

ESTUDIOS

# Estudio sobre Hábitos y Actitudes de los no Usuarios Habituales hacia el Transporte Público Urbano Colectivo

[www.idae.es](http://www.idae.es)



003



asociación de empresas gestoras  
de los transportes urbanos colectivos



Estudios IDAE 003: Estudio sobre hábitos y actitudes de los no usuarios habituales hacia el transporte público urbano colectivo.

Autores: Jesús Pedro García Montes y Claudio Míguez Gómez (Dpto. de Planificación y Estudios del IDAE), Ángel Cediell Galan (Dpto. de Transporte del IDAE), Antonio Rodríguez del Cañizo (ATUC).

Coordinación y revisión: Carlos García Barquero (Jefe del Dpto. Planificación y Estudios del IDAE), Isabel del Olmo (Jefa del Dpto. Transporte del IDAE), Jesús Herrero Gamón (ATUC).

Trabajo de campo realizado por COTESA.

Edita: IDAE, ATUC

Maquetación: Israel Angulo Amigo

Cualquier reproducción, parcial o total, de la presente publicación debe contar con la aprobación por escrito del IDAE y ATUC.

# ÍNDICE

1 Resumen Ejecutivo.....	5
1.1.    Objetivo del estudio.....	5
1.2.    Metodología.....	5
1.3.    Diseño del cuestionario.....	6
1.4.    Trabajo de campo.....	6
1.5.    Conclusiones.....	7
2 Objeto de estudio.....	9
3 Definición del universo y caracterización de la muestra.....	15
3.1.    Caracterización de la muestra.....	17
4 Resultados de la encuesta.....	37
4.1.    Movilidad de los no usuarios habituales del transporte público.....	37
4.1.1.    Uso de los distintos modos de transporte público urbano colectivo disponibles en su ciudad.....	37
4.1.2.    Disponibilidad de tarjeta de transporte público o bono de transporte.....	41
4.1.3.    Motivos de uso de los distintos modos de transporte público urbano.....	41
4.1.4.    Conocimiento del sistema de transporte público urbano existente en su ciudad.....	45
4.1.5.    Valoración de la calidad del transporte público urbano de su ciudad.....	47
4.1.6.    Modos empleados habitualmente para desplazarse y motivos de desplazamiento.....	50
4.1.7.    Análisis del desplazamiento más habitual.....	62
4.1.8.    Posibilidad de realizar el desplazamiento más habitual en transporte público.....	65
4.1.9.    Principales motivos por los que no se utiliza / se utiliza poco el transporte público urbano de su ciudad.....	67
4.2.    Motivos para utilizar más el transporte público.....	71
4.2.1.    Uso del transporte público urbano en caso de tener dificultades de aparcamiento en el destino habitual.....	71
4.2.2.    Uso del transporte público urbano en caso de poder aparcar al lado de una estación o parada.....	72
4.2.3.    Mejoras que debería incluir el transporte público urbano para hacer mayor uso del mismo.....	73
4.2.4.    Mayor uso del transporte público urbano si se cumpliesen los requisitos señalados.....	75
4.2.5.    Valoración de una serie de cuestiones relacionadas con el transporte público.....	77
4.3.    No usuarios habituales con opciones de uso del transporte público.....	81
4.3.1.    No usuarios habituales con potencial de trasvase hacia el transporte público: público objetivo.....	81
4.3.2.    Principales barreras del público objetivo para el no uso del transporte público.....	96
4.3.3.    Motivos del público objetivo para un mayor uso del transporte público.....	98
5 Conclusiones.....	101



# 1 Resumen Ejecutivo.

Se exponen a continuación los principales puntos que definen el **Estudio sobre hábitos y actitudes de los no usuarios habituales hacia el transporte público urbano colectivo**.

## 1.1. Objetivo del estudio.

El objetivo marco de este estudio es identificar para un conjunto de ciudades de más de 100.000 habitantes y para la población definida como “no usuaria habitual” del transporte público urbano colectivo, cuáles son sus principales hábitos de movilidad y qué potencialidad hay en esta población para convertirse en usuaria / usuaria más habitual del transporte público de su ciudad.

En este sentido, se entiende como “no usuario habitual” del transporte público urbano colectivo a toda persona mayor de 15 años residente de forma permanente o temporal en las ciudades seleccionadas para la muestra y que no es usuaria del transporte público o bien lo usa un máximo de un día a la semana.

## 1.2. Metodología.

La propuesta metodológica para esta investigación se define del siguiente modo:

Para la identificación, cuantificación y caracterización de los no usuarios habituales y los potenciales usuarios de transporte público se llevó a cabo una encuesta telefónica basada en un muestreo aleatorio estratificado, tomando como variable básica de estratificación el tamaño de la ciudad y teniendo en cuenta la oferta de modos de transporte públicos.

En concreto los estratos definidos son:

1. Grandes áreas metropolitanas (más de 1.000.000 de habitantes).
2. Ciudades de tamaño mediano-grande con modo ferroviario urbano (de entre 300.000 y 1.000.000 de habitantes).
3. Ciudades de tamaño mediano con autobús como único medio urbano (entre 200.000 y 300.000 habitantes).
4. Ciudades medianas-pequeñas (entre 100.000 y 200.000 habitantes).

Dentro de cada estrato se repartió la muestra correspondiente entre las ciudades integrantes de un modo proporcional a su población, asegurando un mínimo de encuestas en cada una de ellas.

Además, se controlaron las cuotas de sexo y edad para evitar una posible presencia excesiva de determinados estratos.

La ficha técnica resume la metodología de trabajo:

<b>UNIVERSO</b>	Población mayor de 15 años no usuaria de transporte público residente en las localidades seleccionadas.
<b>TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN</b>	Técnica multicanal (teléfono, e-mail, fax...).
<b>DISEÑO MUESTRAL</b>	Muestreo aleatorio estratificado: tamaño de población y modos de transporte.
<b>TAMAÑO MUESTRAL</b>	2.100 encuestas (500 encuestas Grupo 1 y 2; 550 encuestas Grupo 3 y 4).
<b>ERROR DE MUESTREO</b>	$\pm 2,14\%$ para datos globales, y $< \pm 5\%$ por estrato con un nivel de confianza del 95% y $p=q=0,5$ .

### 1.3. Diseño del cuestionario.

Se diseñó un modelo de cuestionario, ver Anexo 2 que permitiera alcanzar todos los objetivos planteados para el estudio en cuanto a la completa caracterización sociodemográfica de los no usuarios habituales y los potenciales usuarios, hábitos de desplazamiento (motivos, modos y tiempo), conocimiento y valoración del sistema de transporte público de su ciudad, barreras detectadas para éste y sus posibles puntos de mejora y percepción general sobre el transporte público.

Este formulario fue sometido a pruebas de testeo con la finalidad de verificar la adecuación de su contenido, estructura y tamaño. A partir de los resultados de estas pruebas (técnica y práctica) se confeccionó el modelo definitivo de formulario empleado en el trabajo de campo.

### 1.4. Trabajo de campo.

Antes del inicio del trabajo de campo propiamente dicho se desarrollaron diferentes tareas destinadas a garantizar la adecuación del desarrollo de las entrevistas; destacando la preparación de todos los materiales de trabajo como cuestionarios, listados telefónicos de las distintas ciudades de la muestra y aplicación de carga de datos; junto con la formación del personal de campo (personal encuestador y supervisor).

La recogida de información se desarrolló durante el mes de mayo de 2016.

Tras la realización de las encuestas, cuya grabación era automática, se procedió a desarrollar las tareas de depuración y validación de los datos al objeto de identificar posibles inconsistencias en los mismos, procediendo en estos casos a su corrección (si era posible) o eliminación de la encuesta por falta de consistencia de su información.

Una vez validada toda la base de datos de las encuestas se procedió a su explotación estadística, siguiendo los criterios establecidos para ello; explotación global, por grupo, por ciudad y contrastes adicionales de dos o más variables.

## 1.5. Conclusiones.

Las principales conclusiones que se obtienen de la investigación se resumen a continuación:

- > Los definidos como “no usuarios habituales” del transporte público urbano colectivo pueden estimarse en torno al 77,6% del total de la población (mayores de 15 años) residente en las ciudades investigadas. Pero no todos ellos pueden considerarse como potenciales usuarios de estos modos de transporte públicos. Son varios los motivos para tal exclusión destacando la falta de necesidad de uso del transporte público, la preferencia por caminar o ir en bici o el uso obligado del vehículo privado para los desplazamientos más habituales. Además, tampoco se tienen en cuenta aquellos que explícitamente señalan que no usarían o más de lo que lo hacen, el transporte público.
- > Por tanto, del total de no usuarios, el 34% se identifica como **público objetivo** o potenciales usuarios del transporte público; cifra que en valor absoluto alcanza los **3.764.517 personas** sobre el total de población de las ciudades investigadas.
- > Esta población objetivo tiene diferencias en cuanto a su perfil y demandas en función del tamaño de la ciudad en la que reside. Si bien en términos generales, se trata de personas con una edad entre los 25 y 64 años, un elevado porcentaje de trabajadores en activo y que disponen de carnet y vehículo privado para sus desplazamientos; modo que emplean de manera más habitual que el conjunto de la población no usuaria.
- > Las diferencias respecto a esta pauta general se identifican sobre todo en los Grupos 1 y 4. En la población de las ciudades de mayor tamaño la edad media es mayor, registrándose también menos disponibilidad de vehículo privado para los desplazamientos. Sin embargo, el Grupo 4 está formado por una población más joven y que dispone en una amplia mayoría de vehículo privado para sus desplazamientos.
- > Esta preferencia por el uso del vehículo privado se convierte en la principal barrera al uso del transporte público, aunque puede convertirse en una oportunidad y desafío para lograr que parte de esta población deje su coche y apueste por el transporte público.

Otras de las barreras que se detectan también vienen marcadas por las percepciones propias de cada tipo de ciudad. La falta de un servicio adecuado por el excesivo tiempo que tarda, la lejanía de las paradas, la baja frecuencia de paso e incluso la carencia de servicio son puntos que tienen sus matices en función del tipo de ciudad de que se trate. Estos aspectos son a su vez los puntos de mejora demandados por esta población de cara a utilizar, o hacerlo más, el transporte público.

Así, para las grandes ciudades, el punto de mejora más destacado sería el precio. En el Grupo 2 se identifican una necesidad de incremento de la frecuencia de paso, un mejor precio y mejores combinaciones o transbordos. Este punto junto con la necesidad de trayectos más rápidos son las mejoras más destacables para el Grupo 3, compartiendo esta demanda con la población del Grupo 4.





## 2 Objeto de estudio.

A través del “**Estudio sobre hábitos y actitudes de los no usuarios habituales hacia el transporte público urbano colectivo**”, realizado para la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (en adelante Atuc) y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) se quiere conocer para un conjunto de ciudades de más de 100.000 habitantes, un conjunto de aspectos relacionados con los hábitos de movilidad de la población identificada como “no usuaria habitual” del transporte público urbano colectivo.

Los objetivos base establecidos para este estudio son:

1. Análisis de los hábitos y actitudes de los ciudadanos no usuarios habituales del transporte público en ciudades españolas de más de 100.000 habitantes.
2. Identificación de las barreras para el uso del transporte público y las motivaciones que favorecerían su uso.
3. Segmentación de los no usuarios habituales con objeto de definir una estrategia específica en cada segmento de usuarios de cara a fomentar el uso del transporte público.

En concreto, se persigue identificar dentro de la muestra de no usuarios habituales de transporte público a aquel colectivo con opciones reales de usar el transporte público, una vez puedan superarse las barreras que impiden o dificultan dicho trasvase modal. Además, es especialmente interesante cuantificar los usuarios que podrían trasvasarse al transporte público desde los modos motorizados (coche, moto y taxi), ya que desde el punto de vista del incremento de eficiencia del subsector de movilidad de personas, es el objetivo a perseguir.

De este modo, a través de la definición de sus desplazamientos, su percepción sobre el transporte público o las barreras que encuentran para el uso del mismo, se podrán definir una serie de estrategias destinadas a potenciar y motivar a esta parte de la ciudadanía para que incorpore en la mayor medida de lo posible; al transporte público urbano colectivo como una opción más en sus desplazamientos.

Para la elaboración del estudio se ha realizado una encuesta basada en 2.100 entrevistas que responde a la siguiente ficha técnica:

### a. **Ámbito espacial o geográfico del estudio:**

El estudio se circunscribe a todas aquellas ciudades seleccionadas de más de 100.000 habitantes: Madrid, Barcelona con su área metropolitana, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga, Murcia, Bilbao, Vitoria, Santa Cruz de Tenerife, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria, Alicante, Córdoba, Valladolid, Vigo, Gijón, A Coruña, Granada, Elche, Oviedo, Cartagena, Sabadell, Pamplona, San Sebastián, Burgos, Santander, Castellón de la Plana, Albacete, Badajoz, Salamanca, Huelva, Lleida, Tarragona, León y Cádiz.

**b. Universo.**

Conjunto de la población mayor de 15 años residente en las localidades seleccionadas que no sean usuarias habituales del transporte público.

Se ha definido como “no usuario” de transporte público aquella persona que no utiliza nunca el transporte público urbano colectivo cuya frecuencia máxima de uso es un día a la semana.

**c. Ámbito temporal del estudio.**

La recogida de información se realizó del 3 al 31 de mayo de 2016.

**d. Diseño muestral.**

Se ha empleado un **muestreo aleatorio estratificado** teniendo en cuenta el **tamaño de la localidad y los medios de transporte públicos** disponibles como variables básicas de estratificación. La distribución de las ciudades seleccionadas es la siguiente:

- 1. Grandes áreas metropolitanas (más de 1.000.000 de habitantes).** Comunidad de Madrid y Barcelona con su área metropolitana.
- 2. Ciudades de tamaño mediano-grande con modo ferroviario urbano (de entre 300.000 y 1.000.000 de habitantes).** Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga, Murcia, Bilbao, Vitoria y Santa Cruz de Tenerife.
- 3. Ciudades de tamaño mediano con autobús como único medio urbano (entre 200.000 y 300.000 habitantes).** Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria, Alicante, Córdoba, Valladolid, Vigo, Gijón, A Coruña, Granada, Elche, Oviedo, Cartagena y Sabadell.
- 4. Ciudades medianas-pequeñas (entre 100.000 y 200.000 habitantes).** Pamplona, San Sebastián, Burgos, Santander, Castellón de la Plana, Albacete, Badajoz, Salamanca, Huelva, Lleida, Tarragona, León y Cádiz.

Para cada estrato se realizó un control de cuotas para las variables sexo y edad.

**e. Tamaño de la muestra.**

El **tamaño muestral global obtenido es de 2.100 unidades**. En la tabla adjunta se refleja la población, muestra y error de muestreo para cada uno de los cuatro grupos.

	Población	Muestra	Error muestreo
Grupo 1	6.014.541	500	4,38%
Grupo 2	3.363.747	500	4,38%
Grupo 3	3.142.643	500	4,18%
Grupo 4	1.745.351	500	4,18%
<b>Total</b>	<b>14.266.282</b>	<b>2.100</b>	<b>2,14%</b>

La muestra para cada una de las localidades de estudio junto con su población de referencia y el error de muestreo a nivel individual, se presentan en la siguiente tabla.

		Población	Muestra	Error muestreo
G1	Madrid	3.583.364	260	6,08%
	Barcelona	2.431.177	240	6,33%
G2	Málaga	477.528	64	12,25%
	Zaragoza	569.982	67	11,97%
	Valencia	676.813	70	11,71%
	Sevilla	588.489	68	11,88%
	Murcia	362.895	61	12,55%
	Bilbao	302.966	59	12,76%
	Vitoria	208.339	56	13,09%
	S. C. Tenerife	176.735	55	13,21%

		Población	Muestra	Error muestreo
G3	Mallorca	339.847	45	14,61%
	Las Palmas G. C.	329.054	45	14,61%
	Alicante	278.707	44	14,77%
	Córdoba	275.592	43	14,94%
	Valladolid	266.042	43	14,94%
	Vigo	255.307	43	14,94%
	Gijón	243.189	42	15,12%
	Oviedo	194.928	41	15,30%
	Coruña	214.471	42	15,12%
	Granada	203.546	41	15,30%
	Elche	190.032	41	15,30%
	Cartagena	177.953	40	15,49%
	Sabadell	173.975	40	15,49%
G4	Pamplona	168.383	44	14,77%
	S. Sebastián	162.451	44	14,77%
	Burgos	151.561	43	14,94%
	Santander	153.085	43	14,94%
	Castellon de la Plana	144.745	43	14,94%
	Albacete	144.344	43	14,94%
	Badajoz	125.065	42	15,12%
	Huelva	122.489	42	15,12%
	Salamanca	128.511	42	15,12%
	Lleida	116.578	41	15,30%
	Tarragona	109.658	41	15,30%
León	112.891	41	15,30%	
Cádiz	105.590	41	15,30%	
<b>TOTAL</b>		<b>14. 266.282</b>	<b>2.100</b>	<b>2,14%</b>

El tamaño de la muestra para cada uno de los cuatro estratos garantiza para una situación de máxima incertidumbre ( $p=q=0,5$ ) garantiza, con un nivel de confianza del 95 %, un **error de muestreo de  $\pm 2,14$  % para datos globales.**

**f. Técnica de investigación.**

La realización de las entrevistas será mediante **Encuesta Telefónica**; en concreto aplicando la técnica denominada **CATI** (corresponde a las siglas Computer Assisted Telephone Interviewing); es decir, encuesta telefónica asistida por ordenador.



### 3 Definición del universo y caracterización de la muestra.

En primer lugar, es necesario definir claramente que se entiende por “no usuario habitual del transporte público urbano”: Se trata de aquella persona que no utiliza nunca el transporte público urbano colectivo o cuya frecuencia máxima de uso es un día a la semana.

Durante el trabajo de campo se realizó una primera tarea como es la de identificar y registrar a aquellas personas que sí son usuarias del transporte público urbano. Es decir, en el contacto telefónico, cuando una persona indicaba utilizar habitualmente el transporte público, se registraba esta situación (sin hacer la encuesta). De esta forma, puede establecerse la relación entre usuarios y no usuarios del transporte público, posibilitando la estimación del universo de no usuarios.

Pero además de esta información cada uno de los contactos telefónicos con la población fue registrado con el resultado de dicha llamada, puesto que no todas ellas daban lugar a una encuesta válida. Así, para la realización de las 2.100 encuestas que componen esta muestra fueron necesarias un total de 7.535 llamadas, cuyo resultado específico es el que se desglosa a continuación.

Resultado de llamada	%
Colabora (encuesta realizada)	27,9%
Encuesta sin finalizar	0,7%
Llamar en otro momento	1,0%
No colabora	43,6%
No encuestable	4,4%
Usuario habitual	7,0%
Tlf. erróneo	15,4%
<b>Total general</b>	<b>753</b>

El resultado más habitual ha sido la negativa a colaborar con la investigación (43,6%). Dentro de esta opción tienen cabida muchos argumentos (falta de tiempo por trabajo, atender asuntos personales, no se responde a encuestas telefónicas, etc.).

Los usuarios no encuestables son aquellos que por motivos de edad (menores, personas de muy avanzada edad...) o salud, no tienen la capacidad para participar en el estudio.

Para la estimación del universo de usuarios no habituales se tomarán en cuenta de estas cifras de campo aquellas correspondientes a las encuestas realizadas (colabora) y las llamadas en las que la persona entrevistada indicó ser usuario habitual.

Teniendo en cuenta estos datos, se presenta a continuación para cada uno de los Grupos de ciudades, la relación entre usuarios y no usuarios.

Grupo	Usuarios	No usuarios
G1	30,6%	69,4%
G2	21,8%	78,2%
G3	11,6%	88,4%
G4	15,3%	84,7%
<b>Total</b>	<b>22,4%</b>	<b>77,6%</b>

Mientras que para las poblaciones más grandes, las del Grupo 1, se estima que los usuarios de transporte público representan el 30,6% del total de la población mayor de 15 años, en las ciudades de menor tamaño esta relación desciende. En término medio, para el conjunto de la población analizada, la proporción de no usuarios habituales de transporte público es del 77,6% respecto al total.

Es importante recordar que esta información es fruto de una operación estadística de tipo muestral y que por lo tanto está sujeta a error de muestreo.

A partir de esta relación y tomando como potencial universo para cada Grupo, el conjunto de personas mayores de 15 años residentes en las localidades de estudio, se estima que **el universo a investigar alcanza los 11.066.780 individuos**, siendo su desglose por tipo de ciudad el siguiente:

Grupo	No usuarios %	No usuarios
G1	69,4%	4.176.765
G2	78,2%	2.632.040
G3	88,4%	2.778.864
G4	84,7%	1.479.111
<b>Total</b>	<b>77,6%</b>	<b>11.066.780</b>



### 3.1. Caracterización de la muestra.

El punto de partida de la investigación pasa por la caracterización completa del perfil sociodemográfico de los no usuarios habituales del transporte público urbano colectivo.

La caracterización, tanto a nivel global como para cada uno de los grupos o estratos de la muestra, es la siguiente:

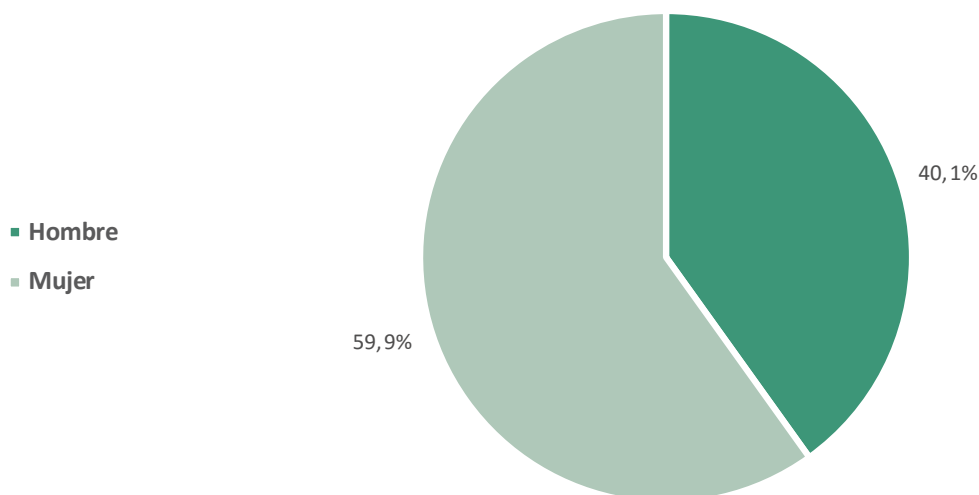
**Tabla 1. Sexo de los no usuarios habituales.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Hombre	42,6%	40,8%	39,5%	37,8%	40,1%
Mujer	57,4%	59,2%	60,5%	62,2%	59,9%
n	500	500	550	550	2100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

La muestra obtenida para este estudio se encuentra compuesta en un 59,9% por mujeres mientras que el 40,1% son hombres; manteniéndose estable en los diferentes grupos poblacionales.

**Gráfica 1. Sexo de los no usuarios habituales.**



La distribución de la población total de referencia (datos INE, Padrón 1 enero 2015), es decir la población de 15 o más años en función del sexo es de 47,1% de hombres y 52,9% de mujeres. Por tanto, en los no usuarios habituales hay mayor proporción de mujeres que en el conjunto de la población.

