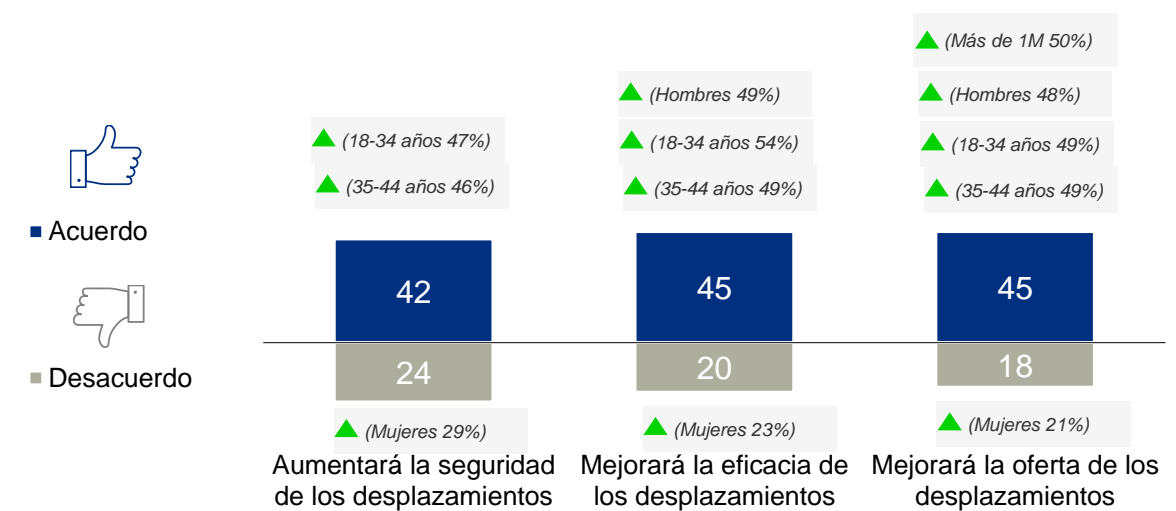
En una escala de 0 a 10 valora las siguientes soluciones de movilidad de la Administración Pública

Las nuevas tecnologías de conectividad y ayuda al conductor aumentará la seguridad y mejorará tanto la eficacia como la oferta de los desplazamientos. En cambio no hay tanta confianza en el vehículo sin conductor

Nuevas tecnologías (%)



Vehículo autónomo (%)

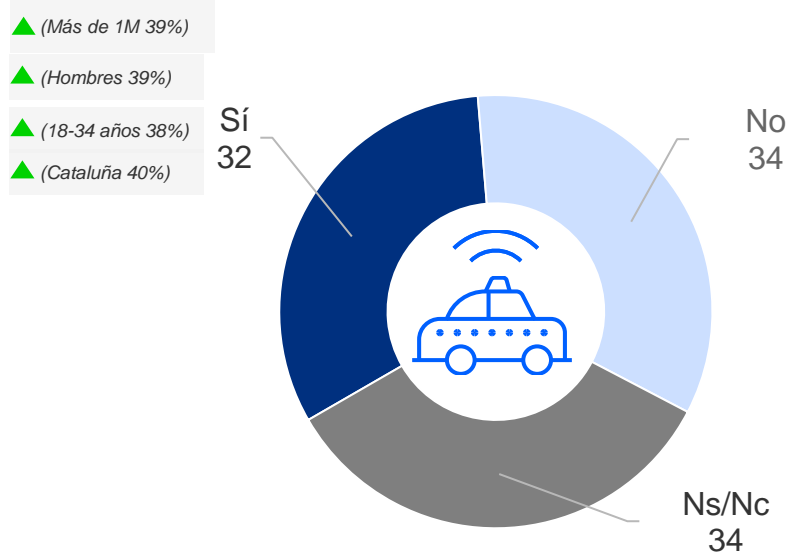


Base Total (4.004)

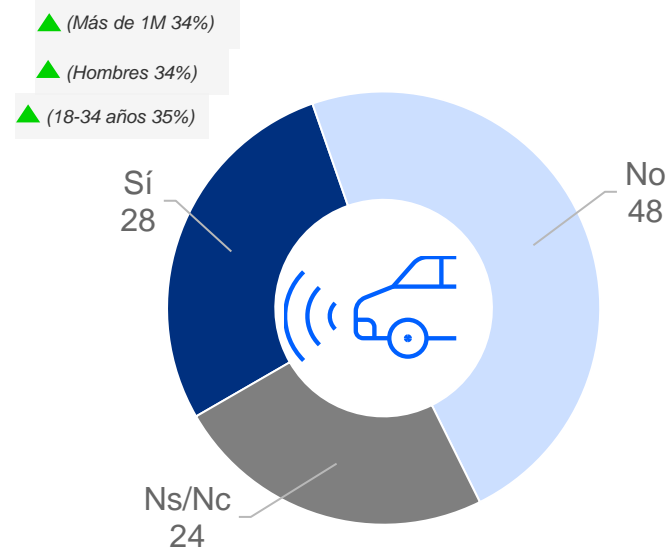
¿Cómo crees que las nuevas tecnologías de conectividad y de ayuda al conductor afectará a la movilidad en la ciudad? // ¿Crees que la llegada del vehículo autónomo (sin conductor) afectará al futuro de la movilidad en la ciudad?

Una falta de confianza a viajar sin conductor que vemos cuando se pregunta si subiría a este tipo de vehículos

Vehículo de transporte público SIN conductor, ¿lo usaría? (%)



Vehículo particular SIN conductor, ¿lo usaría? (%)



Base Total (4.004)

Respecto a los vehículos autónomos, sin conductor. ¿Utilizarías un vehículo de transporte público si supieras que no tiene conductor? // ¿viajarías hoy en un vehículo particular completamente autónomo (sin conductor)?

- Respecto **de la información sobre el tráfico en las ciudades casi 1 de cada 2 cree que no hay suficiente información al respecto**, porcentaje que se incrementa entre los 35-54 años y en las Comunidades de Asturias, Canarias y Castilla La Mancha. En cambio, en Madrid la percepción es contraria, donde casi 1 de cada 2 creen que sí hay información suficiente.
- Una situación a que a priori podría favorecer la utilización de determinadas apps que favorezcan y ayuden a los conductores. De hecho, **los conductores estarían dispuestos a ceder los datos personales a terceros si así ayudamos a planificar mejores rutas y más rápidas, promover una movilidad más segura y sostenible**, resultados que se incrementan significativamente entre los hombres y mayores de 55 años



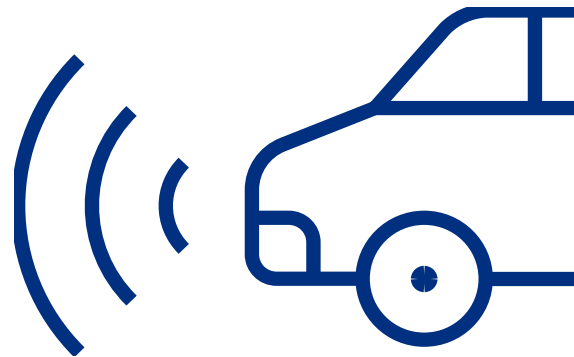
- En línea con lo anterior, **los sistemas de navegación son las apps de movilidad más utilizadas** con casi tres cuartas partes de los conductores, **seguido del pago de aparcamiento en zona regulada y las app para el uso de transporte público** con un uso del 40%-45%.



- En la vertiente contraria **vemos un uso minoritario tanto del alquiler de vehículos como de los agregadores de movilidad/planificador de rutas**, con un uso entorno al 15%. La diferencia entre ambos es que esta última app tiene un alto grado de desconocimiento (40% ni siquiera había oído hablar de ellas).
- Unas apps que con carácter general presentan un nivel de uso mayor entre los más jóvenes y especialmente en Madrid, en concreto los sistemas de navegación, el alquiler de vehículos, las apps taxi/VTC, app transporte publico y agregadores de movilidad.
- Entre las mujeres también se destaca en mayor medida que entre los hombres las del transporte público (14% de uso frecuente).