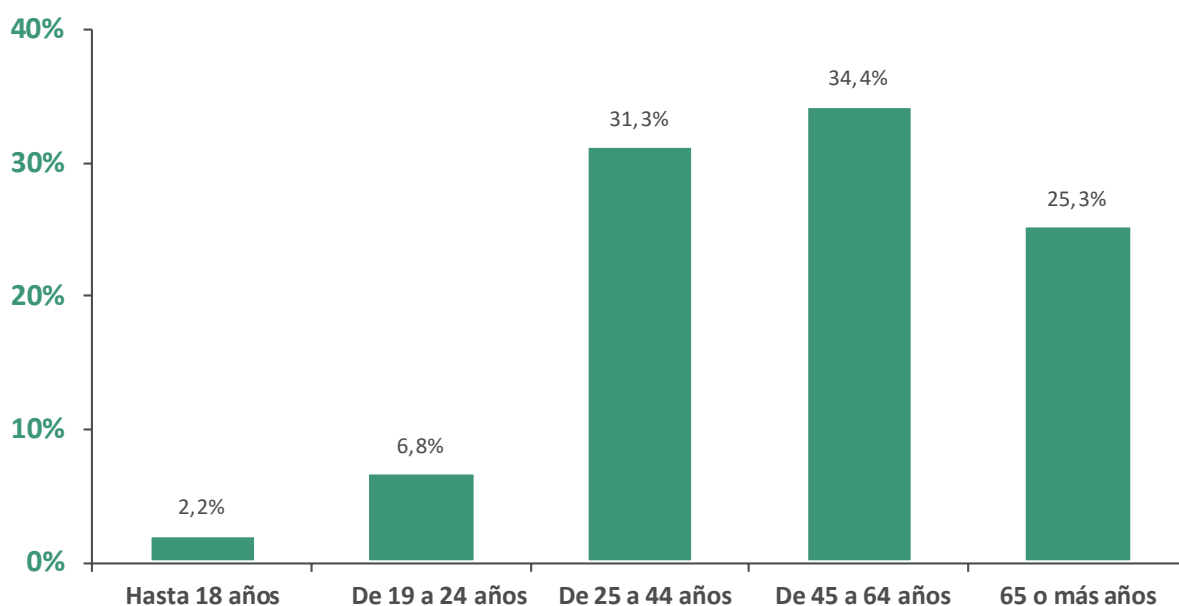
Tabla 2. Edad de los no usuarios habituales.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Menor de 18 años	3,4%	1,4%	2,2%	2,0%	2,2%
De 19 a 24 años	6,0%	8,0%	6,2%	6,9%	6,8%
De 25 a 44 años	32,0%	30,8%	34,5%	28,0%	31,3%
De 45 a 64 años	26,2%	37,2%	34,2%	39,5%	34,4%
65 o más años	32,4%	22,6%	22,9%	23,6%	25,3%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Los grupos de edad de entre 25 y 64 años concentran el 65,7% de la muestra, mientras que el 25,3% de la población encuestada supera esta edad. El 9% de la población encuestada tiene menos de 25 años.

Gráfica 2. Porcentaje de no usuarios habituales por tramos de edad.



Los porcentajes totales de cada grupo de edad en cuanto a su distribución en la población de referencia (datos INE, Padrón 1 enero 2015), son: Hasta 18 años (5,1%); de 19 a 24 años (5,8%), de 25 a 44 años (34,9%), de 45 a 64 años (31,6%) y 65 o más años (22,6%). Por tanto, se concluye que hay menor presencia de los más jóvenes (viajan menos solos), mientras que el resto de estratos mantienen un cierto equilibrio respecto a su proporción poblacional.

La distribución conjunta de ambas variables, es la presentada en la siguiente tabla.

**Tabla 3. Edad y sexo de los no usuarios habituales.**

		Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Hasta 18 años	Hombre	1,6%	1,0%	1,6%	1,3%	1,4%
	Mujer	1,8%	0,4%	0,5%	0,7%	0,9%
De 19 a 24 años	Hombre	3,8%	4,2%	3,5%	3,1%	3,6%
	Mujer	2,2%	3,8%	2,7%	3,8%	3,1%
De 25 a 44 años	Hombre	15,0%	15,2%	12,5%	10,7%	13,3%
	Mujer	17,0%	15,6%	22,0%	17,3%	18,0%
De 45 a 64 años	Hombre	11,6%	12,6%	14,4%	16,0%	13,7%
	Mujer	14,6%	24,6%	19,8%	23,5%	20,7%
65 o más años	Hombre	10,6%	7,8%	7,5%	6,7%	8,1%
	Mujer	21,8%	14,8%	15,5%	16,9%	17,2%
<b>n</b>		<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Los porcentajes de la tabla representan la proporción de cada grupo (cruce de edad y sexo) respecto al total de sujetos de su grupo. De manera general, **las mujeres de entre 45 y 64 años**, son las que mayor representación tienen en la muestra (20,7%) del total, manteniendo esta posición para todos los grupos de análisis.

**Tabla 4. Nivel de estudios de los no usuarios habituales.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Menos de primarios	4,8%	1,2%	2,2%	2,2%	2,6%
Estudios primarios	26,4%	23,6%	18,2%	19,5%	21,8%
Estudios secundarios	23,8%	32,2%	30,7%	30,9%	29,5%
Estudios universitarios / FP	44,0%	42,6%	48,5%	46,9%	45,6%
Ns/Nc	1,0%	0,4%	0,4%	0,5%	0,6%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

El **45,6%** de la población analizada identificada como no usuaria habitual del transporte público tiene un **nivel superior / FP de estudios**. Este estrato acentúa su importancia en el Grupo 3 de ciudades, donde alcanza el 48,5%. Los menores niveles educativos (estudios primarios o inferior) se registran en el Grupo 1 de las grandes ciudades.

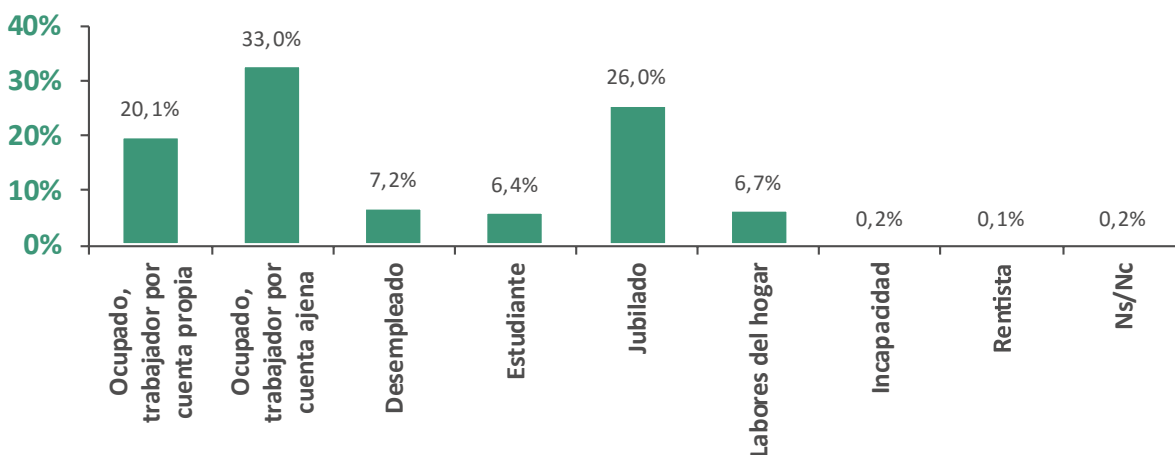
**Tabla 5. Ocupación de los no usuarios habituales.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Ocupado, trabajador por cuenta propia	17,8%	19,4%	23,1%	20,0%	20,1%
Ocupado, trabajador por cuenta ajena	29,6%	33,6%	32,4%	36,0%	33,0%
Desempleado	6,6%	8,6%	6,5%	7,3%	7,2%
Estudiante	5,6%	6,4%	7,3%	6,2%	6,4%
Jubilado	31,8%	26,6%	23,3%	23,1%	26,0%
Labores del hogar	8,0%	4,4%	7,3%	6,9%	6,7%
Incapacidad	0,4%	0,2%	0,0%	0,4%	0,2%
Rentista	0,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,1%
Ns/Nc	0,0%	0,4%	0,2%	0,2%	0,2%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

La **población ocupada**, tanto por cuenta propia como ajena, supone el **53,1%** del total de la muestra. Se incrementa hasta el 56% en el Grupo 4. Acorde con la estructura de la edad, en el Grupo 1 es donde se identifica mayor proporción de personas jubiladas (31,8%) y dedicadas a las labores del hogar (8%).

**Gráfica 3. Ocupación de los no usuarios habituales.**



Es interesante conocer el análisis conjunto de la variable ocupación en función del sexo; tal y como se observa en la siguiente tabla de resultados.

**Tabla 6. Ocupación y sexo de los no usuarios habituales.**

		Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Ocupado, trabajador por cuenta propia	Hombre	10,6%	10,4%	12,2%	9,6%	10,7%
	Mujer	7,2%	9,0%	10,9%	10,4%	9,4%
Ocupado, trabajador por cuenta ajena	Hombre	14,4%	14,6%	13,5%	15,3%	14,4%
	Mujer	15,2%	19,0%	18,9%	20,7%	18,5%
Desempleado	Hombre	2,0%	2,0%	2,2%	1,8%	2,0%
	Mujer	4,6%	6,6%	4,4%	5,5%	5,2%
Estudiante	Hombre	3,4%	4,0%	4,4%	2,9%	3,7%
	Mujer	2,2%	2,4%	2,9%	3,3%	2,7%
Jubilado	Hombre	11,8%	9,8%	7,3%	7,8%	9,1%
	Mujer	20,0%	16,8%	16,0%	15,3%	17,0%
Labores del hogar	Hombre	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
	Mujer	7,6%	4,4%	7,3%	6,9%	6,6%
Incapacidad	Hombre	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%
	Mujer	0,4%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%
Rentista	Hombre	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Mujer	0,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,1%
Ns/Nc	Hombre	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Mujer	0,0%	0,4%	0,2%	0,2%	0,2%
<b>n</b>		<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Las **mujeres trabajadoras por cuenta ajena** conforman el grupo más numeroso de la muestra (18,5%), siendo especialmente relevantes entre la población del Grupo 4 (20,7%). Los **hombres ocupados** (tanto por cuenta propia como por cuenta ajena), también forman un núcleo importante dentro de los no usuarios habituales del transporte público, representando el **25,1%** del total. El otro gran grupo estaría formado por mujeres jubiladas (17%).

Tras analizar las variables individuales de los encuestados, a continuación se procede a estudiar aquellas de relación.

**Tabla 7. Estado civil de los no usuarios habituales.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Soltero/a	21,6%	27,8%	22,0%	24,0%	23,8%
Casado o en pareja	60,4%	57,4%	61,6%	62,0%	60,4%
Divorciado/separado	3,0%	5,8%	4,7%	4,4%	4,5%
Viudo/a	13,2%	8,4%	11,1%	9,1%	10,4%
Ns/Nc	1,8%	0,6%	0,5%	0,5%	0,9%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Aproximadamente **seis de cada diez personas encuestadas están casadas o conviven con su pareja**, proporción que se mantiene estable para todos los grupos poblacionales analizados. En segundo lugar, se identifican las personas **solteras, 23,8%**; porcentaje que se incrementa hasta el 27,8% dentro de las ciudades del Grupo 2.

Además del estado civil, contribuye a establecer el perfil de los no usuarios habituales la descripción completa del núcleo familiar en el que viven, definido por el siguiente conjunto de variables.

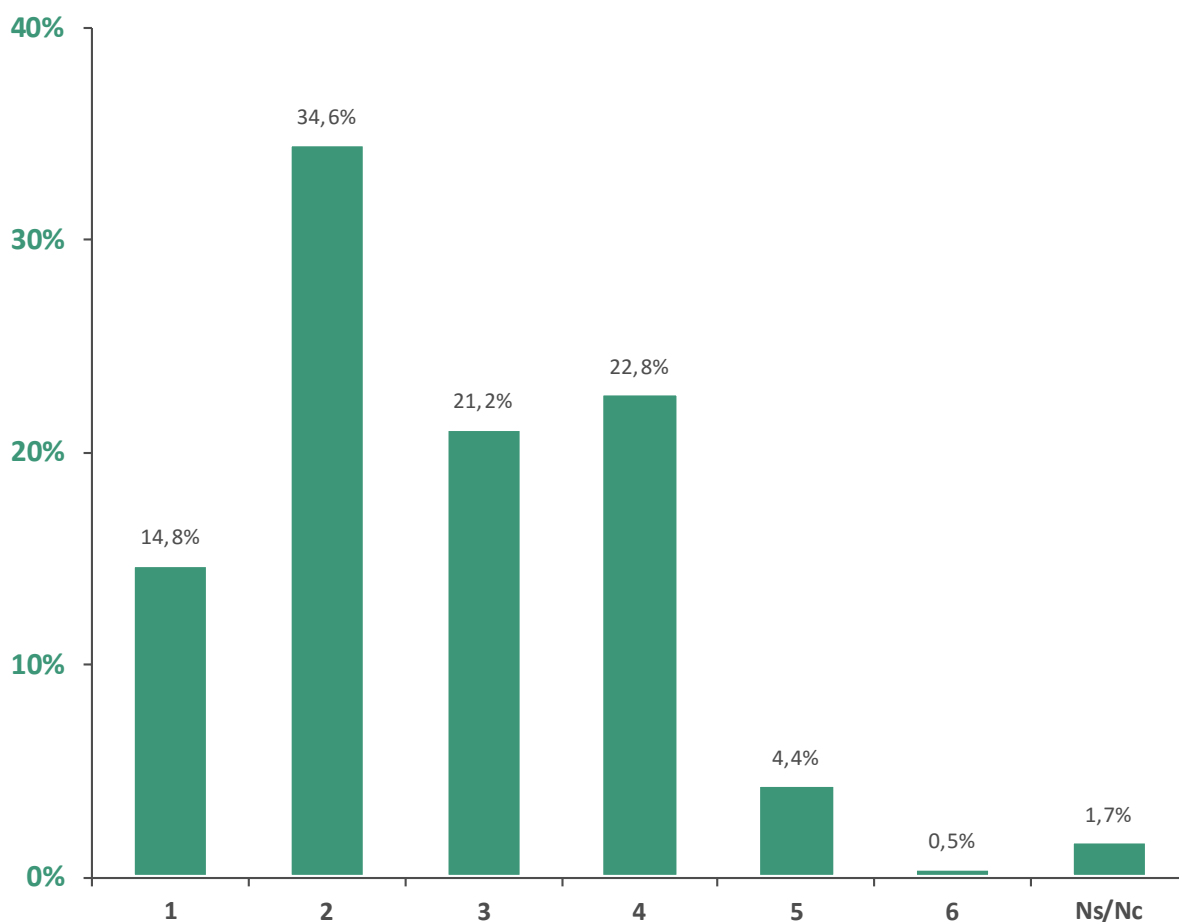
**Tabla 8. Número de personas residentes en el hogar de los no usuarios habituales.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
1	14,8%	14,8%	15,3%	14,2%	14,8%
2	33,8%	34,0%	33,1%	37,5%	34,6%
3	20,2%	20,4%	23,1%	20,9%	21,2%
4	24,4%	22,8%	22,5%	21,6%	22,8%
5	3,4%	5,6%	3,5%	5,1%	4,4%
6	1,0%	1,0%	0,2%	0,0%	0,5%
Ns/Nc	2,4%	1,4%	2,4%	0,7%	1,7%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Los **hogares unipersonales** suponen el **14,8%** del total de la muestra. Aquellos formados por dos personas representan un 34,6%, seguido con un peso muy similar por los hogares con 3 y 4 miembros.

**Gráfica 4. Número de personas residentes en el hogar de los no usuarios habituales.**



A partir del número de miembros del hogar, se establece la siguiente **clasificación de tipos de hogares** en función de las relaciones existentes entre sus miembros.

Tabla 9. Tipos de hogar de los no usuarios habituales.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Adultos independientes	20,2%	17,6%	19,8%	17,8%	18,9%
Adultos independientes y otro	0,8%	0,8%	0,9%	0,7%	0,8%
Pareja sin hijos (hasta 45 años)	5,2%	6,4%	4,9%	5,5%	5,5%
Pareja sin hijos (hasta 45 años) y otro	0,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,1%
Pareja sin hijos/hijos independizados (mayores de 45 años)	22,6%	18,2%	19,6%	22,5%	20,8%
Pareja sin hijos/hijos independizados (mayores de 45 años) y otro	0,0%	0,6%	0,4%	0,5%	0,4%
Hogar con hijos menores de 16 años	14,4%	13,2%	14,9%	14,4%	14,2%
Hogar con hijos menores de 16 años y otro	0,4%	0,4%	0,5%	0,0%	0,3%
Hogar con hijos mayores de 16 años	27,4%	29,0%	29,1%	26,9%	28,1%
Hogar con hijos mayores de 16 años y otro	1,8%	0,4%	0,2%	0,2%	0,6%
Hogar con hijos menores y mayores de 16 años	3,6%	8,2%	6,5%	10,0%	7,1%
Hogar con hijos menores y mayores de 16 años y otro	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%
Jóvenes independientes (sin relación familiar)	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,4%
Ns/Nc	3,2%	3,0%	3,1%	1,5%	2,7%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

El **28,1%** de los tipos de hogares recogidos en la muestra está formado por hogares en los que hay **hijos mayores de 16 años**, lo que implica cierta independencia de los miembros del hogar. En segundo lugar se encuentran los hogares formados por una **pareja sin hijos o cuyos hijos se encuentran independizados (20,8%)**. La tercera tipología más relevante es la formada por adultos independientes (18,9%); bien personas que viven solas o también personas que viven juntas pero sin relación familiar.



Un grupo que puede suscitar especial interés son los hogares en los que hay **menores de 16 años**. Si se resume la información de la anterior tabla para estos grupos de hogares, se obtiene la tabla mostrada a continuación.

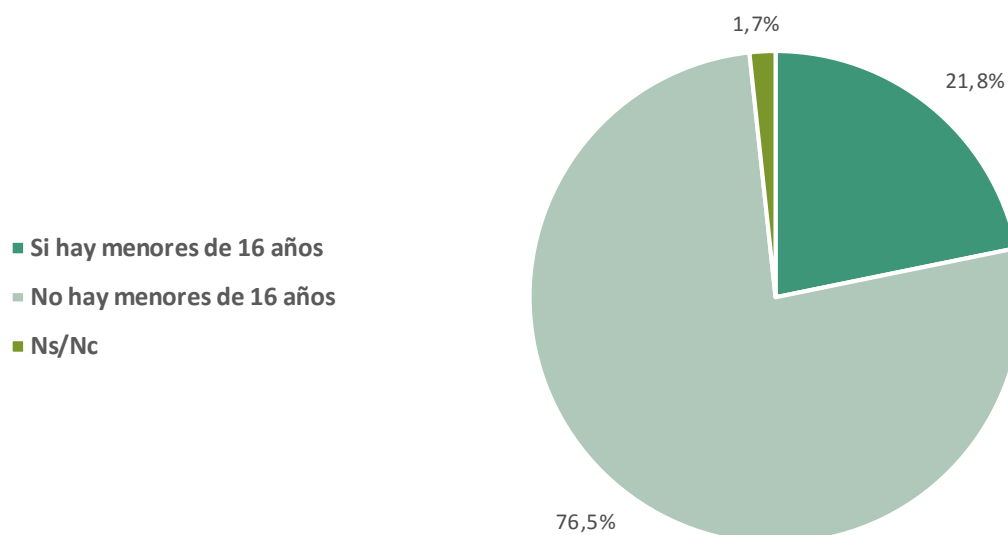
**Tabla 10. Hogares con menores de 16 años.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Si hay menores de 16 años	18,6%	21,8%	22,0%	24,4%	21,8%
No hay menores de 16 años	79,0%	76,8%	75,6%	74,9%	76,5%
Ns/Nc	2,4%	1,4%	2,4%	0,7%	1,7%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

En el **21,8%** de los hogares de la muestra **conviven menores de 16 años**, peso mantenido en todos los grupos de investigación. Este tipo de hogares son especialmente interesantes en cuanto que sus pautas y necesidades de movilidad pueden ser distintas y particulares respecto a aquellos hogares en los que sus miembros tienen mayor independencia.

**Gráfica 5. Número de hogares con menores de 16 años.**



Volviendo a las variables personales dentro del núcleo de residencia, se analiza el papel o **posición que ocupa la persona encuestada respecto a su hogar**.

Tabla 11. Posición dentro del hogar.

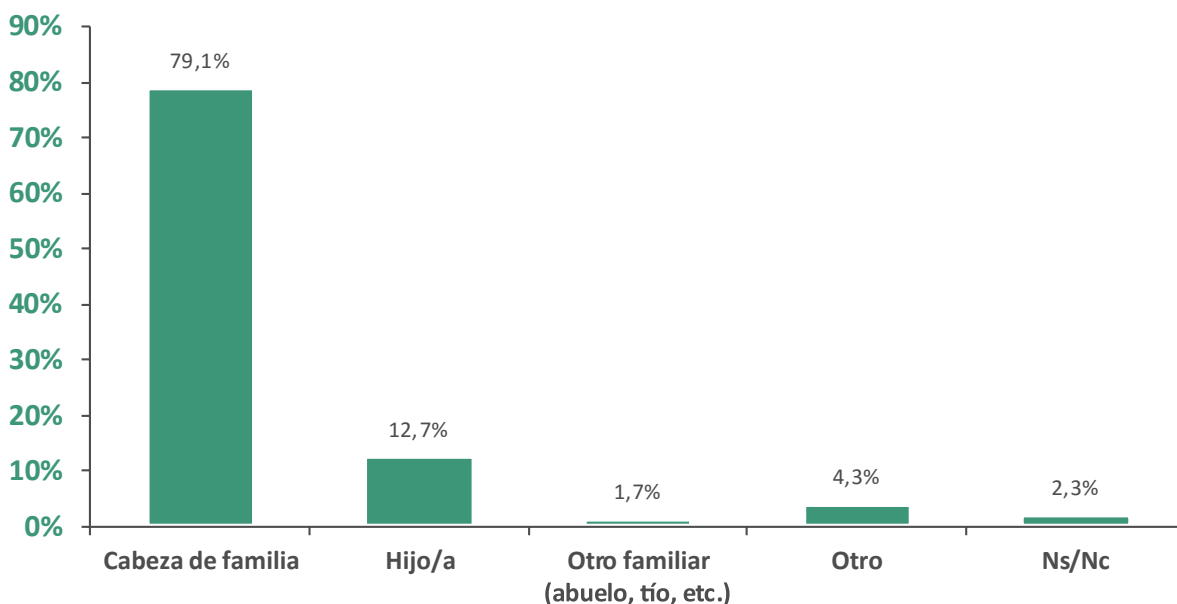
	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Cabeza de familia (padre, madre o sustentador principal de la familia)	82,0%	75,6%	78,5%	80,2%	79,1%
Hijo/a	13,2%	13,8%	11,5%	12,4%	12,7%
Otro familiar (abuelo, tío, etc.)	0,4%	3,2%	2,2%	0,9%	1,7%
Otro	1,8%	5,8%	4,2%	5,3%	4,3%
Ns/Nc	2,6%	1,6%	3,6%	1,3%	2,3%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Del total de personas encuestadas, el **79,1%** se define como **cabeza de familia**. Es importante señalar que dentro de este grupo se han incluido a padres, madres, cualquier miembro de la pareja, hogares unipersonales.

La figura de **hijo/a** dentro del hogar corresponde al **12,7%** de los encuestados, mientras que tan solo un 1,7% se califica como otro miembro; como por ejemplo abuelo, tío, etc. Dentro de la figura "otro" se incluye miembros de los hogares en los que no existe relación familiar.

Gráfica 6. Posición dentro del hogar.