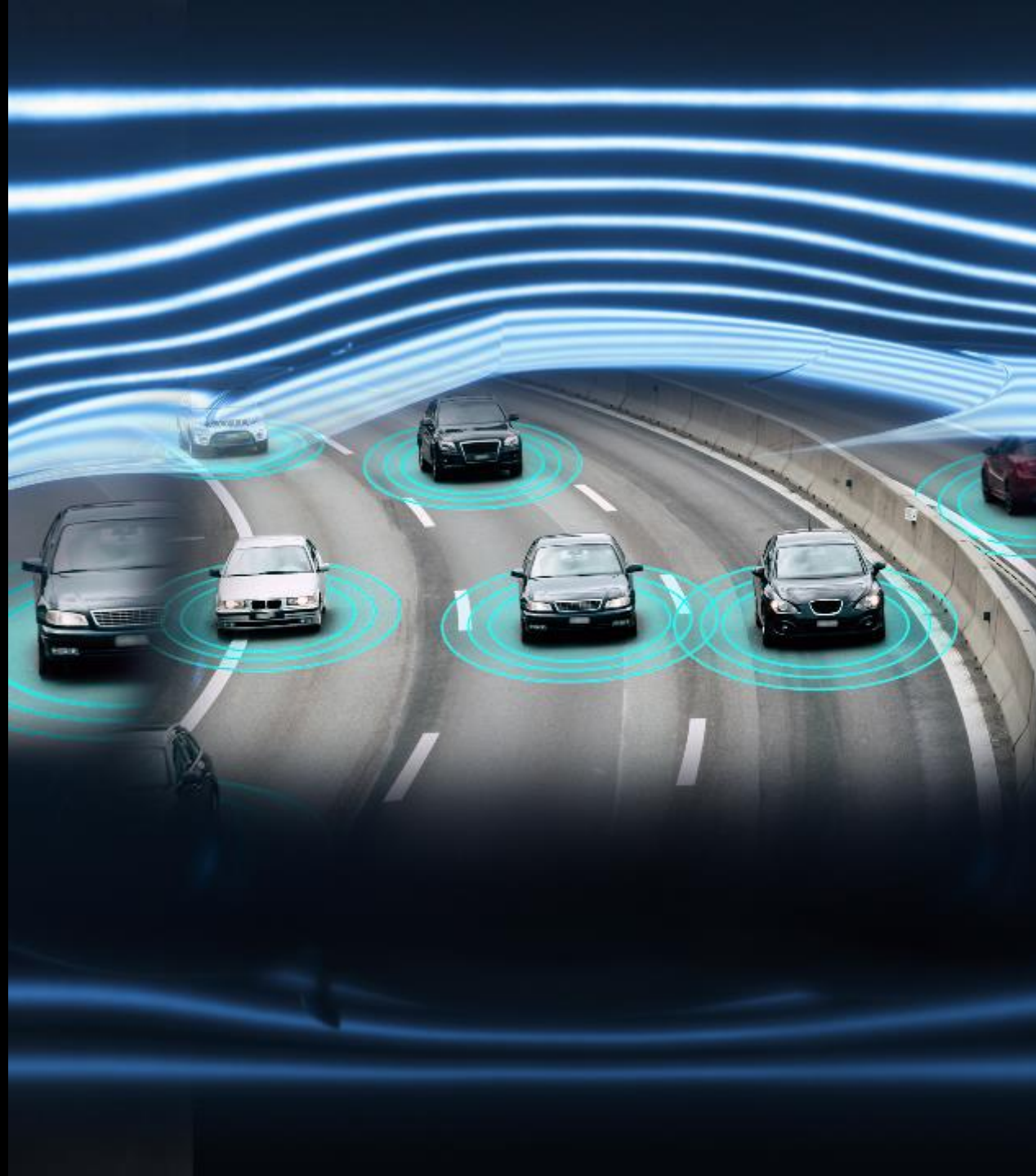
- En cuanto a la valoración que se hace sobre diferentes soluciones de movilidad, se puede observar cómo **los descuento en el abono transporte para jóvenes, parados, mayores de 65 años es lo más valorado** con más de la mitad de la muestra en el top 3 (8+9+10) con una media de 7,27, **seguido por la tarjeta de transporte público universal**, mientras que la posibilidad de acceder con bicicleta y patinetes a diferentes medios de transporte es lo menos valorado.
- Madrid y en general en las grandes poblaciones, es donde encontramos una valoración claramente mayor en cuanto a los aparcamientos gratuitos en la periferia, tarjeta de transporte publico universal, descuento del abono joven, parados y mayores de 65, y sistemas de información e tiempo real