Otro conjunto de variables que aportan información sobre la mayor o menor amplitud de opciones de la ciudadanía respecto a sus desplazamientos, es la **posesión de carnet de conducir y la disposición de vehículo privado**. Los resultados obtenidos al respecto en relación a los no usuarios habituales son los siguientes:

Tabla 12. Posesión de carnet de conducir.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí	66,8%	73,0%	75,1%	76,2%	72,9%
No	33,2%	27,0%	24,7%	23,5%	27,0%
Ns/Nc	0,0%	0,0%	0,2%	0,4%	0,1%
n	500	500	550	550	2.100

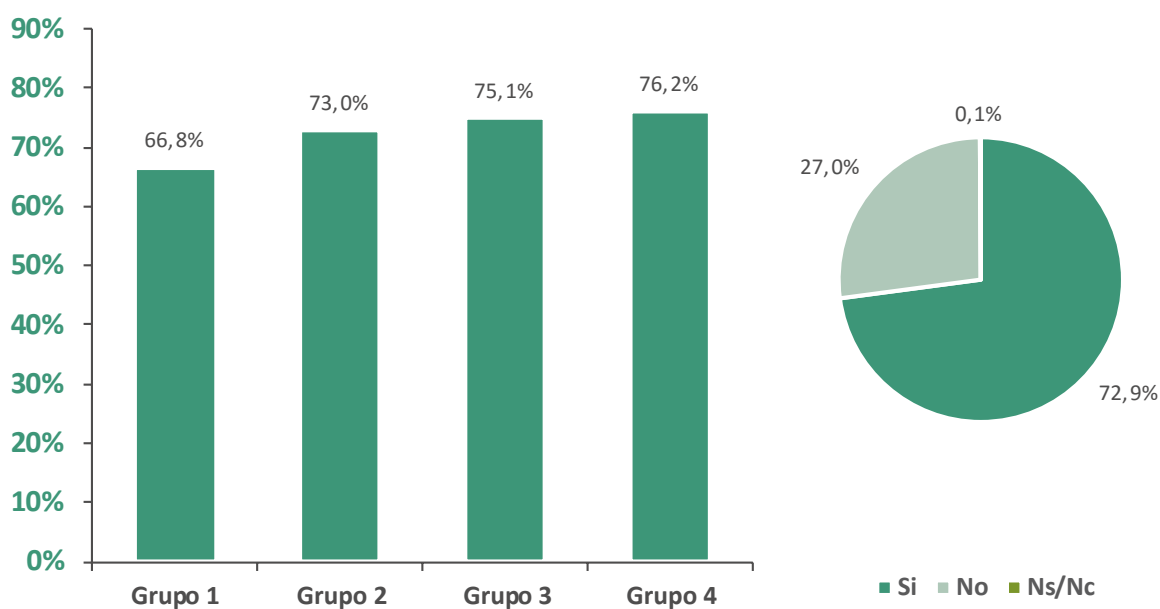
Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Un **72,9%** de los no usuarios habituales **sí tiene carnet de conducir**. Este porcentaje se incrementa hasta el 76,2% entre la población del Grupo 4, siendo del 66,8% en el Grupo 1.

Destaca que de aquellas personas que no tienen carnet de conducir, el 81,6% son mujeres y el 50,9% tiene 65 o más años.

La mayoría de la población sin carnet de conducir (en torno al 80%) realiza su desplazamiento habitual andando, aunque en este grupo también se encuentran aquellos que lo hacen en coche, en este caso como acompañantes.

Gráfica 7. Posesión de carnet de conducir.



El análisis de los **tipos de carnet** es el siguiente:

**Tabla 13. Tipos de carnet de conducir.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
A1; ciclomotos	0,3%	1,1%	1,7%	2,9%	1,6%
A; Moto	16,5%	9,3%	10,7%	10,3%	11,5%
B; coche	99,7%	98,9%	97,6%	98,8%	98,7%
Otros	0,3%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%
<b>n</b>	<b>334</b>	<b>365</b>	<b>413</b>	<b>419</b>	<b>1.531</b>

\* Nota: n\_ personas que disponen de carnet de conducir.

El **carnet más habitual**, el que posee el 98,7% de la ciudadanía con permiso de conducir, es el de **tipo B o de coche**. Un 11,5% de la población tiene carnet de moto (A); porcentaje que se ve incrementado en los grandes núcleos de población –Grupo 1- hasta el 16,5%.

Además de tener carnet de conducir, para el análisis de la movilidad es importante conocer la **disponibilidad de vehículo para los desplazamientos**, ya que se puede tener carnet pero no tener vehículo o viceversa. Los datos sobre esta cuestión se reflejan en la siguiente tabla:

**Tabla 14. Disponibilidad de vehículo.**

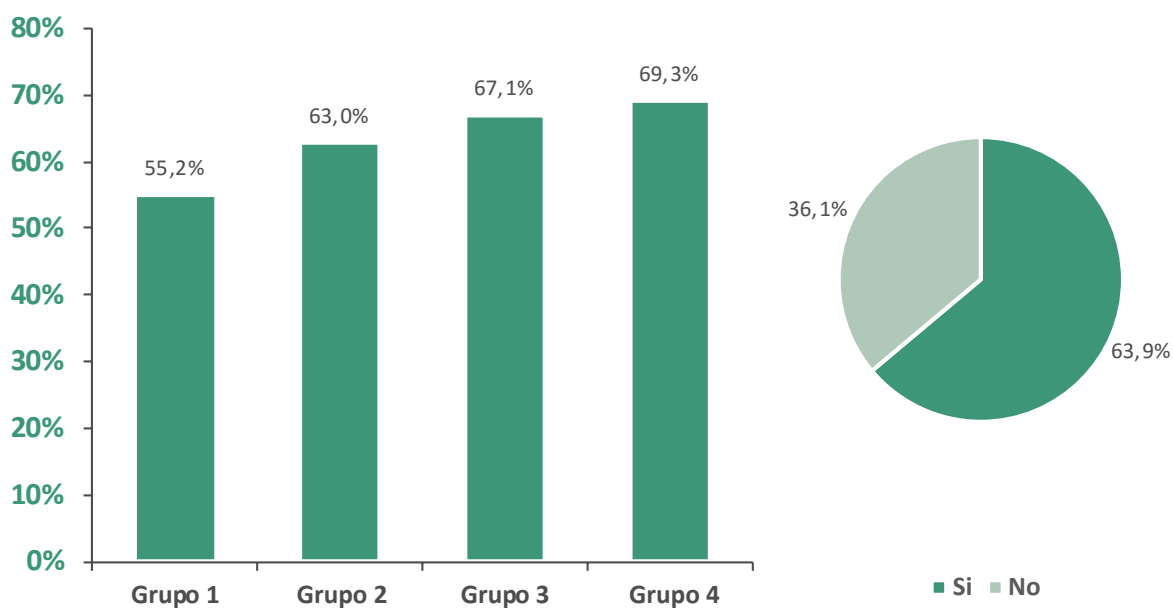
	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Si, como conductor	55,2%	63,0%	67,1%	69,3%	63,9%
Si, como acompañante	16,4%	8,6%	9,8%	12,5%	11,8%
No	28,2%	27,6%	22,9%	17,5%	23,9%
Ns/Nc	0,2%	0,8%	0,2%	0,7%	0,5%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

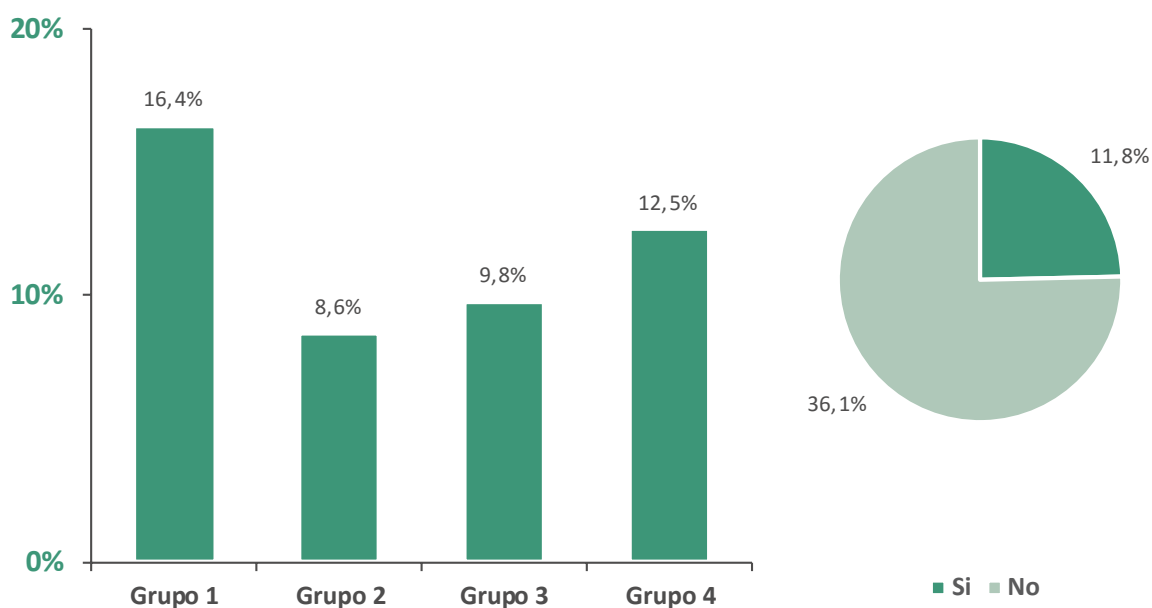
Un **75,7% de la población dispone de vehículo para sus desplazamientos**; bien como conductor (63,9%) o bien como acompañante (11,8%).

Sin embargo, el 23,9% no puede utilizar un vehículo privado para desplazarse. Esta parte de la población que no tiene vehículo realiza sus desplazamientos habituales a pie (el 90,9%), pero también en bicicleta o taxi. Esta proporción de no usuarios que van a pie es muy homogénea en todos los grupos de ciudades.

Gráfica 8. Disponibilidad de vehículo como conductor.



Gráfica 9. Disponibilidad de vehículo como acompañante.



Para analizar más en profundidad este fenómeno, se presentan los siguientes análisis. En primer lugar se analiza la **relación existente entre la disponibilidad de carnet y la disponibilidad de vehículo**.

Tabla 15. Disponibilidad carnet de conducir y disponibilidad de vehículo.

		Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí tengo carnet	Sí como conductor	82,6%	86,3%	89,3%	90,9%	87,6%
	Si, como acompañante	9,3%	3,8%	3,4%	6,2%	5,6%
	No	8,1%	9,9%	7,3%	2,6%	6,8%
	Ns/Nc	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%
No tengo carnet	Sí como conductor	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Si, como acompañante	34,3%	32,6%	38,2%	38,8%	35,9%
	No	65,1%	64,4%	61,8%	60,5%	63,1%
	Ns/Nc	0,6%	3,0%	0,0%	0,8%	1,1%
Ns/Nc	Sí como conductor	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Si, como acompañante	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	No	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Ns/Nc	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
<b>n</b>		<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

La tabla muestra como **de las personas que tienen carnet, el 92,8% tiene disponibilidad de vehículo**, bien como conductor o bien como acompañante. De entre aquellas personas que no tienen carnet, el 29,9% si tiene disponibilidad de vehículo como acompañante. Todas estas son personas con mayor libertad o alternativas de transporte para realizar sus desplazamientos.

La edad suele ser una variable que **influye en la disponibilidad de vehículo**. En la tabla adjunta se muestra esta información de manera precisa para cada uno de los grupos de edad.

Tabla 16. Disponibilidad de vehículo y edad.

		Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Hasta 18 años	Sí como conductor	0,0%	0,0%	58,3%	9,1%	17,0%
	Sí, como acompañante	29,4%	28,6%	8,3%	18,2%	21,3%
	No	70,6%	71,4%	33,3%	72,7%	61,7%
	Ns/Nc	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De 19 a 24 años	Sí como conductor	30,0%	65,0%	61,8%	68,4%	57,7%
	Sí, como acompañante	53,3%	7,5%	8,8%	5,3%	16,9%
	No	16,7%	27,5%	29,4%	26,3%	25,4%
	Ns/Nc	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De 25 a 44 años	Sí como conductor	74,4%	81,2%	84,7%	89,6%	82,5%
	Sí, como acompañante	11,9%	8,4%	5,8%	4,5%	7,6%
	No	13,8%	10,4%	8,9%	5,8%	9,7%
	Ns/Nc	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,2%
De 45 a 64 años	Sí como conductor	71,8%	68,3%	71,8%	76,5%	72,3%
	Sí, como acompañante	12,2%	10,2%	12,2%	12,9%	11,9%
	No	15,3%	21,0%	16,0%	10,1%	15,4%
	Ns/Nc	0,8%	0,5%	0,0%	0,5%	0,4%
65 o más años	Sí como conductor	33,3%	32,7%	35,7%	38,5%	35,0%
	Sí, como acompañante	16,0%	5,3%	12,7%	23,1%	14,7%
	No	50,6%	59,3%	51,6%	36,2%	49,2%
	Ns/Nc	0,0%	2,7%	0,0%	2,3%	1,1%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>	

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Los grupos extremos, es decir el formado por **personas de hasta 18 años** junto con el de **mayores de 65 años, son los que menor disponibilidad de vehículo tienen** (61,7% y 49,2% respectivamente). Estas personas podrían contemplar la posibilidad de utilizar el transporte público como una alternativa de desplazamiento de un modo más directo o natural ya que no tienen un vehículo privado para desplazarse.

Sin embargo, **las personas de entre 25 y 64 años, tienen mayor disponibilidad de vehículo;** sobre todo como conductores, por lo que la alternativa del transporte público puede que resulte más difícil.

El **sexo también es una variable determinante** en la disponibilidad de vehículo para los desplazamientos. De entre aquellos que no tienen, el 74,4% son mujeres, incrementándose hasta el 84% la disponibilidad pero como acompañante (recordar el importante peso de las mujeres sin carnet de conducir).

Otro grupo de variables que puede contribuir a la definición del perfil de los no usuarios habituales del transporte público, es el relacionado con **el uso de nuevas tecnologías**. Los datos recogidos a este respecto se muestran a continuación.

**Tabla 17. Disponibilidad de nuevas tecnologías (% sí dispone).**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Smartphone / Tablet	75,0%	80,6%	80,4%	82,4%	79,7%
Ordenador con conexión a Internet	69,8%	72,2%	74,4%	76,4%	73,3%
Correo electrónico	65,8%	66,2%	69,3%	68,5%	67,5%
Redes Sociales	61,2%	62,4%	63,5%	60,9%	62,0%
Ninguna	23,0%	17,4%	17,6%	14,5%	18,0%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

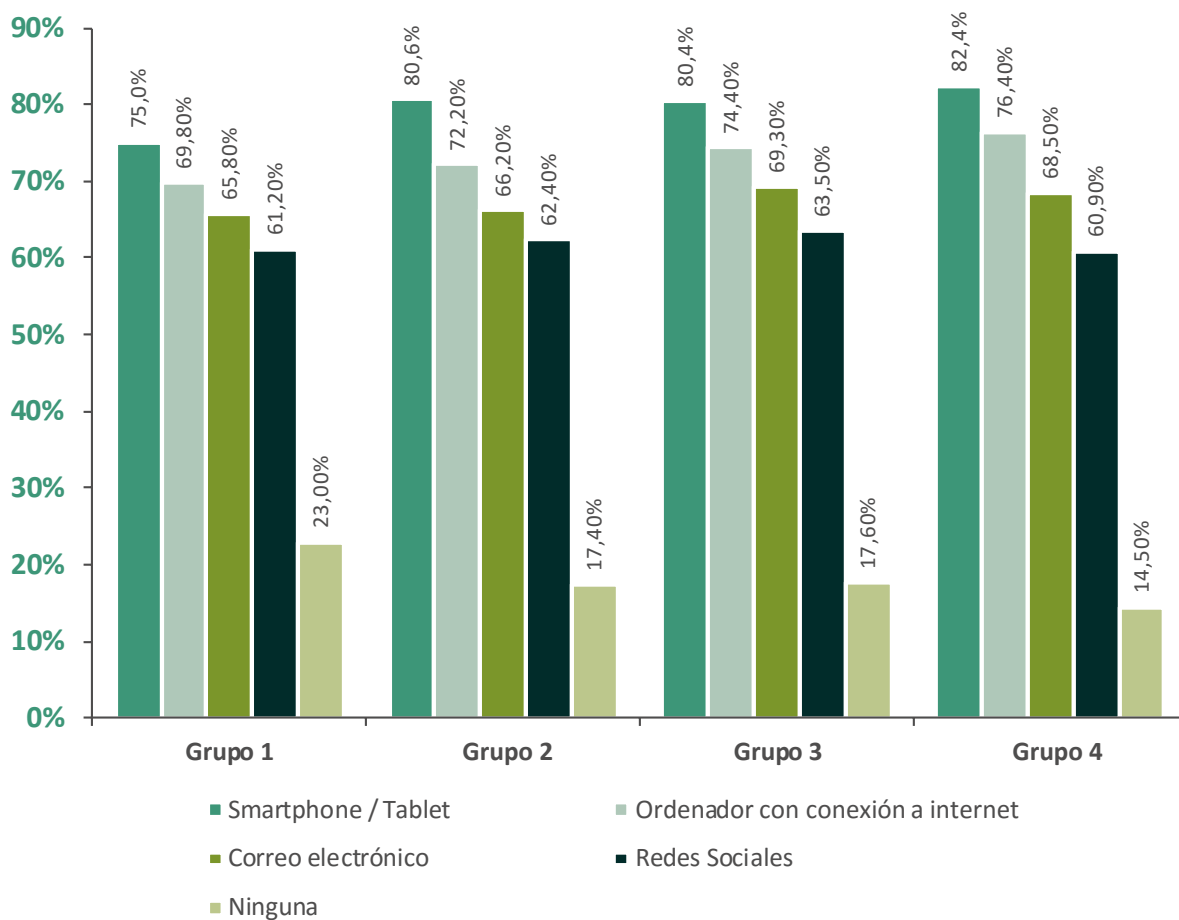
\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

La penetración de las nuevas tecnologías entre la población es bastante importante hoy en día. Hay un **18%** de ciudadanos que **no utiliza ninguno de los dispositivos y herramientas tecnológicas** descritas. Este porcentaje se incrementa hasta el 23% en el Grupo 1, quizá por su caracterización respecto a la edad (mayor porcentaje de personas mayores de 65 años).

La tecnología más extendida es el **Smartphone y Tablet (79,7%)**, seguido del ordenador con conexión a Internet (73,3%). En relación con éste, un 67,5% señala tener correo electrónico mientras que el 62% utiliza redes sociales. Tanto en el correo electrónico como en redes sociales, no hay diferencias significativas entre los resultados de los grupos.



Gráfica 10. Uso de las distintas tecnologías.



Estos datos ayudan a ver la posible efectividad de campañas de promoción, comunicación del transporte público así como para el uso de dispositivos de servicios para el mismo (aplicaciones que avisen del tiempo de llegada, líneas y paradas, etc.).

La edad es sin duda hoy en día una de las variables que más influyen en el uso de nuevas tecnologías, tal y como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 18. Disponibilidad de nuevas tecnologías (% sí dispone) y edad.

		Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Hasta 18 años	Smartphone / Tablet	100%	100%	100%	100%	100%
	Ordenador con conexión a internet	100%	100%	100%	90,9%	97,9%
	Correo Electrónico	100%	100%	100%	90,9%	97,9%
	Redes Sociales	100%	100%	100%	100%	100%
	Ninguna	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De 19 a 24 años	Smartphone / Tablet	100%	100%	100%	100%	100%
	Ordenador con conexión a internet	100%	95,0%	97,1%	97,4%	97,2%
	Correo Electrónico	100%	97,5%	94,1%	94,7%	96,5%
	Redes Sociales	100%	100%	91,2%	94,7%	96,5%
	Ninguna	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De 25 a 44 años	Smartphone / Tablet	98,8%	100%	98,9%	100%	99,4%
	Ordenador con conexión a internet	95,6%	94,2%	94,7%	96,1%	95,1%
	Correo Electrónico	93,8%	89,6%	90,0%	89,0%	90,6%
	Redes Sociales	85,6%	83,1%	83,7%	88,3%	85,1%
	Ninguna	1,3%	0,0%	1,1%	0,0%	0,6%
De 45 a 64 años	Smartphone / Tablet	88,5%	90,9%	85,6%	91,7%	89,3%
	Ordenador con conexión a internet	79,4%	73,7%	71,8%	78,8%	75,8%
	Correo Electrónico	73,3%	65,6%	66,5%	71,0%	68,8%
	Redes Sociales	69,5%	59,7%	59,6%	57,6%	60,8%
	Ninguna	9,9%	8,1%	13,3%	6,0%	9,1%
65 o más años	Smartphone / Tablet	33,3%	29,2%	37,3%	39,2%	34,8%
	Ordenador con conexión a internet	27,8%	30,1%	38,9%	41,5%	34,3%
	Correo Electrónico	22,2%	22,1%	32,5%	30,8%	26,7%
	Redes Sociales	19,1%	23,0%	27,8%	20,8%	22,4%
	Ninguna	61,7%	63,7%	55,6%	51,5%	58,2%
<b>n</b>		<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Se observa como **casi la totalidad de las personas con hasta 44 años disponen de al menos uno de los dispositivos tecnológicos**. Como dato reseñable de esta tendencia, indicar que tan solo el 0,6% de las personas de entre 25 y 44 años señala no tener ningún dispositivo.

A partir de esa edad comienza a disminuir el porcentaje de usuarios. Así, entre los **mayores de 65 años**, todavía no es muy habitual ser usuario de estas tecnologías. De hecho un **58,2% indica no tener ninguno de ellos**.



# 4 Resultados de la encuesta.

## 4.1. Movilidad de los no usuarios habituales del transporte público.

Tras la caracterización sociodemográfica de los no usuarios habituales del transporte público urbano colectivo, se proceden a exponer sus pautas habituales de movilidad; las cuales se encuentran definidas por las siguientes variables.

En esta parte del documento se continúa con la estructura de exposición de resultados utilizada para las variables sociodemográficas; es decir, se presentarán los datos obtenidos tanto de manera global como para cada uno de los estratos o grupos de ciudades; de modo que se pueda establecer una comparativa directa de los mismos.

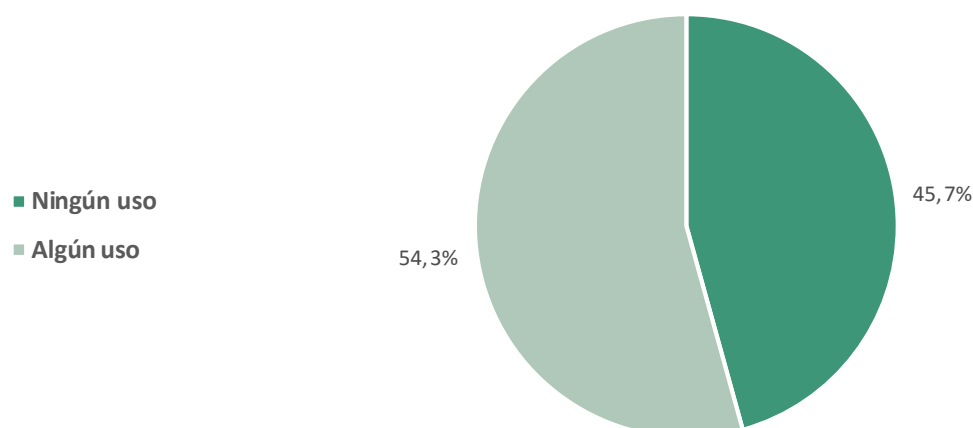
Además de estos análisis, se podrán realizar otros complementarios a partir de la base de datos disponible sobre la encuesta.

### 4.1.1. Uso de los distintos modos de transporte público urbano colectivo disponibles en su ciudad.

En primera instancia, como ya se ha señalado anteriormente, para la categorización de una persona como “no usuario habitual” de transporte público ésta debía, bien no utilizar nunca el transporte público o bien utilizarlo con una frecuencia tal que no pueda considerarse como habitual, es decir, un día a la semana o menos. Si uno de los transportes lo usaba entre 2 y 4 días y el resto con menor frecuencia, se incluyó dentro de la muestra. Esta norma no se aplicó para el caso del autobús urbano; es decir, en ningún momento se consideró a un no usuario habitual a una persona que utilizase el autobús urbano al menos dos días en semana aunque no emplease nunca el resto de los modos de transporte públicos de su ciudad.

En primer lugar se representa la distribución de la muestra en cuanto a si realiza algún uso de cualquier modo de transporte público (puede usar uno o más) o si por el contrario, no utiliza ninguno de los modos disponibles en su ciudad.

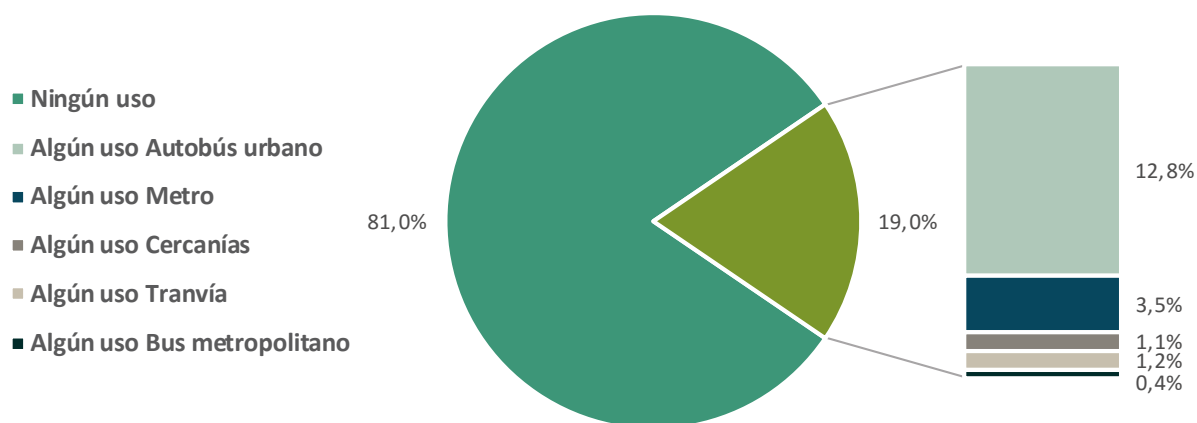
**Gráfica 11. Población que hace algún uso del transporte público.**



Como se observa, el 45,7% de la población (sobre las 2.100 personas encuestadas) no utiliza nunca ningún modo de transporte público urbano colectivo de los disponibles en su ciudad.

A continuación se analiza esta misma variable pero de un modo más preciso. Se representa el uso/no uso de los distintos modos. Es importante tener en cuenta que en esta ocasión los datos representados son **viajes** y no personas (como en el anterior gráfico) ya que una misma persona puede comportarse de manera distinta con cada modo (por ejemplo no usar nunca el autobús urbano, pero utilizar 1 vez a la semana el metro).

**Gráfica 12. Algún uso del transporte público. Viajes.**



Del total de posibles desplazamientos, el 19% se realiza en alguno de los modos de transporte público mientras que el 81% no se hace en estos modos. De entre los viajes en transporte público, los más frecuentes son los realizados en autobús urbano (12,8%) quedando muy por debajo el resto. Los resultados obtenidos para este conjunto de población en cuanto al uso que hacen de los distintos modos de transporte público urbano colectivo existentes en sus ciudades son:

**Tabla 19. Uso de los distintos modos de transporte público urbano colectivo disponibles en su ciudad.**

#### Autobús urbano.

Autobús urbano	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
1 día por semana	25,8%	<u>26,4%</u>	21,3%	24,4%	24,4%
Menor periodicidad (1 vez cada 15 días...)	24,6%	22,2%	22,7%	20,5%	22,5%
No utilizo nunca el autobús urbano	49,6%	51,4%	<u>56,0%</u>	55,1%	<u>53,1%</u>
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

El **autobús urbano**, de entre todos los modos de transporte, **es el más empleado por los denominados no usuarios habituales**. Un 53,1% señala que no lo utiliza nunca, pero un 24,4% lo usa un día por semana, mientras que el 22,5% hace un uso más esporádico (una vez cada 15 días o menos).

La distribución es muy similar independientemente del grupo de análisis.

Recordar para las siguientes tablas de resultados, que la base de los Grupos varía con los modos de transporte en función de si éstos existen o no en las diferentes ciudades que los integran.

#### Tranvía.

Tranvía	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
1 día por semana	0,8%	6,9%	6,8%	-	5,0%
Menor periodicidad (1 vez cada 15 días...)	1,7%	9,4%	11,4%	-	7,2%
No utilizo nunca el tranvía	97,5%	83,6%	81,8%	-	<u>87,8%</u>
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Ciudades que disponen de tranvía.

Indicar en primer lugar que ninguna de las ciudades incluidas en el Grupo 4 dispone de tranvía, por eso sus datos son 0. En el Grupo 3, la incidencia de este modo es menor, por lo que los datos presentados sobre el mismo deben tenerse en cuenta de manera orientativa.

Del total de personas encuestadas para este modo (762), **un 87,8% indica que no utiliza nunca este transporte público**; siendo especialmente acusado en el Grupo 1 (Barcelona). El 7,2% lo hace de manera esporádica y el 5% lo usa un día a la semana; sobre todo entre el Grupo 2 y 3.

#### Metro.

Metro	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
1 día por semana	21,2%	3,9%	-	-	15,2%
Menor periodicidad (1 vez cada 15 días...)	24,1%	8,6%	-	-	18,7%
No utilizo nunca el metro	54,7%	87,5%	-	-	<u>66,1%</u>
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Ciudades que disponen de metro.

De nuevo no hay ciudades del Grupo 4 y del 3 con metro (datos 0).

En este caso se pueden observar importantes diferencias entre grupos. En general, un **66,1% de los encuestados señala que no utiliza nunca este modo de transporte**. Sin embargo, este porcentaje se sitúa en el 87,5% en el Grupo 2, bajando aún más hasta el 54,7% para el Grupo 1. Es decir, cuanto mayor es el tamaño de la ciudad, mayor uso se hace del metro.

#### Autobús metropolitano.

Autobús metropolitano	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
1 día por semana	0,8%	0,2%	0,0%	0,0%	0,3%
Menor periodicidad (1 vez cada 15 días...)	1,0%	0,6%	1,6%	0,8%	1,0%
No utilizo nunca el bus metropolitano	98,2%	99,2%	98,4%	<u>99,2%</u>	<u>98,8%</u>
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Ciudades que disponen de autobús metropolitano.

Se trata de un modo de transporte que apenas es utilizado por este segmento de la población ya que el **98,8% indica que no lo usa nunca**. Este porcentaje se mantiene constante en los cuatro segmentos de análisis. Tan solo el 1% indica que lo usa de manera esporádica y el 0,3% lo hace una vez por semana.

#### Cercanías.

Cercanías	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
1 día por semana	5,2%	0,2%	0,2%	0,5%	1,6%
Menor periodicidad (1 vez cada 15 días...)	6,2%	0,0%	1,6%	2,2%	2,6%
No utilizo nunca el cercanías	<u>88,5%</u>	99,8%	98,2%	97,3%	<u>95,9%</u>
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Ciudades que disponen de cercanías.

Finalmente el cercanías también queda como un modo de uso residual entre los no usuarios habituales. El **95,9% no lo utiliza nunca**, porcentaje que se reduce hasta el 88,5% en las grandes ciudades, aquellas que conforman el Grupo 1. Dentro de este estrato hay un 11,4% que hace algún tipo de uso del cercanías (en el global es del 4,2%).



#### 4.1.2. Disponibilidad de tarjeta de transporte público o bono de transporte.

La segunda de las variables que ayuda a la definición de los no usuarios habituales en cuanto a su relación con el transporte público urbano colectivo es la identificación de aquellas personas que tienen o han tenido tarjeta o bono de transporte.

**Tabla 20. Disponibilidad de tarjeta o bono de transporte.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí tengo	51,8%	53,8%	42,9%	46,0%	<u>48,4%</u>
Sí he tenido, pero en la actualidad no tengo	3,0%	3,6%	8,7%	6,4%	5,5%
No tengo porque no lo conozco	0,8%	5,8%	7,5%	<u>10,7%</u>	6,3%
No tengo porque no me interesa	44,4%	36,0%	40,9%	36,5%	<u>39,4%</u>
Ns/Nc	0,0%	0,8%	0,0%	0,4%	0,3%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

La poca o nula existencia de uso del transporte público de su ciudad lleva al **39,4%** de los no usuarios a indicar que **no tienen bono o tarjeta de transporte porque no les interesa**. Este porcentaje disminuye hasta el 36% en el Grupo 2, mientras que se incrementa hasta el 44,4% en el Grupo 1.

El **desconocimiento** de su existencia es la **causa de no tener para el 6,3%** de los casos. La proporción de este grupo de personas es mínima en las grandes ciudades (0,8%), incrementándose a medida que las localidades son más pequeñas (alcanza el 10,7% en el Grupo 4).

Sin embargo, a pesar de hacer un uso mínimo del transporte público, el **48,4% sí tiene tarjeta o bono de transporte**; siendo el 42,9% en el Grupo 3 y del 51,8% en el Grupo 1.

El **perfil de estos no usuarios** se define por ser en un 66,6% mujeres, el 63,8% tiene al menos 45 años (32,5% mayor de 65 años), un 33,7% se encuentra jubilado. El tipo de hogar suele ser adultos independientes (20,1%) o parejas cuyos hijos se han emancipado (24,8%) o son mayores de 16 años (29,3%).

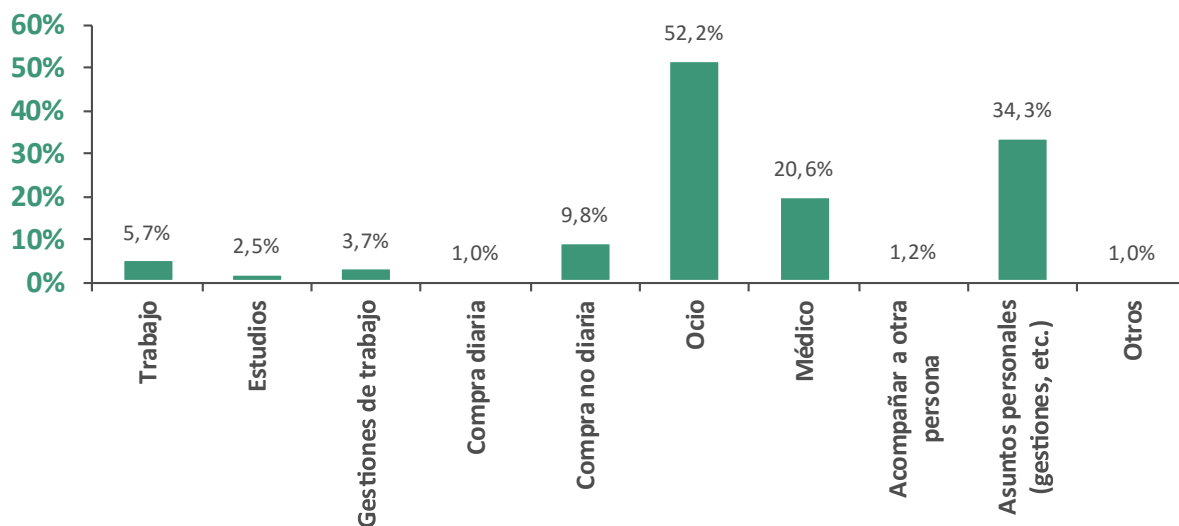
La mayor proporción de personas mayores de 65 años con tarjeta o bono transporte se identifica en las ciudades del Grupo 1 (40,2%) y el menor entre los no usuarios del Grupo 2 (27,9%).

#### 4.1.3. Motivos de uso de los distintos modos de transporte público urbano.

Para todas aquellas personas que indicaron hacer algún uso (un día por semana o menos) de alguno de los modos de transporte público urbano de su ciudad, se analiza a través de esta pregunta el motivo de uso de dicho modo.

Es importante tener en cuenta el número de casos que se incluyen en cada tabla ya que éste puede no resultar significativo estadísticamente hablando. Por tanto, los datos deberán tenerse en cuenta solamente como estimación del comportamiento real de uso.

**Gráfica 13. Motivos de uso de los distintos modos de transporte.**



**Tabla 21. Motivos de uso de los distintos modos de transporte público.**

**Autobús urbano.**

Autobús urbano	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Trabajo	3,6%	5,3%	9,9%	4,0%	5,7%
Estudios	0,8%	2,1%	4,1%	2,8%	2,4%
Gestiones de trabajo	0,8%	2,5%	10,3%	3,6%	4,3%
Compra diaria	0,8%	0,0%	0,4%	2,0%	0,8%
Compra no diaria	7,9%	6,6%	14,0%	17,0%	11,4%
Ocio	44,4%	62,6%	53,7%	47,0%	51,8%
Médico	25,4%	21,0%	19,8%	20,2%	21,6%
Acompañar a otra persona	0,8%	1,6%	1,2%	2,0%	1,4%
Asuntos personales (gestiones, etc.)	42,1%	27,2%	23,6%	30,0%	30,8%
Otros	0,4%	0,8%	0,4%	4,0%	1,4%
<b>n</b>	<b>252</b>	<b>243</b>	<b>242</b>	<b>247</b>	<b>984</b>

\* Nota: n\_ personas que hacen algún uso del autobús urbano.

De entre aquellas personas que hacen uso del autobús urbano **el 51,8% lo hace por motivos de ocio**. Este es un motivo más frecuente entre la población del Grupo 2 de ciudades (62,6%); mientras que es menos común en las ciudades del Grupo 1 (44,4%).

El segundo de los usos que se le da a este modo de transporte son los **asuntos personales (30,8%)**; siendo un motivo señalado por el 42,1% dentro del Grupo 1. El resto de causas destacables también corresponden con **actividades de frecuencia no diaria como el médico (21,6%)** o **la compra no diaria (11,4%)**.

#### Tranvía.

Tranvía	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Trabajo	0,0%	4,1%	29,4%	0,0%	8,3%
Estudios	0,0%	4,1%	5,9%	0,0%	4,2%
Gestiones de trabajo	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	1,0%
Compra diaria	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	1,0%
Compra no diaria	0,0%	5,5%	0,0%	0,0%	4,2%
Ocio	33,3%	<u>58,9%</u>	52,9%	0,0%	<u>56,3%</u>
Médico	33,3%	17,8%	11,8%	0,0%	<u>17,7%</u>
Acompañar a otra persona	0,0%	4,1%	0,0%	0,0%	3,1%
Asuntos personales (gestiones, etc.)	16,7%	<u>47,9%</u>	0,0%	0,0%	<u>37,5%</u>
Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>n</b>	<b>6</b>	<b>73</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>96</b>

\* Nota: n\_ personas que hacen algún uso del tranvía.

Los diferentes usos señalados para el tranvía siguen el mismo orden de importancia que los vistos para el autobús urbano. Es decir, **en primer lugar** se emplea para los desplazamientos de **ocio (56,3%)**. Entre los motivos de este uso podrían encontrarse el no depender del coche para desplazarse (aparcar en el centro de la ciudad, etc.). En segundo lugar se encuentran los **asuntos personales (37,5%)**, siendo sobre todo un motivo señalado entre las poblaciones del Grupo 2 (47,9%). El tercero de los motivos de nuevo es el médico (17,7%).

**Metro.**

Metro	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Trabajo	5,1%	5,6%	0,0%	0,0%	5,1%
Estudios	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%
Gestiones de trabajo	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	3,3%
Compra diaria	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%
Compra no diaria	8,9%	5,6%	0,0%	0,0%	8,4%
Ocio	50,6%	63,9%	0,0%	0,0%	<u>52,4%</u>
Médico	22,4%	8,3%	0,0%	0,0%	<u>20,5%</u>
Acompañar a otra persona	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Asuntos personales (gestiones, etc.)	<u>44,3%</u>	33,3%	0,0%	0,0%	<u>42,9%</u>
Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>n</b>	<b>237</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>273</b>

\* Nota: n\_ personas que hacen algún uso del metro.

Los usuarios del metro se concentran en los Grupos 1 y 2. En el 52,4% de los casos lo utilizan por **motivos de ocio** mientras que el 42,9% lo hace para **asuntos personales**. Otro dato destacable es el uso para **médico** (22,4%) que se hace entre los ciudadanos del Grupo 1. Por debajo quedan otros usos como la compra no diaria o la realización de gestiones de trabajo.

**Autobús metropolitano.**

Autobús metropolitano	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Trabajo	10,0%	0,0%	11,1%	0,0%	6,7%
Estudios	0,0%	<u>16,7%</u>	0,0%	0,0%	3,3%
Gestiones de trabajo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Compra diaria	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Compra no diaria	0,0%	16,7%	11,1%	20,0%	<u>10,0%</u>
Ocio	50,0%	16,7%	<u>77,8%</u>	60,0%	<u>53,3%</u>
Médico	10,0%	0,0%	11,1%	<u>20,0%</u>	<u>10,0%</u>
Acompañar a otra persona	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Asuntos personales (gestiones, etc.)	<u>50,0%</u>	50,0%	11,1%	40,0%	<u>36,7%</u>
Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>n</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>30</b>

\* Nota: n\_ personas que hacen algún uso del autobús metropolitano.

Aunque el número de usuarios que contestan a esta cuestión no es significativo estadísticamente hablando, de nuevo se observa cómo se repite la pauta de uso de los distintos modos de transporte; es decir, **el ocio, los asuntos personales y el médico** como los motivos que más gente argumenta para el uso de este modo de transporte.

#### Cercanías.

Cercanías	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Trabajo	3,3%	0,0%	11,1%	6,7%	4,7%
Estudios	4,9%	0,0%	11,1%	0,0%	4,7%
Gestiones de trabajo	1,6%	0,0%	0,0%	6,7%	2,3%
Compra diaria	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%
Compra no diaria	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%
Ocio	54,1%	0,0%	22,2%	<u>60,0%</u>	<u>51,2%</u>
Médico	19,7%	0,0%	11,1%	6,7%	<u>16,3%</u>
Acompañar a otra persona	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%
Asuntos personales (gestiones, etc.)	<u>49,2%</u>	0,0%	44,4%	20,0%	<u>43,0%</u>
Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>n</b>	<b>61</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>86</b>

\* Nota: n\_ personas que hacen algún uso del cercanías.

En el **51,2%** de los casos se utiliza el cercanías para desplazamientos de **ocio**, centrándose sobre todo en los Grupos 1 y 4. Los **asuntos personales** generan desplazamientos en cercanías en el 43% de las personas y el **médico** es el motivo de viaje en este modo para el 16,3%.

Menos frecuente es el uso para trabajo o estudios (4,7% respectivamente).

Por tanto tras analizar la recurrencia de los resultados obtenidos para los distintos modos de transporte se concluye que los no usuarios habituales los utilizan para usos que pueden ser definidos como no recurrentes y que atienden a necesidades puntuales; con una recurrencia muy clara en tres motivos como son los asuntos personales (hacer gestiones, etc.), el ocio y el médico.

#### 4.1.4. Conocimiento del sistema de transporte público urbano existente en su ciudad.

Se ha visto hasta el momento que una parte de la población definida como no usuaria del transporte público urbano hace un mínimo uso del mismo. Para completar el punto de partida en cuanto a las posibilidades de movilidad en su ciudad, se analiza la percepción de los encuestados respecto a su grado de conocimiento del sistema de transporte público que existe en su localidad de residencia.

**Tabla 22. Conocimiento del sistema de transporte público urbano de su ciudad.**

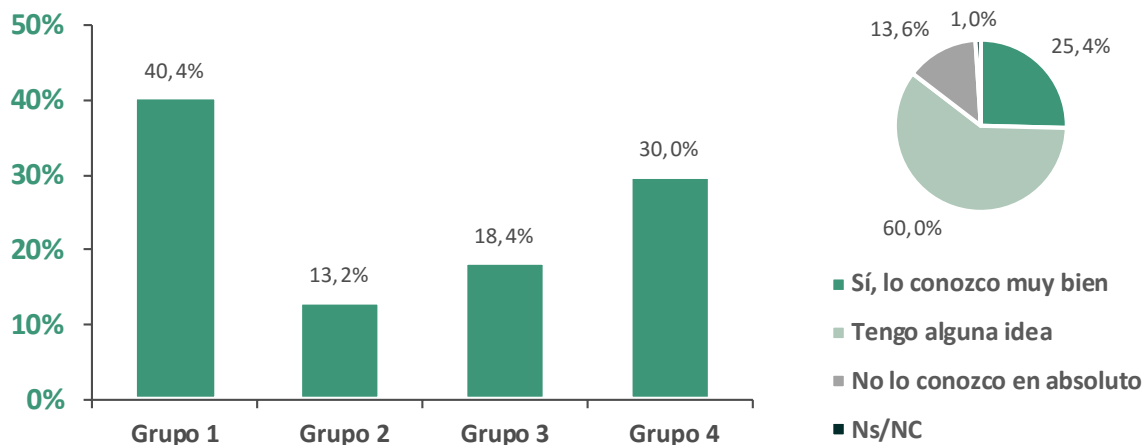
	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí, lo conozco muy bien	40,4%	13,2%	18,4%	30,0%	25,4%
Tengo alguna idea	51,6%	70,2%	62,4%	56,0%	60,0%
No lo conozco en absoluto	7,8%	14,8%	18,2%	13,1%	13,6%
Ns/Nc	0,2%	1,8%	1,1%	0,9%	1,0%
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Del conjunto de no usuarios, el **60% indica tener alguna idea del sistema de transporte público** de su ciudad. Este porcentaje se incrementa entre la población del Grupo 2 (70,2%) y es menor entre la ciudadanía de los grandes núcleos, Grupo 1, (51,6%). En un **25,4%** se señala **conocer muy bien este sistema**, sobre todo entre las ciudades de los Grupos 1 (40,4%) y 4 (30%).

Sin embargo el **13,6% no conoce en absoluto** el sistema de transporte de la ciudad donde vive, siendo más acusado entre las poblaciones del Grupo 3 (18,2%). El **perfil de estas personas que desconocen el sistema de transporte** se define del siguiente modo: El 53% son hombres, cambiando la tendencia de la composición de la muestra (se incrementa hasta el 59% para el Grupo 1). El 70,5% tiene entre 25 y 64 años (alcanzando el 77% en el Grupo 2 y el 75% en el Grupo 4). Un 51,6% tiene estudios superiores. El 61,1% se encuentra ocupado (tanto por cuenta propia como ajena). Se trata de personas que en el 76,7% de los casos pertenecen a hogares donde no conviven menores de 16 años. El 79,6% sí dispone de carnet de conducir y los desplazamientos habituales se realizan fundamentalmente en coche (52,3%) o a pie (38,2%).

**Gráfica 14. Conocimiento del sistema de transporte público urbano de su ciudad.**



#### 4.1.5. Valoración de la calidad del transporte público urbano de su ciudad.

La valoración global de la calidad del transporte público de la ciudad dentro de una escala de 1 a 5, donde 1 es muy mal y 5 muy bien arroja los siguientes resultados.

**Tabla 23. Valoración del sistema de transporte público urbano de su ciudad.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Muy mal	3,0%	<u>6,4%</u>	3,3%	1,8%	3,6%
Mal	7,8%	9,6%	7,8%	4,9%	7,5%
Normal	23,2%	22,6%	26,9%	24,7%	24,4%
Bien	<u>46,0%</u>	27,0%	32,7%	33,3%	<u>34,7%</u>
Muy bien	15,0%	<u>24,8%</u>	15,3%	20,5%	18,9%
Ns/Nc	5,0%	9,6%	14,0%	14,7%	11,0%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Indicar en primer lugar que el 11% de los ciudadanos no ha emitido ningún tipo de valoración respecto a la calidad del sistema de transporte público de su ciudad. El desconocimiento del mismo o su poco uso llevan a la falta de respuesta.