- En lo que **sí hay un cierto consenso es que las nuevas tecnologías de conectividad y ayuda al conductor aumentará la seguridad y mejorará tanto la eficacia como la oferta de los desplazamientos**, una opinión que destaca especialmente entre los mayores de 55 años
- Analizando los datos por diferentes variables sociodemográficas, no se perciben grandes diferencias de forma generalizada, aunque si vemos como en Madrid se incrementa la valoración de los aparcamientos gratuitos en las periferia (6,86 de media), los sistemas de información en tiempo real sobre oferta transporte público (6,96), los descuento en el abono transporte para jóvenes, parados, mayores de 55 años (7,73) y la Tarjeta de transporte público universal válida para todos los medios de transporte (7,64), estos dos últimos también entre los mayores de 55 años (7,58 y 7,21 respectivamente)
- Entre los jóvenes únicamente destaca la posibilidad de acceder con patinetes a los diferentes medios de transporte público



- En cambio, **cuando hablamos de vehículo autónomo, ya no esta tan clara la confianza hacia la seguridad y la eficiencia en los transportes**. Menos de la mitad de los encuestados creen que puede mejorar la seguridad y eficacia en los viajes, una situación que se agudiza entre las mujeres
- De hecho, **no existe mucha confianza a viajar en un vehículo sin conductor ya sea particular o de transporte público**, donde menos de una tercera parte afirman que sí que viajarían, siendo los hombres y los más jóvenes (18-34 años) quienes muestra una mayor confianza en este sistema.

6 Conclusiones



CENTRO DE ESTUDIOS
DE SEGURIDAD VIAL

1

La Covid -19 ha modificado nuestros hábitos de desplazamiento, incrementando los vehículos particulares y disminuyendo el uso del transporte público

2

La percepción de seguridad en los desplazamientos no ha mejorado en gran medida en el último año. Las distracciones por el uso de dispositivos móviles, la velocidad y la escasa distancia de seguridad son los principales problemas

3

Reducir la velocidad en las ciudades y una mayor y mejor formación de los conductores son las principales demandas de los conductores

4

La industria es el principal motivo en el incremento de la contaminación, seguido de los vehículos, que aun así es considerado un problema grave

5

Clara oposición a pagar más impuestos pero cierta aceptación a ceder datos a terceros de cara a mejorar la movilidad sostenible

6

Cierta crítica en la gestión de los Ayuntamientos en la lucha contra la contaminación. El transporte gratuito en las ciudades y ayudas o bonificaciones fiscales al adquirir vehículos menos contaminantes las medidas mejor valoradas

7

Critica a las Administraciones que también se da en cuanto a los medios de transporte: No hay una buena valoración del transporte público en las ciudades, a la vez que hay una clara demanda de mejora tanto en la adaptación a personas con movilidad reducida como a la seguridad a la hora de desplazarse a pie

8

De las apps disponibles, los sistemas de navegación son los más utilizados, seguidos del pago en aparcamientos regulados y del uso del transporte público. Uso minoritario tanto del alquiler de vehículos como de los agregadores de movilidad