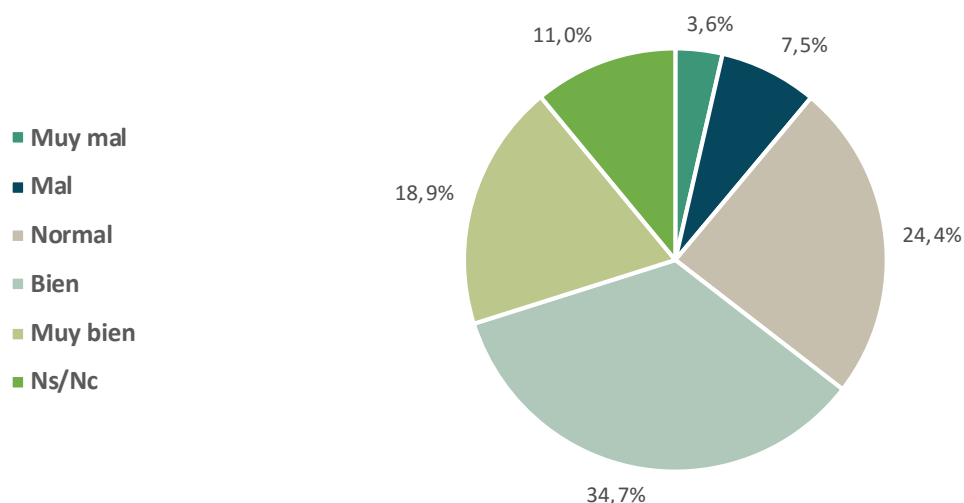
**El 34,7% lo valora con un 4 (bien)**, siendo una percepción más acusada en el Grupo 1 (46%). El **24,4%** de la ciudadanía lo califica con un **3 (normal)**, mientras que el **18,9%** lo valora con la máxima puntuación (**muy bien**); sobre todo en el Grupo 2 (24,8%).

Analizando más exhaustivamente **aquellas personas que han valorado positivamente el sistema de transporte público de su ciudad** (lo han calificado como bien o muy bien) se concluye que se trata en el 64,5% de los casos de mujeres (aumentando hasta el 68,9% en el Grupo 4). Un 68,6% tiene más de 45 años (un 77,3% en el Grupo 4). El 45,2% son trabajadores y el 33,6% son personas jubiladas (desciende hasta el 28% en el Grupo 3).

La relación entre la valoración del sistema de transporte público urbano de la ciudad y los motivos de su no uso / uso escaso serán analizados con esta última variable en el correspondiente apartado de este documento.

Sin embargo, un 11,1% considera que el sistema de transporte público de su ciudad está mal o muy mal. También en el Grupo 2 (16%) se registra la mayor proporción de gente con una opinión negativa sobre el sistema de transporte público de su ciudad.

Gráfica 15. Valoración del sistema de transporte público urbano de su ciudad.



Completa la anterior tabla la **valoración media de la calidad**, obtenida a partir de las puntuaciones emitidas por la ciudadanía (solo se han tenido en cuenta aquellas personas que señalaron una calificación) tal y como se presenta a continuación.

Tabla 24. Valoración media del sistema de transporte público urbano de su ciudad.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Media Valoración Global	3,92	4,12	4,33	4,54	4,24
n	475	452	473	469	1.869

\* Nota: n\_ personas que valoran el sistema de transporte público de su ciudad.

La **valoración media es de 4,24 puntos**, lo que refleja una percepción general positiva sobre los distintos sistemas de transporte públicos de las ciudades españolas. Respecto a los resultados obtenidos por grupo, **a medida que disminuye el tamaño de las ciudades, se incrementa la valoración del sistema de transporte**, pasando de una valoración de 3,92 puntos en el Grupo 1 a una calificación media de 4,54 puntos en el Grupo 4.

Con el siguiente contraste se quiere analizar si existe relación entre el conocimiento del sistema de transporte público de la ciudad y la valoración que se hace del mismo, al objeto de determinar si las percepciones pueden venir motivadas por la propia experiencia o bien están sustentadas en una idea ajena. Para simplificar la interpretación del análisis, se ha realizado este contraste de un modo general para el conjunto de la muestra, sin tener en cuenta los distintos grupos de población.



**Tabla 25. Relación entre el conocimiento y la valoración del sistema de transporte público urbano de su ciudad.**

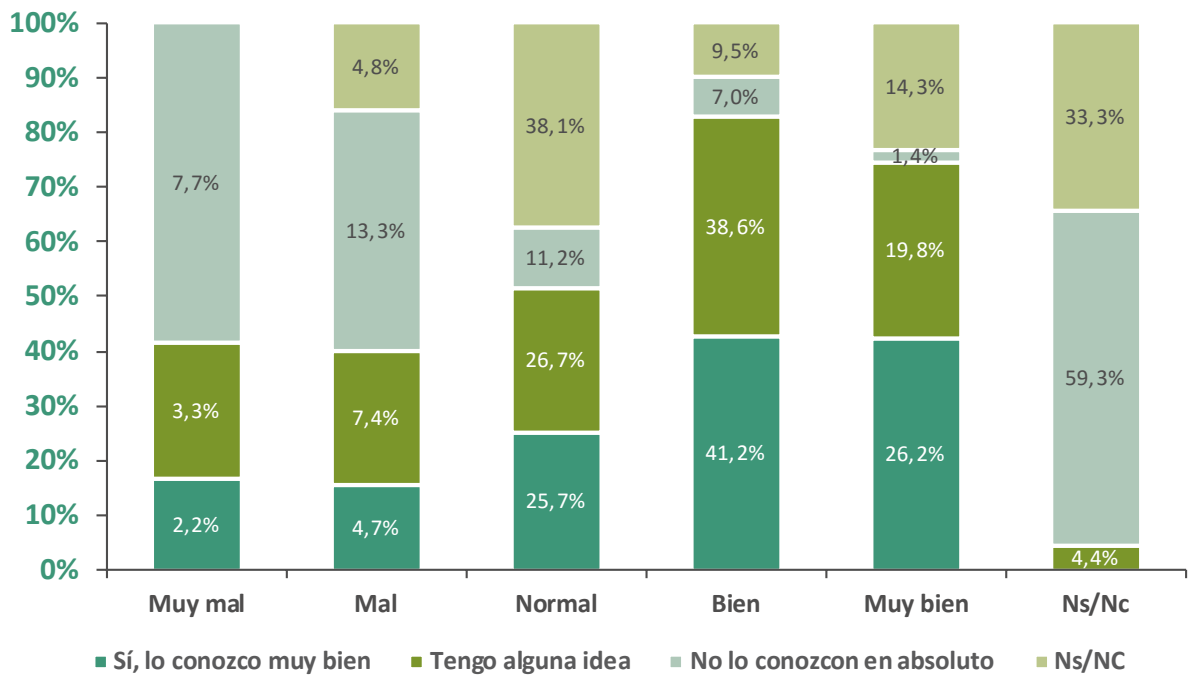
Valoración del sistema de transporte	Conocimiento del sistema de transporte			
	Sí, lo conozco muy bien	Tengo alguna idea	No lo conozco en absoluto	Ns/NC
Muy mal	2,2%	3,3%	<u>7,7%</u>	0,0%
Mal	4,7%	7,4%	13,3%	4,8%
Normal	25,7%	26,7%	11,2%	38,1%
Bien	41,2%	38,6%	7,0%	9,5%
Muy bien	<u>26,2%</u>	19,8%	1,4%	14,3%
Ns/Nc	0,0%	4,4%	59,3%	33,3%
<b>n</b>	<b>534</b>	<b>1260</b>	<b>285</b>	<b>21</b>

\* Nota: n\_ número de personas que han contestado a cada una de las opciones sobre el conocimiento del sistema de transporte.

Se observa como se establece una relación entre ambas variables. **Aquellas personas que indican conocer muy bien el sistema de transporte de su ciudad, lo valoran más positivamente que aquellos que no lo conocen.** Así, lo califican con un 5 (muy bien) en el 26,2% de las ocasiones y con un 4 (bien) en el 41,2% de los casos. Estos porcentajes descienden cuando las personas han indicado que tienen alguna idea del sistema. Finalmente, entre aquellos que no lo conocen en absoluto, el 59,3% no ha valorado su calidad. De entre los que sí lo han hecho, destaca que el 21% lo evalúa como mal o muy mal.

El 33% de las personas que no han emitido una respuesta sobre si conocen o no el sistema de transporte público de su ciudad tampoco han valorado el mismo.

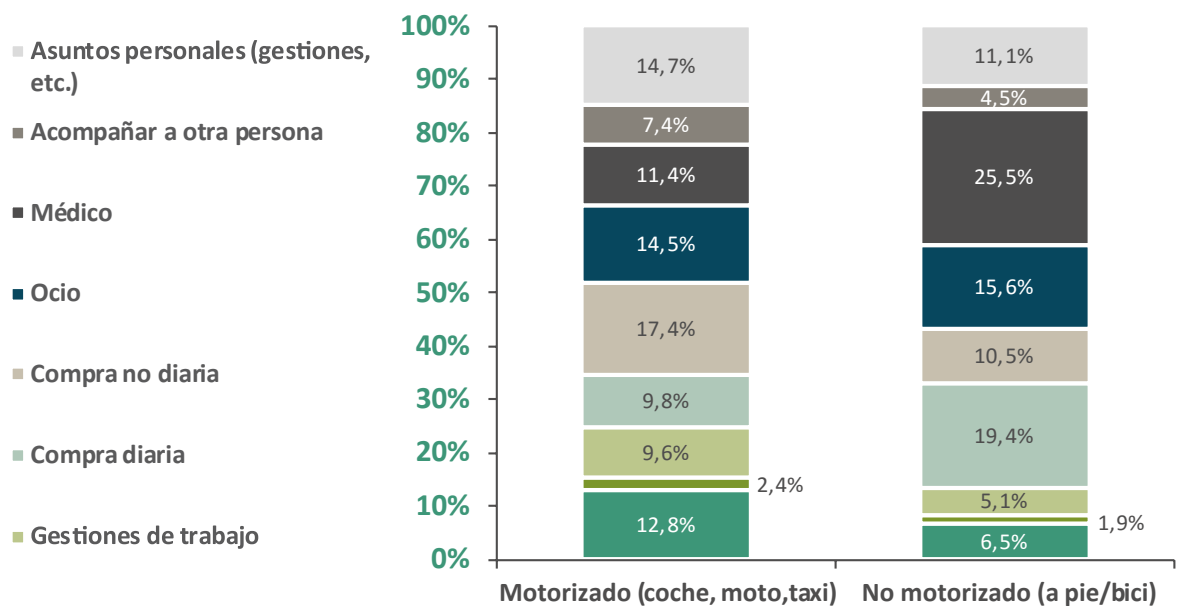
**Gráfica 16. Relación entre el conocimiento y la valoración del sistema de transporte público urbano de su ciudad.**



**4.1.6. Modos empleados habitualmente para desplazarse y motivos de desplazamiento.**

El no uso habitual del transporte público implica el uso de otros modos para los desplazamientos más habituales. A través de esta pregunta se analiza, para los motivos más importantes que pueden originar desplazamientos urbanos (trabajar, estudiar, comprar, ocio, etc.), los modos utilizados habitualmente por este segmento de la ciudadanía.

**Gráfica 17. Modo empleado para el desplazamiento habitual.**



Este gráfico representa usos, es decir, una persona puede utilizar tantos modos de transporte como motivos de viaje, por lo que aparecerá representada tantas veces como modos haya indicado.

La información se presenta de dos maneras. En primer lugar, se resumen los datos para cada uno de los modos de transporte y a continuación, se expondrán los resultados teniendo en cuenta el motivo que origina el desplazamiento.

En este primer tipo de análisis las tablas representan para cada grupo el porcentaje de personas que ha señalado emplear cada modo en cada uso. Se trata por tanto de una respuesta múltiple (con porcentajes que suman más de 100%), no habiendo un n concreto (el cual se presentará en el siguiente tipo de tablas). Para saber el número exacto de personas que utilizan cada uno de los modos para cada uno de los motivos, es necesario multiplicar la base de encuestados del grupo por el porcentaje correspondiente.

**Tabla 26. Modos empleados para los desplazamientos habituales.**

**Coche (conductor / acompañante).**

Coche (conductor / acompañante)	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Trabajo	35,0%	54,3%	46,4%	46,2%	<u>45,9%</u>
Estudios	7,3%	13,6%	10,9%	3,2%	8,7%
Gestiones de trabajo	21,9%	<u>43,7%</u>	34,5%	29,9%	32,8%
Compra diaria	38,5%	40,4%	39,7%	39,8%	39,6%
Comprar no diaria	65,4%	73,8%	<u>76,1%</u>	59,9%	<u>68,8%</u>
Ocio	48,5%	53,0%	54,8%	50,3%	51,8%
Médico	45,0%	39,1%	41,8%	36,6%	40,4%
Acompañar a otra persona	18,8%	38,7%	31,5%	29,9%	30,2%
Asuntos personales (gestiones, etc.)	56,9%	65,9%	59,7%	41,0%	<u>55,4%</u>
Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>n</b>	<b>260</b>	<b>302</b>	<b>330</b>	<b>344</b>	<b>1.236</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Usuarios de coche.

En relación a aquellas personas que utilizan el coche, éste es un modo que se utiliza en el **68,8%** de las ocasiones para realizar la **compra no diaria** (ir de compras, desplazarse a superficies comerciales por ejemplo). En el 55,4% lo emplean para **asuntos personales** mientras que un 45,9% indica que es su modo habitual para **trabajar**. En el Grupo 2 es donde más se detecta este uso de trabajo (54,3%) o gestiones de trabajo (43,7%).

En total, el número de personas distintas que utilizan el vehículo privado para cualquier desplazamiento (uno o varios) es de 1.236; lo que supone el 60,6% de la muestra.

#### Moto / ciclomotor.

Moto / ciclomotor	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Trabajo	<u>85,7%</u>	70,8%	58,6%	68,0%	<u>73,2%</u>
Estudios	10,2%	12,5%	17,2%	8,0%	11,8%
Gestiones de trabajo	<u>67,3%</u>	66,7%	37,9%	28,0%	<u>52,8%</u>
Compra diaria	22,4%	20,8%	3,4%	4,0%	14,2%
Comprar no diaria	36,7%	41,7%	24,1%	28,0%	33,1%
Ocio	59,2%	66,7%	58,6%	40,0%	56,7%
Médico	36,7%	33,3%	24,1%	12,0%	28,3%
Acompañar a otra persona	2,0%	12,5%	3,4%	4,0%	4,7%
Asuntos personales (gestiones, etc.)	36,7%	62,5%	37,9%	28,0%	40,2%
Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>n</b>	<b>49</b>	<b>24</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>127</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Usuarios de moto/ciclomotor.

El uso de la moto/ciclomotor es muy inferior al del coche. Un 73,2% señala que la utiliza por motivos de **trabajo** y el 52,8% para **gestiones relacionadas con el trabajo**. Este modo es más frecuente en las grandes ciudades, ya que aporta ciertas ventajas como rapidez o agilidad de los desplazamientos en lugares con un tráfico intenso.

**Todos los desplazamientos indicados han sido realizados por un total de 127 personas**, las cuales han usado su moto/ciclomotor para uno o varios de los motivos señalados.

**Taxi.**

Taxi	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Trabajo	0,0%	8,0%	8,6%	0,0%	4,3%
Estudios	0,0%	4,0%	5,7%	0,0%	2,6%
Gestiones de trabajo	35,1%	0,0%	31,4%	16,7%	23,5%
Compra diaria	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Comprar no diaria	8,1%	8,0%	8,6%	0,0%	7,0%
Ocio	<u>35,1%</u>	32,0%	40,0%	22,2%	<u>33,9%</u>
Médico	27,0%	52,0%	<u>62,9%</u>	50,0%	<u>47,0%</u>
Acompañar a otra persona	0,0%	12,0%	2,9%	0,0%	3,5%
Asuntos personales (gestiones, etc.)	32,4%	24,0%	17,1%	11,1%	22,6%
Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>n</b>	<b>37</b>	<b>25</b>	<b>35</b>	<b>18</b>	<b>115</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Usuarios de taxi.

De nuevo estamos ante un modo con un uso pequeño y puntual entre la ciudadanía en relación al total de sus desplazamientos. Un 47% utiliza el taxi para ir al médico mientras que el 33,9% lo utiliza por motivos de ocio; siendo un uso más extendido entre las grandes poblaciones del Grupo 1 (35,1%).

**El número de personas distintas que utiliza el taxi para uno o varios de sus desplazamientos es de 115.**

**Bicicleta / patines.**

Bicicleta / patines	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Trabajo	44,4%	31,6%	33,3%	21,1%	30,4%
Estudios	0,0%	15,8%	22,2%	15,8%	14,3%
Gestiones de trabajo	55,6%	21,1%	11,1%	26,3%	26,8%
Compra diaria	88,9%	26,3%	11,1%	31,6%	35,7%
Comprar no diaria	55,6%	36,8%	33,3%	21,1%	33,9%
Ocio	88,9%	<u>68,4%</u>	77,8%	68,4%	<u>73,2%</u>
Médico	55,6%	36,8%	11,1%	10,5%	26,8%
Acompañar a otra persona	0,0%	15,8%	11,1%	0,0%	7,1%
Asuntos personales (gestiones, etc.)	100%	36,8%	33,3%	26,3%	<u>42,9%</u>
Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>n</b>	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>56</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Usuarios de bicicleta/patines.

La bicicleta y patines son utilizados de manera residual. De entre aquellos que los usan lo hacen sobre todo por ocio (73,2%). Su uso se extiende más entre las ciudades del Grupo 2 y del Grupo 4. Un 42,9% utiliza estos modos de transporte para hacer asuntos personales, mientras que el 35,7% los emplea para realizar la compra diaria.

**El número de personas distintas que van en bicicleta o patines en uno o varios de sus desplazamientos habituales es de 56.**

**A pie.**

A pie	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Trabajo	14,0%	16,1%	<u>32,6%</u>	30,4%	23,8%
Estudios	5,2%	7,6%	6,4%	7,7%	6,7%
Gestiones de trabajo	11,6%	20,3%	20,8%	21,7%	18,7%
Compra diaria	77,4%	<u>82,0%</u>	73,8%	61,3%	<u>73,3%</u>
Comprar no diaria	52,1%	48,2%	33,3%	24,9%	39,0%
Ocio	59,8%	65,4%	52,5%	52,6%	<u>57,2%</u>
Médico	70,2%	<u>81,1%</u>	59,1%	53,1%	<u>65,3%</u>
Acompañar a otra persona	7,2%	30,4%	14,7%	16,2%	17,0%
Asuntos personales (gestiones, etc.)	51,5%	38,6%	38,0%	36,7%	41,0%
Otros	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>n</b>	<b>363</b>	<b>355</b>	<b>408</b>	<b>401</b>	<b>1.527</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Usuarios a pie.

Los desplazamientos a pie son los más comunes entre la ciudadanía no usuaria habitual del transporte público. El 73,3% va andando a la compra diaria, un 65,3% va a pie al médico mientras que el 57,2% también va caminando para asuntos de ocio. También cuentan con un peso importante en los desplazamientos a pie los asuntos personales o la compra no diaria.

**Aquellos que van a pie para uno o varios de sus desplazamientos más habituales pueden cifrarse en 1.527 personas.**

Una vez analizados los datos en función de los modos de desplazamiento, se presentan los resultados para cada uno de los motivos de desplazamiento. De esta forma, para cada motivo, se expone la distribución de la población respecto al modo empleado.

Tabla 27. Modos empleados para los distintos motivos de desplazamientos.

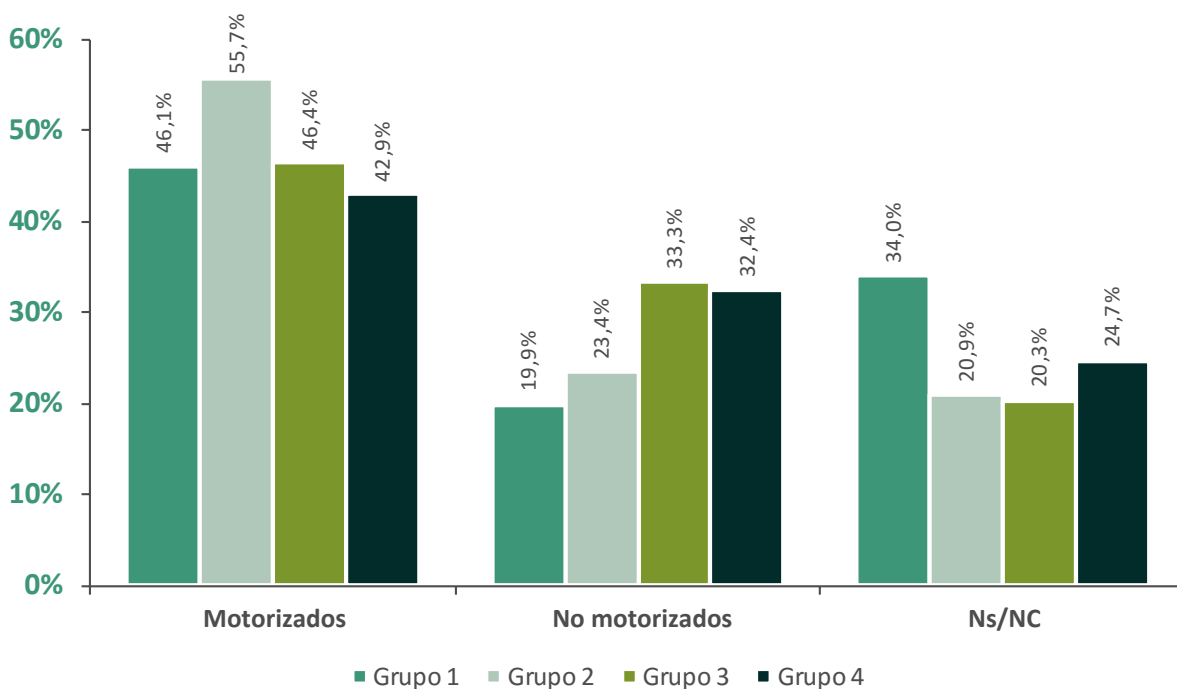
## Trabajo.

Trabajo	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	37,4%	58,2%	47,7%	49,5%	48,6%
Moto / ciclomotor	17,3%	6,0%	5,3%	5,3%	8,0%
Taxi	0,0%	0,7%	0,9%	0,0%	0,4%
Bicicleta (patines, etc.)	1,6%	2,1%	0,9%	1,2%	1,5%
A pie	21,0%	20,2%	41,4%	38,0%	31,1%
Ns/Nc	22,6%	12,8%	3,7%	5,9%	10,5%
n	243	282	321	321	1.167

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Personas que trabajan.

De aquellas personas que se encuentran en situación activa (se contempla la posibilidad de que vayan a trabajar) el **48,6%** de los desplazamientos para ir a trabajar se realizan en **coche**, siendo menos frecuentes en las ciudades del Grupo 1 (37,4%). En el **31,1%** de las ocasiones se **va al trabajo a pie**, siendo más habitual dentro del Grupo 3 (41,4%) y del Grupo 4 (38%).

Gráfica 18. Modo empleado para trabajo o gestiones de trabajo.





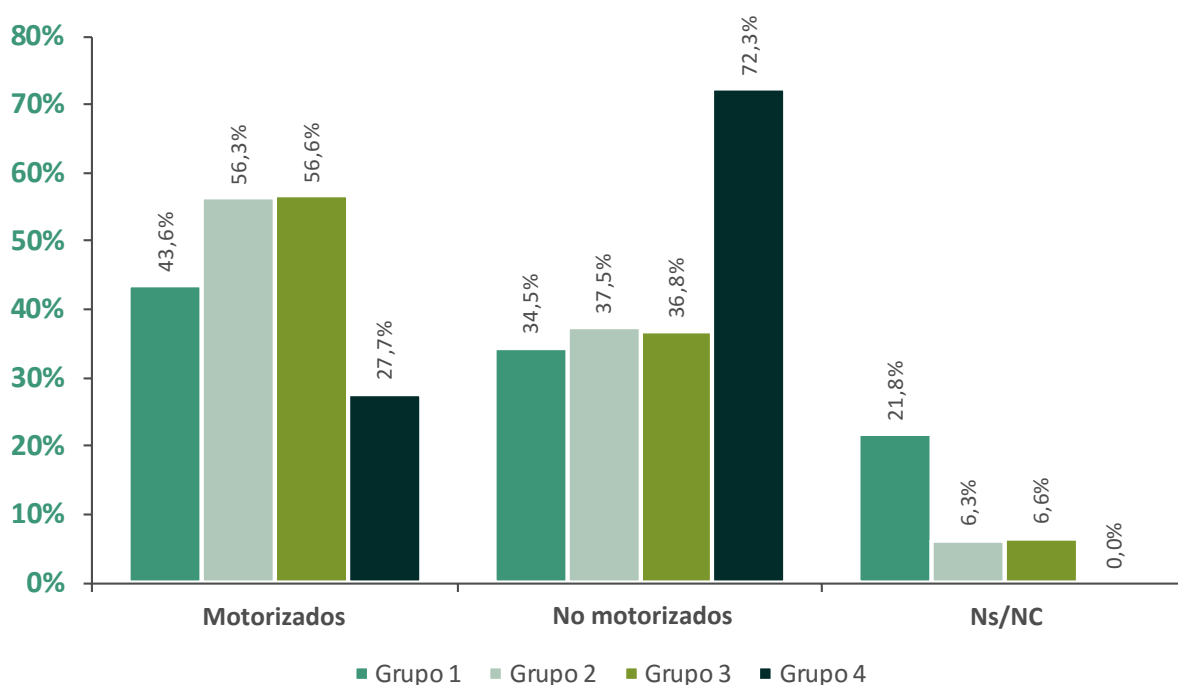
## Estudios.

Estudios	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	34,5%	51,3%	47,4%	23,4%	<u>41,5%</u>
Moto / ciclomotor	9,1%	3,8%	6,6%	4,3%	5,8%
Taxi	0,0%	1,3%	2,6%	0,0%	1,2%
Bicicleta (patines, etc.)	0,0%	3,8%	2,6%	6,4%	3,1%
A pie	34,5%	33,8%	34,2%	66,0%	<u>39,9%</u>
Ns/Nc	21,8%	6,3%	6,6%	0,0%	8,5%
<b>n</b>	<b>55</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>47</b>	<b>258</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Personas que estudian.

Se identifican todos los ciudadanos que son estudiantes o que se puedan encontrar realizando algún curso de formación. Los desplazamientos al lugar de estudios se realizan en **coche en el 41,5%** de las ocasiones, mientras que **el 39,9% lo hace a pie**. El resto de modos queda residual respecto a estos dos.

Gráfica 19. Modo empleado para estudios.



**Gestiones de trabajo.**

Gestiones de trabajo	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	14,0%	32,5%	28,1%	25,4%	<u>31,8%</u>
Moto / ciclomotor	49,3%	23,9%	16,4%	10,4%	5,2%
Taxi	48,1%	0,0%	40,7%	11,1%	2,1%
Bicicleta (patines, etc.)	33,3%	26,7%	6,7%	33,3%	1,2%
A pie	14,7%	25,2%	29,7%	30,4%	<u>22,4%</u>
Ns/Nc	24,9%	18,4%	25,8%	30,8%	37,3%
<b>n</b>	<b>269</b>	<b>312</b>	<b>345</b>	<b>352</b>	<b>1.278</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Personas que pueden realizar gestiones de trabajo.

En esta ocasión también se han eliminado aquellos casos de personas que no son trabajadores, aunque se incluyen a parados que puedan realizar gestiones de trabajo (entrevistas, INEM...). De nuevo **se repiten los modos** empleados más habitualmente en estos desplazamientos, es decir, el **coche** como primera opción (31,8%) y **caminando** como segunda alternativa (22,4%).

**Compra diaria.**

Compra diaria	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	20,0%	24,4%	23,8%	24,9%	<u>23,3%</u>
Moto / ciclomotor	2,2%	1,0%	0,2%	0,2%	0,9%
Taxi	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Bicicleta (patines, etc.)	1,6%	1,0%	0,2%	1,1%	1,0%
A pie	56,2%	58,2%	54,7%	44,7%	<u>53,3%</u>
Ns/Nc	20,0%	15,4%	21,1%	29,1%	21,6%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

La compra diaria es una actividad que se realiza **a pie en el 53,3%** de las ocasiones, mientras que el **23,3% lo hace en coche** (bien como conductor o bien como acompañante). El resto de modos quedan como residuales.

**Compra no diaria.**

Compra no diaria	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	34,0%	44,6%	<u>45,6%</u>	37,5%	<u>40,5%</u>
Moto / ciclomotor	3,6%	2,0%	1,3%	1,3%	2,0%
Taxi	0,6%	0,4%	0,5%	0,0%	0,4%
Bicicleta (patines, etc.)	1,0%	1,4%	0,5%	0,7%	0,9%
A pie	<u>37,8%</u>	34,2%	24,7%	18,2%	<u>28,4%</u>
Ns/Nc	23,0%	17,4%	27,3%	42,4%	27,9%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Cuando el motivo del desplazamiento son las **compras denominadas como no diarias**, la ciudadanía elige en el **40,5% el coche como modo de transporte**. La ubicación de establecimientos en centros comerciales alejados del centro de la ciudad puede ser uno de los motivos por los que se elige el vehículo privado. En el Grupo 3 este porcentaje se incrementa hasta el 45,6%.

En segundo lugar, la población se desplaza **a pie (27,9%)** para ir de compras. En el Grupo 1 este dato aumenta hasta el 37,8%. Los centros de las ciudades y su peatonalización pueden ser el motivo de elegir caminar para desplazarse.

**Ocio.**

Ocio	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	25,2%	32,0%	<u>32,9%</u>	31,5%	<u>30,5%</u>
Moto / ciclomotor	5,8%	3,2%	3,1%	1,8%	3,4%
Taxi	2,6%	1,6%	2,5%	0,7%	1,9%
Bicicleta (patines, etc.)	1,6%	2,6%	1,3%	2,4%	2,0%
A pie	43,4%	46,4%	38,9%	38,4%	<u>41,6%</u>
Ns/Nc	21,4%	14,2%	21,3%	25,3%	20,7%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

El **coche** es el modo más empleado por los encuestados cuando se trata de desplazamientos de ocio (**40,5%**), siendo más frecuente entre el Grupo 2 y 3.

En segundo término destacan los desplazamientos **a pie (28,4%)**, más habituales entre el Grupo 1 (37,8%) y el Grupo 2 (34,2%).

#### Médico.

Médico	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	23,4%	23,6%	25,1%	22,9%	<u>23,8%</u>
Moto / ciclomotor	3,6%	1,6%	1,3%	0,5%	1,7%
Taxi	2,0%	2,6%	4,0%	1,6%	2,6%
Bicicleta (patines, etc.)	1,0%	1,4%	0,2%	0,4%	0,7%
A pie	51,0%	<u>57,6%</u>	43,8%	38,7%	<u>47,5%</u>
Ns/Nc	19,0%	13,2%	25,6%	35,8%	23,8%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

También para este motivo de desplazamiento, el médico, **vuelven a repetirse los dos modos más habituales** vistos hasta ahora. En este caso, acuden a pie al **médico** el 47,5% de esta parte de la ciudadanía, mientras que el 23,8% lo hace en **coche** (como conductor o bien como acompañante).

#### Acompañar a otra persona.

Acompañar a otra persona	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	9,8%	23,4%	18,9%	18,7%	<u>17,8%</u>
Moto / ciclomotor	0,2%	0,6%	0,2%	0,2%	0,3%
Taxi	0,0%	0,6%	0,2%	0,0%	0,2%
Bicicleta (patines, etc.)	0,0%	0,6%	0,2%	0,0%	0,2%
A pie	5,2%	21,6%	10,9%	11,8%	<u>12,3%</u>
Ns/Nc	84,8%	53,2%	69,6%	69,3%	69,2%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Respecto a los desplazamientos por acompañar a otra persona, no se ha registrado un alto nivel de respuesta. Se trata de un motivo por frecuente y que no tiene porqué ser realizado siempre en el mismo modo de transporte. De entre aquellos que sí han contestado, el **17,8% se desplaza en coche mientras que el 12,3% lo hace a pie.**

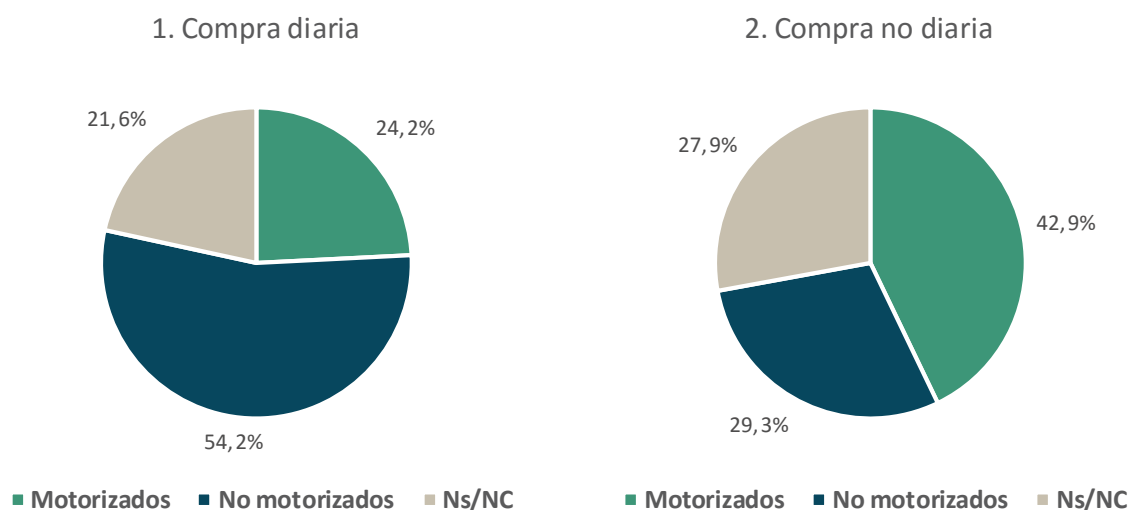
## Asuntos personales.

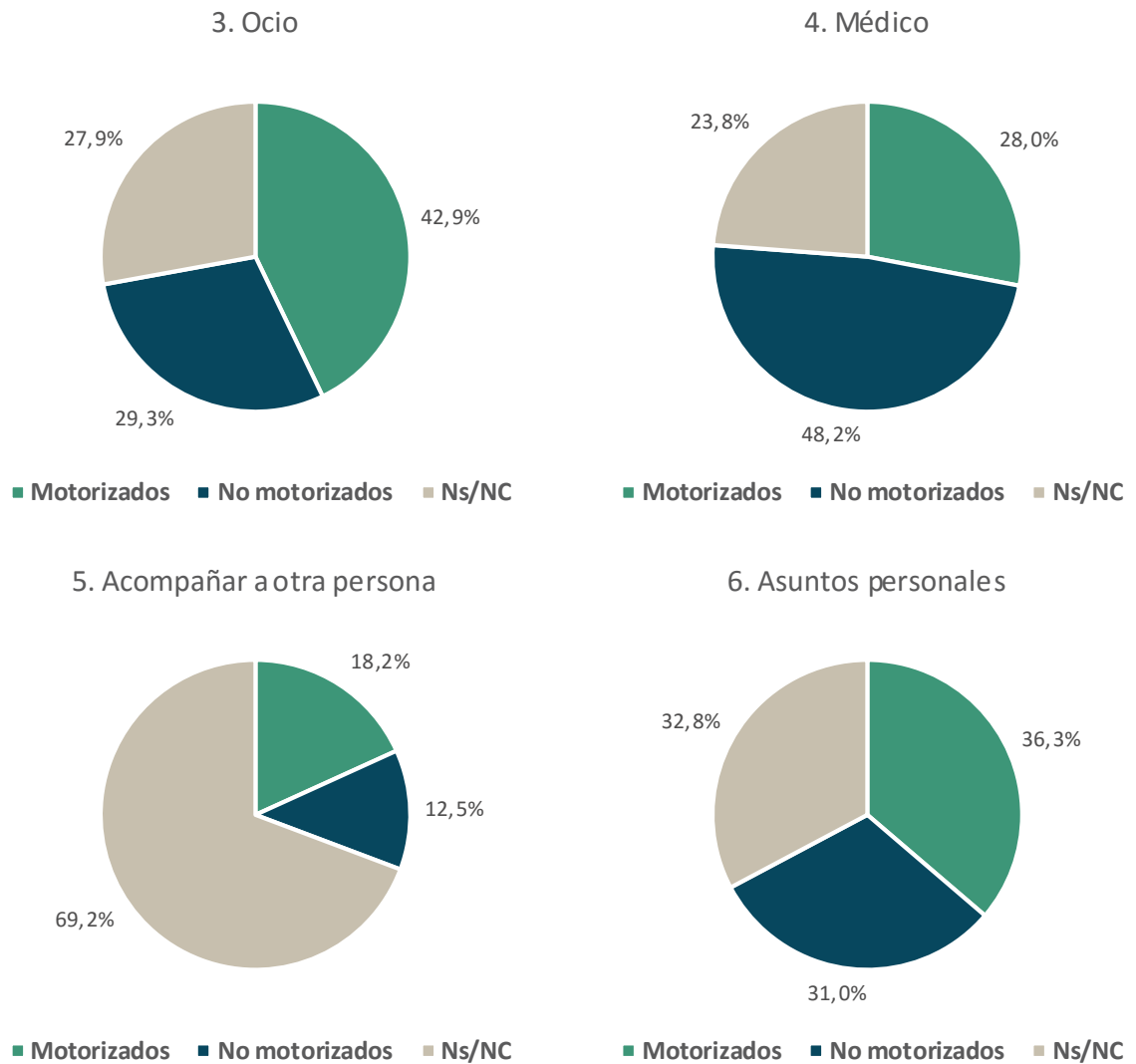
Asuntos personales	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	29,6%	<u>39,8%</u>	35,8%	25,6%	<u>32,6%</u>
Moto / ciclomotor	3,6%	3,0%	2,0%	1,3%	2,4%
Taxi	2,4%	1,2%	1,1%	0,4%	1,2%
Bicicleta (patines, etc.)	1,8%	1,4%	0,5%	0,9%	1,1%
A pie	<u>37,4%</u>	27,4%	28,2%	26,7%	<u>29,8%</u>
Ns/Nc	25,2%	27,2%	32,4%	45,1%	32,8%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Finalmente, cuando el motivo del viaje son los asuntos personales, el **32,6% elige el coche** como modo de transporte. Especialmente frecuente se hace dentro del Grupo 2 (39,8%). En el **29,8%** de las ocasiones estos viajes se hacen **a pie**, más habituales dentro del Grupo 1 (37,4%).

## Gráfica 20. Modos empleados para el resto de motivos





#### 4.1.7. Análisis del desplazamiento más habitual.

Cada persona por su forma de vida (ocupación principal, familia, etc.), tiene un desplazamiento que puede considerarse como el más habitual (por ejemplo ir a trabajar, llevar a los niños al colegio, ir a la compra, etc.). En esta pregunta se analiza el tiempo que se tarda habitualmente en realizar dicho desplazamiento y el modo empleado para realizarlo (ya que no se emplea el transporte público).

Para conocer de un modo más preciso la distribución de esta variable se han generado una serie de segmentos de tiempo, cuyas frecuencias son las siguientes:

Tabla 28. Tiempo empleado en el desplazamiento habitual.

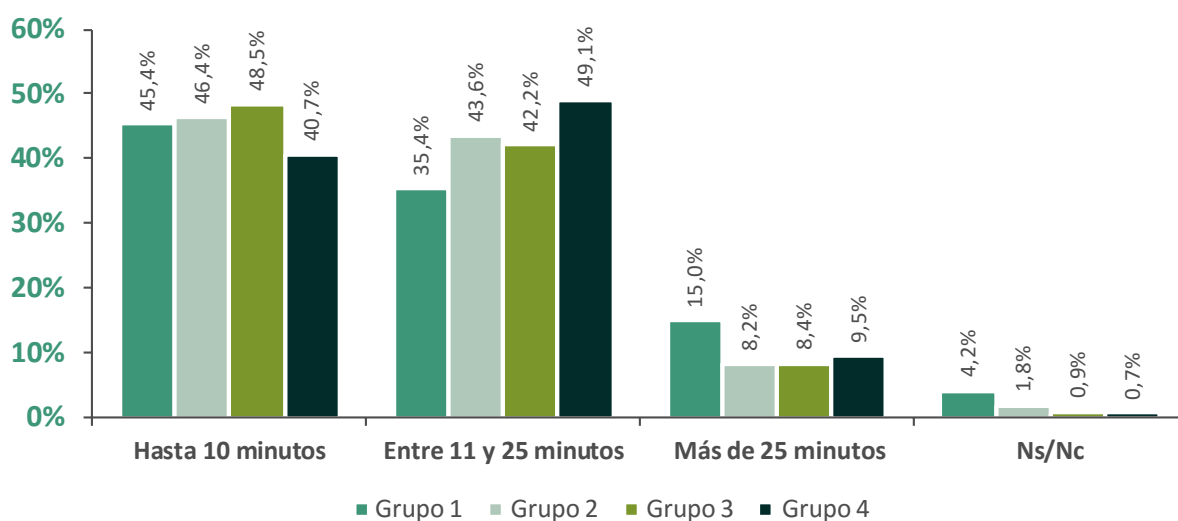
	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Hasta 5 minutos	21,6%	18,4%	18,4%	15,3%	18,3%
De 6 a 10 minutos	23,8%	28,0%	30,2%	25,5%	26,9%
De 11 a 15 minutos	21,2%	25,6%	22,0%	27,8%	24,2%
De 16 a 20 minutos	12,2%	14,8%	17,1%	19,8%	16,1%
De 21 a 25 minutos	2,0%	3,2%	3,1%	1,5%	2,4%
26 o más minutos	15,0%	8,2%	8,4%	9,5%	10,2%
Ns/Nc	4,2%	1,8%	0,9%	0,7%	1,9%
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Si se analiza el tiempo de desplazamiento por intervalos de tiempo se observa como en el **26,9% de las ocasiones éste se encuentra entre los 6 y los 10 minutos**, mientras que en el 24,2% se tarda de 11 a 15 minutos. Los que menos tiempo tardan, hasta 5 minutos, son el 18,3% del total. Por tanto, hay un 69,4% de los no usuarios que emplean como máximo 15 minutos en desplazarse habitualmente.

Las diferencias existentes en cada grupo respecto a este comportamiento general pueden venir originadas por diversos factores como el tamaño de la ciudad pero también por otros como la ocupación de la persona y su edad.

Gráfica 21. Tiempo empleado en el desplazamiento habitual.



En cuanto al **tiempo medio** que se tarda en realizar los desplazamientos más habituales (calculado para aquellas personas que indicaron un tiempo en esta pregunta) los resultados son los siguientes:

**Tabla 29. Tiempo medio empleado en realizar el desplazamiento habitual.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Tiempo medio de desplazamiento	15,25	13,89	14,20	15,65	14,75
n	479	491	545	546	2.061

\* Nota: n\_ personas que han indicado un tiempo de desplazamiento.

El tiempo medio que los ciudadanos estiman que tardan en realizar su desplazamiento más cotidiano es de **14,75 minutos**, existiendo poca variabilidad entre los distintos grupos de ciudades ( $\pm 1$  minuto aproximadamente).

Completa la descripción del desplazamiento habitual, el modo empleado, siendo los resultados obtenidos los presentados en la tabla adjunta.

**Tabla 30. Modo empleado en el desplazamiento habitual.**

Acompañar a otra persona	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
A pie	<u>57,2%</u>	48,2%	55,1%	55,6%	<u>54,0%</u>
Bicicleta	1,4%	2,0%	1,1%	2,2%	1,7%
Coche	29,9%	<u>43,2%</u>	38,5%	37,1%	<u>37,1%</u>
Moto	7,7%	3,0%	3,5%	3,8%	4,4%
Taxi	1,2%	1,0%	0,7%	0,5%	0,9%
Ns/Nc	2,6%	2,6%	1,1%	0,7%	2,0%
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

En el desplazamiento identificado como más habitual por cada uno de los usuarios, el **54% lo realiza a pie**, destacando el 57,2% correspondiente al Grupo 1. Se trata de personas cuyo **perfil** está compuesto en un 66,8% de mujeres. El 42% tiene 65 o más años y el 39,2% se encuentra jubilado, mientras que el 31,8% es trabajador activo.

El **37,1% utiliza el coche**. Para este modo se observan diferencias entre los diferentes grupos de población. Son más los que van en coche en el Grupo 2 (43,2%), cayendo hasta el 29,9% en el Grupo 1. El resto de los modos quedan como más residuales, como por ejemplo la moto (4,4%) o la bicicleta (1,7%).



El modo de desplazamiento influye en el tiempo que se tarda en realizar el mismo. Para reflejar esta situación se ha elaborado la siguiente tabla en la que se identifica, para cada uno de los modos de desplazamiento, el tiempo medio que se tarda en realizar el viaje.

**Tabla 31. Tiempo medio del desplazamiento habitual en función del modo.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
A pie	12,27	12,49	12,67	15,25	13,23
Bicicleta	<u>25,71</u>	13,10	14,50	16,50	<u>17,03</u>
Coche	19,37	15,77	16,56	16,53	<u>16,85</u>
Moto	17,11	12,87	12,11	13,24	14,55
Taxi	17,50	10,00	11,25	10,00	12,78
Ns/Nc	.	7,75	18,33	.	12,29
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Los **desplazamientos más largos son en bicicleta y coche**. En ambos casos destacan las ciudades de mayor tamaño por ser las que más tiempo de viaje tienen (25,71 y 19,37 minutos respectivamente).

En el lado opuesto, los viajes más cortos (12,78 minutos de media) son los realizados en taxi.

La relación entre estas dos variables puede analizarse de un modo más sencillo y complementario tomando la variable tiempo en los estratos conformados. Así, los dos modos más habitualmente empleados cambian su importancia en función del tiempo de viaje. En los desplazamientos habituales de menor duración (hasta 5 minutos), el 83,4% se realizan a pie. También se realizan caminando el 60% de los desplazamientos de entre 6 y 10 minutos. En el estrato de entre 11 y 15 minutos el peso de los viajes en coche y a pie es más homogéneo (47,2% y 42,5% respectivamente). Todos estos desplazamientos tienen un tiempo que puede ser considerado como “prudencial” para un trayecto habitual (trabajo, estudios...).

A partir de este punto, en los trayectos entre 16 y 20 minutos y los de 21 a 25 minutos se emplea más el coche (54,7% y 60,8%), llegando de nuevo a mayor homogeneidad para los viajes más largos (destacando la importancia de los trayectos a pie en las ciudades de menor tamaño).

#### **4.1.8. Posibilidad de realizar el desplazamiento más habitual en transporte público.**

En relación con la anterior pregunta, se analiza si el desplazamiento al que se hace referencia en la misma podría realizarse en transporte público y en caso de ser posible, la estimación que se realiza sobre el tiempo que se tardaría en hacerlo.

Esta pregunta no fue contestada por aquellas personas que anteriormente señalaron no tener ningún conocimiento del sistema de transporte público urbano de su ciudad.

**Tabla 32. Posibilidad de realizar el desplazamiento habitual en transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí podría hacerlo	24,3%	33,6%	29,6%	<u>34,3%</u>	30,4%
No sería posible	53,6%	58,6%	58,8%	<u>61,3%</u>	58,1%
No lo sé	22,1%	7,8%	11,6%	4,4%	<u>11,5%</u>
<b>n</b>	<b>461</b>	<b>423</b>	<b>449</b>	<b>478</b>	<b>1.811</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Personas que conocen el sistema de transporte público de su ciudad.