9

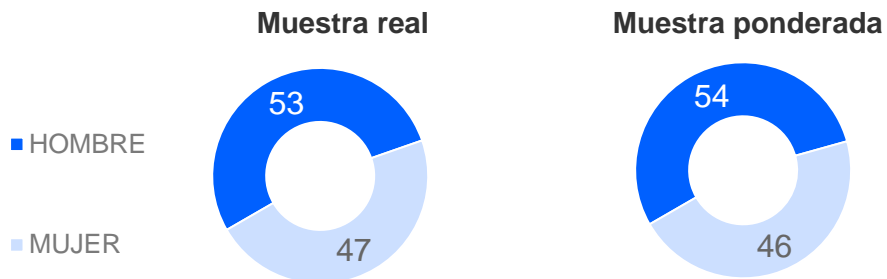
Se demanda una mayor información en tiempo real del tráfico en las ciudades a la vez que se valora muy positivamente los descuentos en los abonos de transporte y de la tarjeta de transporte universal

10

Existe la creencia de que las nuevas tecnologías de conectividad aportarán un plus en la seguridad y la eficacia en los desplazamientos, aunque hay excepciones, como los vehículos sin conductor, donde no se genera la confianza suficiente para generalizar su uso.

Muestra: Representatividad del colectivo de conductores (DGT)

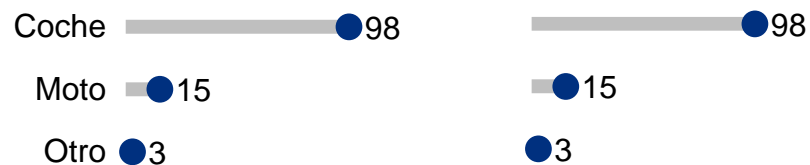
Sexo (%)



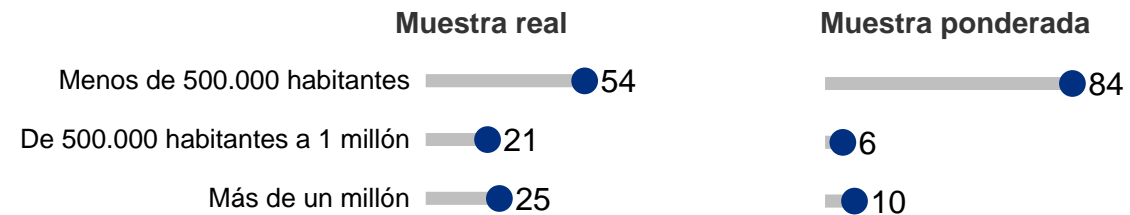
Edad (%)



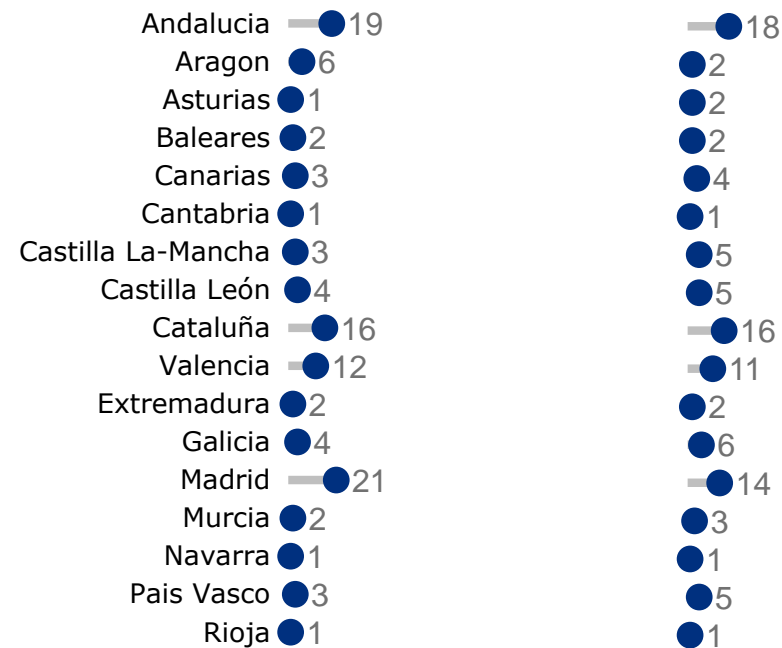
Tipo de transporte (%)



Hábitat (%)



Región (%)



Base Total (4.004)



ESTUDIO DE
MOVILIDAD
SEGURA Y
SOSTENIBLE



estudio realizado por
KANTAR INSIGHTS

KANTAR