El **58,1%** de los no usuarios habituales indican que el **desplazamiento** al que hacían referencia en la anterior pregunta, el considerado como más habitual para ellos, **no sería posible realizarlo en transporte público**; siendo una respuesta con mayor porcentaje entre las localidades del Grupo 4 (61,3%).

Sin embargo, el **30,4%** señala que **sí existiría la posibilidad** de realizar dicho desplazamiento en transporte público. El 11,5% desconoce si tendría esa posibilidad. Esta situación es más frecuente en el Grupo 1 (22,1%).

Para todas aquellas personas que piensan que sí podrían realizar su desplazamiento más habitual en transporte público, se solicitó que señalaran el tiempo medio que estiman tardarían haciéndolo así.

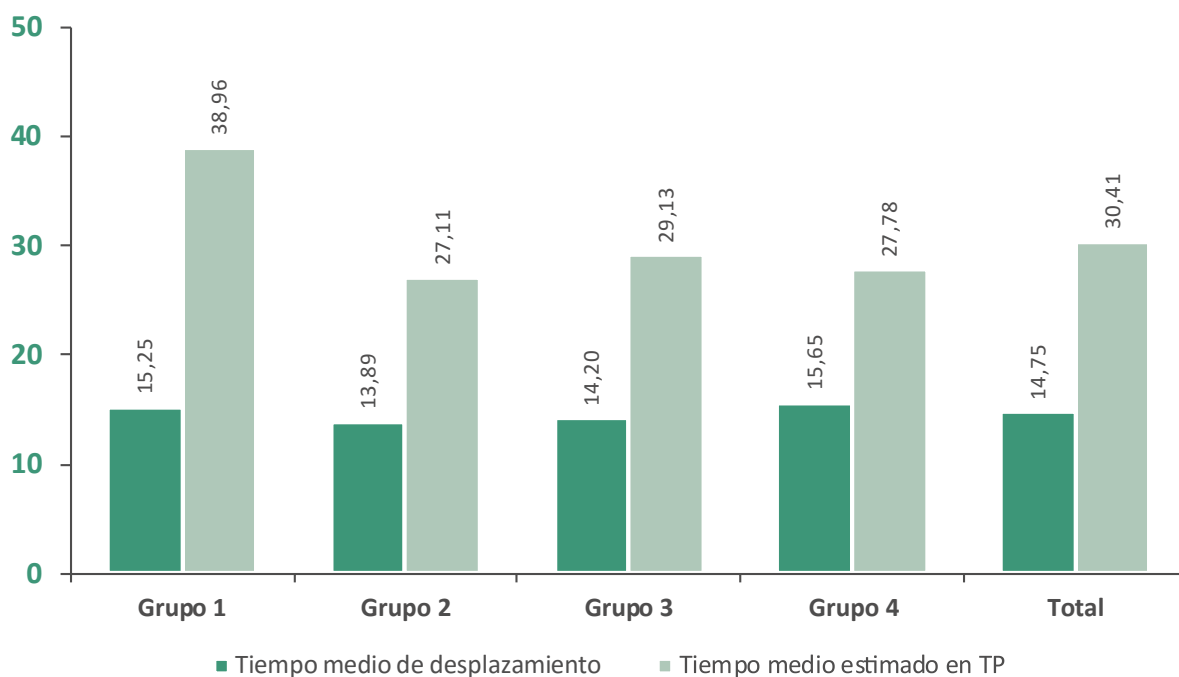
**Tabla 33. Tiempo medio estimado para realizar desplazamiento habitual en transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Tiempo medio estimado	38,96	27,11	29,13	27,78	30,41
<b>n</b>	<b>112</b>	<b>114</b>	<b>127</b>	<b>160</b>	<b>513</b>

\* Nota: n\_ personas que sí consideran que podrían realizar su desplazamiento habitual en transporte público.

El **tiempo medio total estimado** para realizar el desplazamiento habitual en transporte público en lugar de como lo hacen normalmente es de **30,41 minutos**, siendo superior en el Grupo 1 (38,96 minutos). En todos los grupos se observa como el tiempo se incrementa respecto al tiempo que realmente se tarda con otros modos de transporte (el tiempo medio global era de 14,75 minutos). Por tanto, para estas personas el transporte público, respecto a la variable tiempo de viaje, no supone una ventaja sobre cómo se desplazan cotidianamente.

**Gráfica 22. Tiempo empleado en el desplazamiento habitual Vs tiempo medio estimado en TP.**



#### 4.1.9. Principales motivos por los que no se utiliza / se utiliza poco el transporte público urbano de su ciudad.

Esta es una pregunta clave dentro del estudio. En ella se recoge de un modo explícito, cuáles son los principales motivos por los que los no usuarios habituales no utilizan o utilizan con baja frecuencia, el transporte público urbano de su ciudad.

Recordar que se trata de una pregunta de respuesta múltiple por lo que una persona podía escoger hasta 3 motivos, lo que hace que los porcentajes sean superiores al 100%.

Tabla 34. Principales motivos de no uso del transporte público.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Prefiero utilizar el coche	24,0%	<u>30,4%</u>	25,8%	18,9%	<u>24,7%</u>
No hay transporte público	2,2%	6,0%	2,2%	11,1%	5,4%
No conozco el servicio	0,0%	1,6%	0,4%	1,8%	1,0%
No es compatible con mi trabajo, necesito el coche para trabajar	6,8%	11,8%	9,5%	9,1%	9,3%
Necesito el coche para realizar mis gestiones, llevar los niños al colegio, etc	6,4%	8,6%	11,3%	7,5%	8,5%
No lo necesito por cercanía de mi trabajo / centro de estudios (o de mis hijos)	27,0%	15,0%	22,9%	<u>33,1%</u>	<u>24,7%</u>
No hay un servicio adecuado para mi trayecto (muchas paradas...)	2,4%	7,2%	6,9%	2,5%	4,8%
El servicio de transbordos funciona mal	4,2%	6,2%	5,8%	4,7%	5,2%
Baja frecuencia de paso	14,0%	6,4%	12,5%	3,8%	9,1%
Paradas alejadas	2,6%	6,8%	4,5%	1,8%	3,9%
Tarda mucho	<u>19,6%</u>	15,4%	15,6%	12,5%	15,7%
Es incómodo, hay suciedad	3,0%	1,4%	1,6%	0,9%	1,7%
Es inseguro	0,2%	0,2%	0,0%	0,2%	0,1%
Es caro	8,2%	8,2%	4,0%	6,2%	6,6%
No me gusta el transporte público	3,4%	2,4%	3,1%	0,4%	2,3%
Prefiero caminar (ecológico, saludable...)	19,8%	26,2%	<u>36,9%</u>	30,4%	<u>28,6%</u>
Prefiero ir en bici	1,8%	3,6%	1,5%	2,4%	2,3%
Otros	4,2%	1,8%	2,7%	1,5%	2,5%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Del total de opciones, hay 3 que destacan por encima del resto. El **28,6%** señala que **prefiere caminar en sus desplazamientos (es saludable, ecológico, etc.)**. Este argumento es más habitual entre las ciudades de los Grupos 3 (36,9%) y 4 (30,4%).

En segundo lugar, se señala la **falta de necesidad de uso del transporte público** ya que el lugar de trabajo/estudios, etc., está muy cerca (**24,7%**). De nuevo, la población de las ciudades más pequeñas, Grupo 4, es la que más señala esta situación (33,1%), aunque también es notable en el Grupo 1 (27%), recordando su estructura de mayor edad.

Con el mismo porcentaje, **24,7%** se recoge la opinión de todas aquellas **personas que prefieren utilizar el coche en lugar del transporte público**. El uso del vehículo privado también se refleja aquí por motivos de necesidad; bien por incompatibilidad con el trabajo o la realización de las gestiones diarias (llevar a los niños al colegio, etc.); sumando en total el 17,8%.

Por tanto, los motivos más señalados tienen que ver con circunstancias personales y no con posibles deficiencias del transporte público. Dentro de este grupo de argumentos destacaría el tarda mucho (15,7%), la baja frecuencia de paso (9,1%) o es caro (6,6%).

En el extremo opuesto se sitúan la inseguridad (0,1%), la incomodidad (1,7%) o la falta de conocimiento del servicio (1%).

De todo este conjunto de argumentos pueden identificarse aquellas personas que podrían convertirse en potenciales usuarios del transporte público ya que los motivos de no uso que han señalado podrían ser revertidos, bien con mejoras en el sistema de transporte, mayor conocimiento del mismo o tratando de cambiar hábitos y mentalidades poco ligadas a desplazamientos en estos modo de transporte. La especificación de estos potenciales usuarios será analizada de manera exhaustiva en su correspondiente apartado de este documento de resultados.

### Gráfica 23. Principales motivos de no uso del transporte público.



#### Opciones

OPCIÓN A: incluye No necesito el TP

OPCIÓN B: incluye Prefiero utilizar el coche y Necesito el coche

OPCIÓN C: incluye Prefiero caminar y Prefiero ir en bici

OPCIÓN E: No hay transporte público

OPCIÓN G: Resto

OPCIÓN D: incluye No hay un servicio adecuado para mi trayecto El servicio de transbordos funciona mal, Baja frecuencia de paso, Paradas alejadas, Tarda mucho, Es incómodo y Es inseguro

OPCIÓN F: Es caro

Esta pregunta se convierte en una de las más relevantes del estudio en cuanto que aporta información directa sobre los principales motivos de no uso, ayudando también a conocer si se puede trabajar sobre ellos para fomentar el uso del transporte público.

Para analizar más en profundidad esta cuestión se ha estudiado conjuntamente con otras ya analizadas en este documento.

### 1. Valoración positiva del sistema de transporte público urbano de la ciudad y los motivos de no uso.

Se analizan a aquellas personas que han calificado como bien o muy bien el sistema de transporte público de su ciudad en relación a los motivos de no uso a pesar de tener dicha percepción positiva.

- > El motivo más importante por el que no se usa el transporte público aunque se tenga una percepción positiva del mismo es la **preferencia por ir a pie** (saludable, ecológico...), argumento señalado por el **33,4%** de este estrato de personas.
- > El segundo motivo es **la falta de necesidad de uso del sistema**; por cercanía de los lugares donde se tiene que acudir habitualmente (**27%**).
- > En tercer lugar se encuentran aquellas personas que **tienen preferencia por el coche (19,6%)**. Este grupo es el que más claramente podría convertirse en potencial usuario del transporte público.

### 2. Conocimiento del sistema del sistema de transporte público urbano de la ciudad, valoración positiva del mismo y los motivos de no uso.

En esta ocasión se ahonda en los motivos de no uso para aquella parte de la ciudadanía que conoce bien el sistema de transporte de su ciudad y además tiene una valoración positiva del mismo (inicialmente podrían ser perfectamente usuarios del sistema de transporte).

De nuevo se repiten los motivos más importantes de no uso del transporte público señalados en el anterior análisis:

- > **La falta de necesidad (30,8%)** por la cercanía de los lugares de desplazamiento habitual es en este caso el argumento más indicado.
- > **La preferencia por caminar (26,7%)**.
- > **La preferencia por utilizar el vehículo privado (15,6%)**.

Aunque para este caso también aparece un nuevo motivo de no uso con porcentaje significativo como es que **el transporte público tarda mucho (13,6%)**.

### 3. Posibilidad de realizar su desplazamiento habitual en transporte público y motivos de no uso.

Aquellos no usuarios que indican que sí podrían realizar su desplazamiento más cotidiano en transporte público pero sin embargo no lo usan, argumentan para no hacerlo:

- > La preferencia por ir caminando (29,4%),
- > El exceso de tiempo que tarda el transporte público (24,3%) por lo que no se convierte en una alternativa ventajosa para el viaje.
- > La preferencia por ir en el vehículo particular (20,3%).

Para aquellos que señalan que no podrían hacerlo; es decir, el transporte público no es una alternativa a su modo de desplazamiento habitual, sus argumentos de no uso se encuentran menos concentrados. Destacan la falta de necesidad por cercanía a su lugar de trabajo/estudios (32,3%); la preferencia por usar el vehículo particular (21,1%) o ir andando (29,2%) pero también aparecen otros motivos significativos como el excesivo tiempo que tarda (13,4%), la falta de compatibilidad de sus rutinas con el transporte público (10,8%), la baja frecuencia de paso (10,7%) y la necesidad de utilizar el coche para los asuntos personales (llevar a los niños, etc.), 8,9%.

## 4.2. Motivos para utilizar más el transporte público.

Este segundo bloque de análisis comprende todas aquellas cuestiones destinadas a conocer a partir de las barreras detectadas anteriormente, qué circunstancias llevarían a los no usuarios habituales a utilizar el transporte público o hacerlo más frecuentemente.

### 4.2.1. Uso del transporte público urbano en caso de tener dificultades de aparcamiento en el destino habitual.

En esta pregunta se parte de la premisa de que el vehículo privado actúa como sustituto del transporte público para los desplazamientos habituales ya que ofrece una serie de ventajas al usuario (inmediatez de uso, mayor cercanía al destino final, mayor libertad de horarios, etc.). Por eso a través de esta cuestión se quiere analizar si ante la eliminación de una de las ventajas del vehículo privado, como la aparición de dificultades de aparcamiento en el destino habitual; el usuario utilizaría el transporte público.

Esta pregunta solamente fue contestada por las personas con vehículo propio disponible.

**Tabla 35. Uso del transporte público ante dificultades de aparcamiento en el destino habitual.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí	<u>45,1%</u>	44,2%	39,2%	48,7%	<u>44,3%</u>
No	35,1%	45,6%	<u>51,2%</u>	43,0%	44,0%
Ns/Nc	19,8%	10,2%	9,7%	8,4%	11,7%
n	359	362	424	454	1.599

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Personas con vehículo propio disponible.

No existe una opinión mayoritaria sobre si se utilizaría el transporte público en caso de tener dificultades de aparcamiento en el destino habitual. Un **44%** opina que **incluso en esta situación de dificultad, no emplearía el transporte público**. Esta opinión es más acusada dentro del Grupo 3 (51,2%); mientras que desciende hasta el 35,1% en el Grupo 1.

Sin embargo, opina de manera contraria el **44,3%**; es decir, son **personas que se plantearían el uso del transporte público como alternativa a su vehículo privado** si no pudieran aparcar cómodamente su vehículo en su destino habitual.

#### 4.2.2. Uso del transporte público urbano en caso de poder aparcar al lado de una estación o parada.

En línea con la anterior pregunta, se quiere profundizar en el uso complementario y sustitutivo del vehículo privado y el transporte público. En este caso se plantea a los propietarios de un vehículo privado, la posibilidad de uso del transporte público si pudieran aparcar al lado de una estación o parada (aparcamiento disuasorio) que les facilitase el desplazamiento en transporte colectivo.

**Tabla 36. Uso del transporte público en caso de poder aparcar al lado de una estación o parada.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí	<u>46,0%</u>	45,0%	41,5%	43,6%	<u>43,9%</u>
No	33,4%	43,4%	45,0%	<u>45,6%</u>	42,2%
Ns/Nc	20,6%	11,6%	13,4%	10,8%	13,9%
n	359	362	424	454	1.599

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Personas con vehículo propio disponible.

De nuevo se repite la estructura de respuesta obtenida en la anterior pregunta, es decir, **no hay una opinión claramente mayoritaria** sobre el uso del transporte público en caso de tener la posibilidad de



aparcar en una estación u otro aparcamiento disuasorio. El 43,9% cambiaría de modo de transporte y utilizaría el público, mientras que un 42,2% aunque tuviera estas facilidades de aparcamiento no dejaría su vehículo privado.

El 13,9% no tiene claro cuál sería su opción por lo que no ha emitido ninguna respuesta al respecto.

#### 4.2.3. Mejoras que debería incluir el transporte público urbano para hacer mayor uso del mismo.

Anteriormente se han analizado los principales motivos por los que no se hace uso del transporte público, incidiendo en ciertas cuestiones sobre el uso del vehículo privado.

De cara a buscar factores a potenciar para que se utilice más el transporte público, se preguntó a los encuestados qué aspectos o mejoras deberían hacerse para llevarle a utilizar estos modos de transporte o hacerlo más frecuentemente.

Indicar de nuevo que se trata de una pregunta de respuesta múltiple por lo que cada persona podía seleccionar hasta 3 opciones, lo que hace que los porcentajes por grupo, sean superiores al 100%.

**Tabla 37. Mejoras que debería incluir el transporte público para usarlo más.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Precio más barato	<u>33,8%</u>	27,4%	19,5%	18,9%	<u>24,6%</u>
Trayectos más rápidos	11,8%	15,4%	19,5%	<u>18,9%</u>	16,5%
Mayor frecuencia de paso	<u>43,0%</u>	30,0%	40,5%	33,3%	<u>36,7%</u>
Paradas más cercanas a mi domicilio / lugar de trabajo o estudios	3,6%	<u>15,2%</u>	7,8%	6,9%	8,3%
Más cómodo	3,2%	4,2%	3,5%	3,3%	3,5%
Mayor amplitud de horario del servicio	5,2%	11,4%	8,4%	9,3%	8,6%
Mejores combinaciones / posibilidad de transbordos	8,8%	15,0%	<u>15,1%</u>	10,2%	12,3%
Nuevos trayectos	5,4%	13,6%	7,5%	7,8%	8,5%
Dificultades de aparcamiento en mis desplazamientos habituales	0,8%	0,8%	0,2%	0,7%	0,6%
En ningún caso lo utilizaría / utilizaría más de lo que lo hago	11,8%	<u>24,2%</u>	22,7%	21,6%	<u>20,2%</u>
Otros	6,2%	3,2%	5,5%	6,0%	5,2%
Ns/Nc	8,4%	5,2%	4,4%	12,0%	7,5%
<b>n</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>2.100</b>

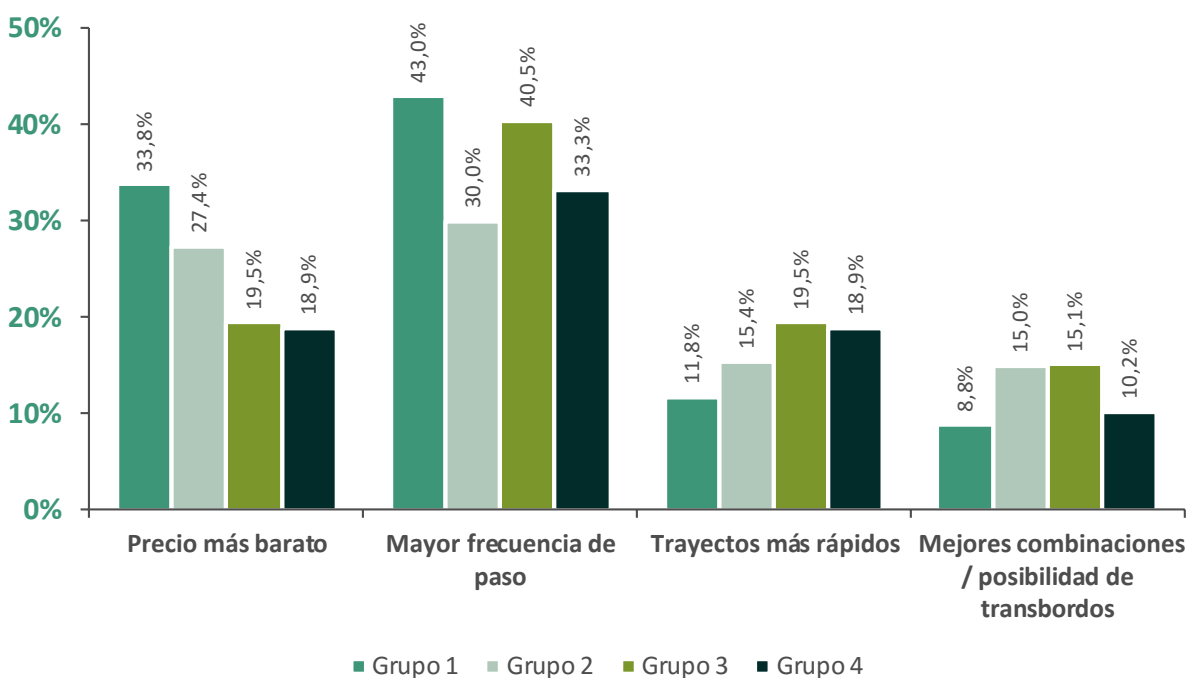
\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

La principal mejora que llevaría a la población no usuaria a utilizar el transporte público o hacerlo más, es el **incremento de la frecuencia de paso (36,7%)**. Esta respuesta es más acusada entre la población del Grupo 1 (43%) y del Grupo 3 (40,5%).

El precio es el segundo factor más señalado (**24,6%**) sobre todo en las ciudades de mayor tamaño (Grupos 1 y 2). De todos ellos, **el 72% dispone de vehículo para sus desplazamientos** (bien como conductor o bien como acompañante). También es destacable que para el 16,2% **los trayectos deberían ser más rápidos**; siendo éste un argumento más notable entre los Grupos 3 y 4, de ciudades más pequeñas.

Aunque también es destacable que el **20,2%** de los no usuarios ha señalado que **en ningún caso utilizaría el transporte público o lo haría con mayor frecuencia**. EL Grupo 1 destaca por ser en este punto, el que menos apoya la idea (11,8%). Estas personas argumentaron que los principales motivos por los que no utilizan el transporte público son la preferencia por utilizar su vehículo privado para sus desplazamientos (34,4%), la preferencia por ir caminando (34,2%) y la falta de necesidad ya que los destinos habituales se encuentran próximos a su residencia (27,8%). En cuanto al perfil de estas personas, son en el 53,1% de las ocasiones mujeres, el 65,7% tiene entre 25 y 64 años y por tanto en el 53,1% son personas ocupadas (por cuenta propia o ajena) y un 26% se encuentra jubilado.

**Gráfica 24. Mejoras más valoradas para un mayor uso del transporte público (superiores al 10% a nivel global).**



Aunque estas son las generalidades de los resultados, en cada grupo las respuestas cambian teniendo en cuenta diversos factores, desde el tamaño de la ciudad, el número de modos disponibles, la percepción de las distancias, etc., por lo que en este caso serán interesantes los resultados presentados en el Anexo de tablas por localidades para cada uno de los grupos.

#### 4.2.4. Mayor uso del transporte público urbano si se cumpliesen los requisitos señalados.

Como resumen de la anterior cuestión, en esta pregunta se analiza la actitud ciudadana hacia el uso del transporte público en cuanto a la intención de uso si se cumplieran los requisitos o los puntos de mejora señalados.

**Tabla 38. Intención de uso del transporte público ante la incorporación de mejoras.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí	45,6%	<u>49,0%</u>	40,0%	39,1%	<u>43,2%</u>
No	37,8%	34,2%	46,7%	46,0%	41,4%
Ns/Nc	16,6%	16,8%	13,3%	14,9%	15,3%
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

El **43,2%** de los no usuarios ha indicado que, en caso de cumplirse los requisitos señalados como mejora del transporte público, **harían mayor uso del mismo (o comenzarían a utilizarlo)**. Por tanto, podrían convertirse en potenciales usuarios de estos modos de transporte.

Sin embargo, el **41,4%** señala que, **incluso con las mejoras que a su juicio necesita el transporte público de su ciudad, no lo utilizaría más**. Este grupo de personas no usa o usa poco el transporte público por preferencia de uso del vehículo privado (32,6%), por la falta de necesidad de uso ante la proximidad de su centro de trabajo, estudios, etc. (32,1%), o bien prefiere caminar ya que es más ecológico y saludable, 31,5% (caminar y el coche son los medios más habituales en sus desplazamientos cotidianos). Es decir, reconocen que el transporte necesita mejoras pero ellos no se consideran como potenciales usuarios habituales debido a su situación personal.

El 15,3% restante, se muestra dudoso sobre cuál sería su decisión al respecto.

Para analizar más en profundidad a la parte de la población que podría convertirse en usuaria habitual del transporte público, se analizan las demandas señaladas como mejoras por este 43,2% de los usuarios.

**Tabla 39. Mejoras a incorporar en el transporte público para los usuarios que sí lo utilizarían más.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Precio más barato	<u>43,4%</u>	29,4%	30,5%	19,5%	<u>30,8%</u>
Trayectos más rápidos	17,5%	22,9%	33,2%	27,0%	<u>25,0%</u>
Mayor frecuencia de paso	51,8%	36,7%	49,1%	<u>54,0%</u>	<u>47,6%</u>
Paradas más cercanas a mi domicilio / lugar de trabajo o estudios	6,1%	<u>24,1%</u>	14,5%	13,5%	14,8%
Más cómodo	5,7%	4,9%	5,5%	2,8%	4,7%
Mayor amplitud de horario del servicio	7,9%	17,1%	16,8%	<u>19,5%</u>	15,3%
Mejores combinaciones / posibilidad de transbordos	12,3%	21,6%	<u>22,3%</u>	14,0%	17,6%
Nuevos trayectos	10,1%	<u>20,4%</u>	13,6%	16,3%	15,2%
Dificultades de aparcamiento en mis desplazamientos habituales	1,8%	0,8%	0,0%	1,4%	1,0%
En ningún caso lo utilizaría / utilizaría más de lo que lo hago	0,0%	1,6%	0,5%	3,7%	1,4%
Otros	7,9%	5,3%	9,1%	7,4%	7,4%
<b>n</b>	<b>228</b>	<b>245</b>	<b>220</b>	<b>215</b>	<b>908</b>

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total. Personas con intención de uso del transporte público ante la incorporación de mejoras.

De nuevo es interesante remarcar que los datos deben analizarse de manera individual para cada grupo ya que éstos se adaptan a las características de las ciudades y los modos de transporte de sus ciudades.

De manera general, **el 47,6% reclama una mayor frecuencia de paso**; más acusado en el Grupo 4 (54%). El segundo factor, indicado por el **30,8%** es la necesidad de una **bajada del precio** del billete, motivo señalado sobre todo en el Grupo 1 (43,4%). En el 25% de los casos se demandan **trayectos más rápidos** (Grupos 3 y 4 sobre todo) mientras que para el 17,6% sería necesario **mejorar las combinaciones entre modos y mejorar el sistema de transbordos** (Grupos 2 y 3). Un 15,3% demanda una mayor amplitud de horario del servicio, existiendo notables diferencias entre grupos. El más demandante de este punto es el Grupo 4 (19,5%).

Sin embargo factores como la comodidad o la dificultad de aparcamiento no son relevantes en este punto.

#### 4.2.5. Valoración de una serie de cuestiones relacionadas con el transporte público.

En el análisis del no uso del transporte público también es interesante conocer la opinión de esta parte de la ciudadanía en relación a una serie de frases que recogen distintos puntos de vista sobre el transporte público.

En concreto se pidió a los encuestados que señalaran si estaban de acuerdo o en desacuerdo con los siguientes aspectos.

**Tabla 40. Acuerdo/desacuerdo con una serie de cuestiones sobre transporte público.**

##### I. Los medios de transporte público suelen funcionar mal.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
De acuerdo	26,2%	<u>34,2%</u>	30,7%	23,6%	28,6%
En desacuerdo	64,4%	52,4%	55,1%	60,4%	<u>58,0%</u>
Ns/Nc	9,4%	13,4%	14,2%	16,0%	13,3%
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

El **58%** de los no usuarios habituales **no consideran que el transporte público suela tener un mal funcionamiento**, con especial incidencia en el Grupo 1 (64,4%). Sin embargo, esta idea sí es compartida por el 28,6%, lo que denota una percepción negativa del sistema público de transporte. Esta opinión se encuentra más apoyada dentro del Grupo 2 (34,2%).

Los principales factores de no uso para aquellos que no consideran que el transporte público funcione mal son la falta de necesidad y la preferencia por caminar o usar el coche para sus desplazamientos. Con menor peso se encuentran otros motivos como “tarda mucho” o “baja frecuencia de paso”.

##### II. El transporte público es la mejor solución a los problemas medioambientales y de congestión de tráfico en las ciudades.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
De acuerdo	81,2%	82,6%	79,5%	80,7%	<u>81,0%</u>
En desacuerdo	<u>11,6%</u>	8,8%	6,7%	8,4%	8,8%
Ns/Nc	7,2%	8,6%	13,8%	10,9%	10,2%
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Existe una clara opinión **(81%)** sobre la **utilidad del transporte público como solución a los problemas medioambientales y de tráfico existentes en las ciudades**. Es la opinión claramente mayoritaria en todos los grupos poblacionales.

A pesar de estar de acuerdo con esta afirmación, se trata de no usuarios de transporte público, fundamentalmente por la preferencia por ir andando a los sitios, la falta de necesidad en su vida cotidiana y el uso del vehículo privado como modo principal de transporte. En los dos primeros casos, se trata de personas que no usan medios de transporte motorizados para sus desplazamientos habituales. Sin embargo, el 22,8%, aunque son conscientes de que el transporte público es la mejor solución para los problemas medioambientales y de tráfico en las ciudades prefieren utilizar el vehículo privado para desplazarse.

El 8,8% (aumentando hasta el 11,6% en el Grupo 1) no considera que la solución a estos problemas de medio ambiente y de tráfico sea el uso de transporte público.

### III. Es estresante viajar en transporte público.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
De acuerdo	<u>49,6%</u>	45,0%	41,6%	34,5%	42,5%
En desacuerdo	42,0%	42,2%	41,6%	48,5%	<u>43,7%</u>
Ns/Nc	8,4%	12,8%	16,7%	16,9%	13,9%
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

De entre los no usuarios habituales, **el 42,5% tiene la idea de que viajar en transporte público es estresante**. Esta opinión puede venir por propia experiencia o bien de la imagen que emiten los transportes públicos. A medida que disminuye el tamaño de las ciudades, menos de acuerdo se está con esta afirmación (ciudades más tranquilas, trayectos más cortos, menos tráfico...), siendo del 49,6% en el Grupo 1 y situándose en el 34,5% para las localidades del Grupo 4.

### IV. El transporte público no satisface mis necesidades de movilidad.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
De acuerdo	59,6%	61,4%	65,5%	63,5%	<u>62,6%</u>
En desacuerdo	<u>33,2%</u>	19,2%	18,9%	25,6%	24,1%
Ns/Nc	7,2%	19,4%	15,6%	10,9%	13,3%
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

El **62,6%** de los encuestados confirma que **el transporte público no satisface sus necesidades de movilidad**, en especial entre las ciudades del Grupo 3 (65,5%) y Grupo 4 (63,5%). Sin embargo, el 24,1% indica lo contrario, satisfecho con el uso que hace del transporte público (un día a la semana o menos). Hay un 13,3% que no ha contestado, motivado por la falta de conocimiento del sistema en su ciudad.

Para aquellos para los que el transporte público si satisface sus necesidades de movilidad, los motivos de no uso frecuente del mismo son de nuevo los ya indicados anteriormente (falta de necesidad y preferencia por caminar o ir en vehículo privado), sumándose el excesivo tiempo de viaje, la baja frecuencia de paso o el elevado precio.

#### V. El transporte público te permite aprovechar más el tiempo de viaje (leer, descansar...).

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
De acuerdo	64,8%	50,2%	45,1%	45,3%	<u>51,0%</u>
En desacuerdo	27,2%	33,6%	34,2%	<u>34,5%</u>	32,5%
Ns/Nc	8,0%	16,2%	20,7%	20,2%	16,5%
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

Las ventajas que puede proporcionar el uso del transporte público como por ejemplo **utilizar el tiempo del viaje** para hacer cosas como leer o simplemente descansar, es una **cuestión apoyada por el 51%**; identificando notables las diferencias por Grupos. En el Grupo 1, grandes ciudades, con desplazamientos habitualmente más largos, esta idea es apoyada por el 64,8%, mientras que en las localidades más pequeñas como las del Grupo 4, el peso se reduce hasta el 45,3%.

Aunque la mitad de la población considera una ventaja el aprovechar el tiempo de viaje no usan el transporte público por muy diversos factores: los más importantes son los ya indicados a los que se suman el excesivo tiempo de viaje, la baja frecuencia de paso o la falta de necesidad de uso por los hábitos de desplazamiento y la necesidad de utilizar el vehículo privado.

De nuevo se pone de manifiesto que aunque esta parte de la ciudadanía que no utiliza / no lo hace mucho el transporte público conoce las ventajas y beneficios del mismo, éstas no conllevan un mayor uso, sobre todo por motivos derivados de la falta de necesidad ante sus hábitos de desplazamiento.

El 32,5% de los encuestados no percibe que viajar en transporte público permita hacer otras cosas al mismo tiempo.

## VI. Se deberían eliminar espacios para aparcar coches y hacer en ellos carriles para el bus.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
De acuerdo	33,8%	26,2%	29,8%	<u>35,3%</u>	31,3%
En desacuerdo	54,4%	58,2%	53,3%	45,6%	<u>52,7%</u>
Ns/Nc	11,8%	15,6%	16,9%	19,1%	16,0%
n	500	500	550	550	2.100

\* Nota: n\_ muestra por grupos y total.

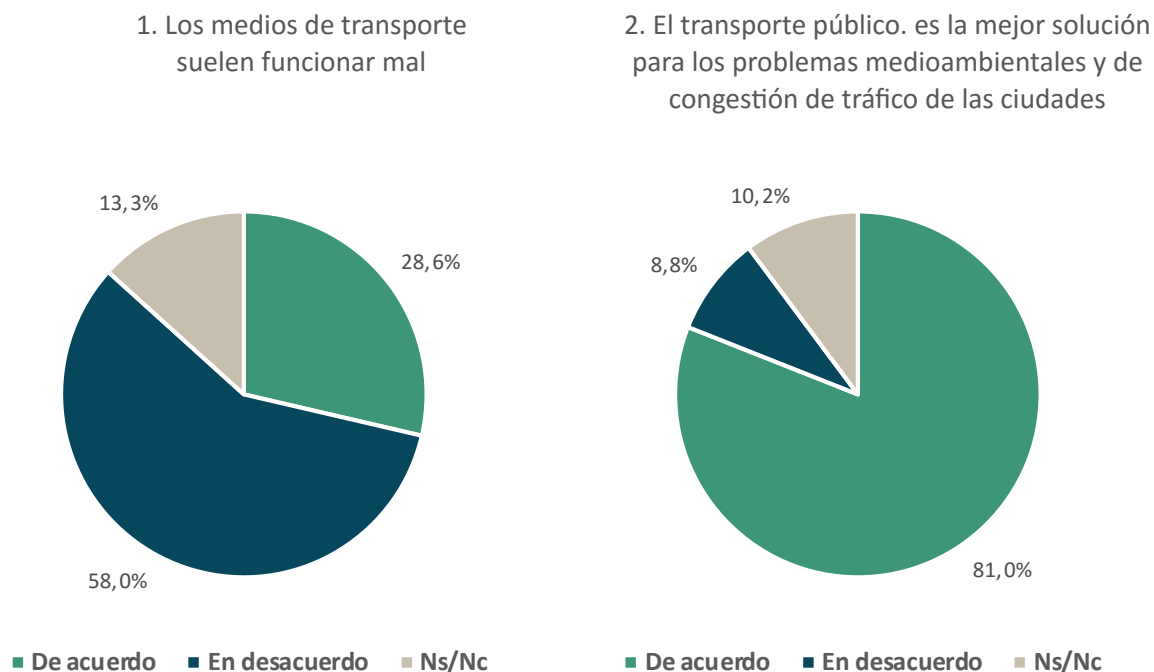
La propuesta de **eliminación de espacios para aparcar los vehículos y sustituirlos por carriles para el autobús** es una **idea no compartida por el 52,7%** de los no usuarios habituales.

Los motivos de no uso de este grupo son la preferencia por utilizar el vehículo privado, la falta de necesidad de uso ante la cercanía del trabajo/estudios y la necesidad de utilizar el coche para trabajar o para hacer las gestiones diarias personales (llevar a los niños al colegio...).

Sin embargo, a pesar de no utilizar el transporte público o hacerlo con poca frecuencia, el 31,3% sí cree que debería tomarse esta medida de dar más espacio en el tráfico al autobús.

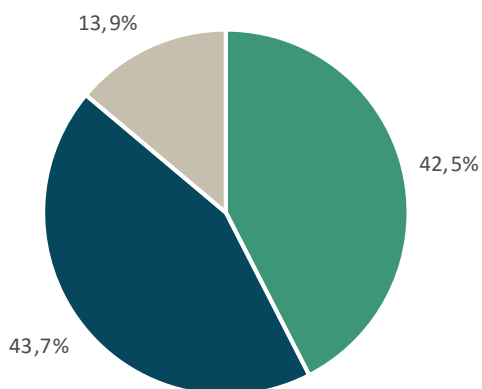
Hay un 16% que no ha valorado esta cuestión, alcanzando el 19,1% en el Grupo 4. Quizá la falta de respuesta pueda venir motivada por el desconocimiento o la no percepción de la existencia de problemas de tráfico para los autobuses urbanos.

### Gráfica 25. Valoración de una serie de cuestiones relacionadas con el transporte público.



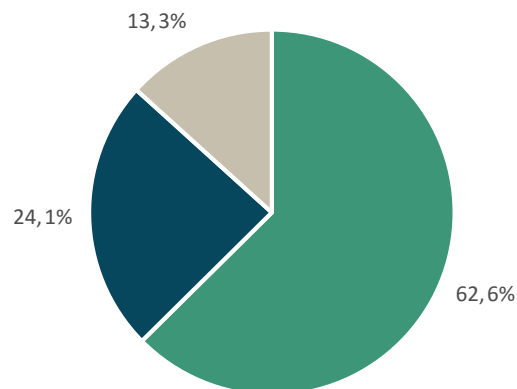


3. Es estresante viajar en transporte público



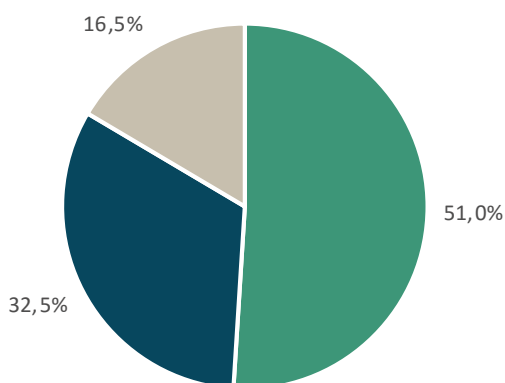
■ De acuerdo ■ En desacuerdo ■ Ns/Nc

4. El transporte público no satisface mis necesidades de movilidad



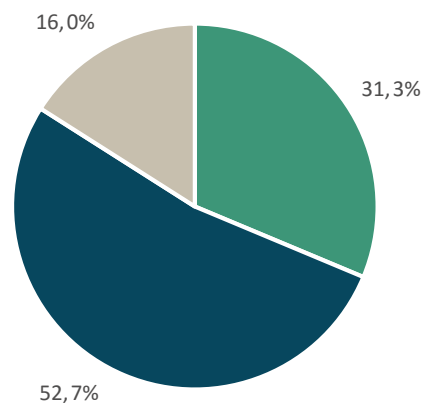
■ De acuerdo ■ En desacuerdo ■ Ns/Nc

5. El transporte público te permite aprovechar más el tiempo de viaje



■ De acuerdo ■ En desacuerdo ■ Ns/Nc

6. Se deberían eliminar espacios para aparcar coches y hacer en ellos carriles para el bus



■ De acuerdo ■ En desacuerdo ■ Ns/Nc

### 4.3. No usuarios habituales con opciones de uso del transporte público.

#### 4.3.1. No usuarios habituales con potencial de trasvase hacia el transporte público: público objetivo.

Una vez analizadas todas las preguntas de la encuesta para el conjunto de no usuarios habituales el siguiente paso es establecer qué parte de esta población, a partir de las respuestas dadas, podría convertirse en potencial usuario / usuario más habitual del transporte público de su ciudad.

Para ello se partirá de varias cuestiones consideradas como básicas en esta investigación: los principales motivos por los que no se usa / usa más frecuentemente el transporte público y la intención explícita de no hacerlo en un futuro aunque se incorporen mejoras en el sistema.

En cuanto a los motivos de no uso, quedarán excluidos para la identificación de los potenciales usuarios aquellas personas que hayan indicado que “prefieren caminar o ir en bici”, “no necesitan viajar en transporte público porque no es compatible con su trabajo”, “no lo necesitan por cercanía de su centro de trabajo o estudios” y “necesitan el coche para sus gestiones personales”. Además, a estas personas se suman aquellas que indican explícitamente que en ningún caso utilizarían / o lo usarían más (sobre todo por problemas de salud, edad y por falta de oferta de transporte público). Esta población suma el 68% de los no usuarios.

**Por tanto, el porcentaje de potenciales usuarios del transporte público se cifra en el 34% de los inicialmente identificados como “no usuarios”. La cuantificación de este porcentaje sobre el universo estimado de no usuarios habituales es de 3.764.517 personas.**

En cuanto a la distribución porcentual por Grupo de población, se presenta la siguiente tabla:

Grupo	Potenciales %	Potenciales usuarios
G1	40,0%	1.670.705
G2	37,2%	979.119
G3	26,7%	741.957
G4	25,2%	372.736
<b>Total</b>	<b>34,0%</b>	<b>3.764.517</b>

El perfil sociodemográfico de los potenciales usuarios del transporte público es el siguiente:

**Tabla 41. Sexo de los potenciales usuarios del transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Hombre	42,0%	39,2%	34,0%	42,4%	39,6%
Mujer	58,0%	60,8%	66,0%	57,6%	60,4%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

El 60,4% de los potenciales usuarios del transporte público son mujeres, manteniéndose la proporción respecto a la estructura inicial de la muestra (en la que las mujeres representaban el 59,9%). Este porcentaje se incrementa hasta el 66% dentro del Grupo 3, disminuyendo por el contrario hasta el 57,6% en el Grupo 4.

**Tabla 42. Edad de los potenciales usuarios del transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Hasta 18 años	4,5%	1,1%	0,7%	0,7%	1,9%
De 19 a 24 años	6,5%	10,2%	10,2%	10,1%	9,1%
De 25 a 44 años	32,5%	31,2%	38,8%	36,0%	34,2%
De 45 a 64 años	27,5%	37,1%	31,3%	36,7%	32,9%
65 o más años	29,0%	20,4%	19,0%	16,5%	21,9%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

A diferencia con los datos mostrados en la Tabla 2, el tramo de edad mayoritario es el 25 a 44 años y no el de 45 a 64.

En relación a la edad, gana peso el estrato de 19 a 24 años (9,1%) destacando sobre todo el aumento dentro del Grupo 3 (10,2%). Disminuye sin embargo el grupo de las personas con edad con 65 años o más hasta el 21,9% (era el 25,3%), sobre todo entre la población del Grupo 4 (que era del 23,6%).

**Tabla 43. Nivel de estudios de los potenciales usuarios del transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Menos de primarios	3,5%	0,5%	3,4%	2,2%	2,4%
Estudios primarios	23,0%	24,7%	21,1%	19,4%	22,3%
Estudios secundarios	22,5%	35,5%	32,0%	36,0%	31,0%
Estudios universitarios / FP	50,0%	38,2%	42,9%	42,4%	43,6%
Ns/Nc	1,0%	1,1%	0,7%	0,0%	0,7%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

Un 43,6% de estas personas posee una titulación superior (disminuyendo desde el 45,6% para el conjunto de la muestra); aunque en el Grupo 1 se produce un incremento de 6 puntos en este estrato hasta alcanzar el 50%. En general, los pesos se mantienen estables respecto a los datos totales.

Tabla 44. Ocupación de los potenciales usuarios del transporte público.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Ocupado, trabajador por cuenta propia	19,0%	17,2%	16,3%	15,8%	17,3%
Ocupado, trabajador por cuenta ajena	31,5%	34,4%	40,8%	54,7%	39,1%
Desempleado	7,0%	9,7%	10,2%	7,2%	8,5%
Estudiante	5,0%	9,7%	8,8%	7,2%	7,6%
Jubilado	30,5%	24,7%	17,7%	13,7%	22,6%
Labores del hogar	6,0%	3,2%	5,4%	1,4%	4,2%
Incapacidad	1,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,4%
Rentista	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ns/Nc	0,0%	0,5%	0,7%	0,0%	0,3%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

El 56,4% son trabajadores en activo (bien por cuenta propia o ajena); siendo más acusados en el Grupo 4 (70,5%). Dentro del grupo de ocupados es especialmente relevante el incremento de los trabajadores por cuenta ajena. Le siguen en importancia los jubilados (22,6%), aunque ha descendido su peso como potenciales usuarios del transporte público. Son más notables dentro del Grupo 1 (30,5%) y menos en el Grupo 4 (13,7%).

Tabla 45. Estado civil de los potenciales usuarios del transporte público.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Soltero/a	25,5%	28,5%	24,5%	33,1%	27,7%
Casado o en pareja	56,5%	61,3%	57,1%	61,2%	58,9%
Divorciado/ separado	1,5%	5,4%	3,4%	2,9%	3,3%
Viudo/a	14,0%	4,3%	13,6%	2,9%	8,9%
Ns/Nc	2,5%	0,5%	1,4%	0,0%	1,2%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

El 58,9% son personas casadas o en pareja (era un 60,4% para el total de la muestra). Se produce un incremento respecto al total para las personas solteras, siendo del 27,7% (frente al 23,8% en los datos globales).

**Tabla 46. Tipos de hogar de los potenciales usuarios del transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Adultos independientes	21,0%	11,8%	20,4%	14,4%	17,0%
Adultos independientes y otro	1,5%	0,0%	0,7%	0,0%	0,6%
Pareja sin hijos (hasta 45 años)	7,0%	8,6%	6,1%	7,9%	7,4%
Pareja sin hijos (hasta 45 años) y otro	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%	0,3%
Pareja sin hijos/hijos independizados (mayores de 45 años)	17,0%	15,6%	12,2%	17,3%	15,6%
Pareja sin hijos/hijos independizados (mayores de 45 años) y otro	0,0%	0,5%	0,0%	0,7%	0,3%
Hogar con hijos menores de 16 años	15,0%	11,3%	17,7%	15,8%	14,7%
Hogar con hijos menores de 16 años y otro	0,5%	1,1%	0,0%	0,0%	0,4%
Hogar con hijos mayores de 16 años	31,5%	31,7%	29,9%	32,4%	31,4%
Hogar con hijos mayores de 16 años y otro	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,3%
Hogar con hijos menores y mayores de 16 años	3,0%	9,7%	9,5%	11,5%	8,0%
Hogar con hijos menores y mayores de 16 años y otro	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Jóvenes independientes (sin relación familiar)	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,9%
Ns/Nc	3,0%	4,8%	3,4%	0,0%	3,0%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

En cuanto a los tipos de hogar, el más frecuente continúa siendo aquel con hijos mayores de 16 años (31,4%), seguido de los adultos independientes (17%) y las parejas sin hijos o con hijos independizados (15,6%). Los cambios se producen a nivel individual de grupo. Por ejemplo, se identifica una menor proporción de adultos independientes en el Grupo 2 (11,8% frente al 17,6% en el conjunto de la muestra).

Destaca una reducción significativa del segmento “Parejas sin hijos” que pasa del 20,8% en la información muestral (Tabla 9) al 15,6% en el público objetivo.

**Tabla 47. Menores en el hogar de los potenciales usuarios del transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Si hay menores de 16 años	18,5%	21,5%	27,2%	27,3%	23,1%
No hay menores de 16 años	79,0%	75,8%	69,4%	72,7%	74,7%
Ns/Nc	2,5%	2,7%	3,4%	0,0%	2,2%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

Esta variable es la que menos cambios experimenta respecto a los resultados globales de la muestra. Así, el 74,7% que no tiene menores de 16 años en el hogar.

**Tabla 48. Disposición de carnet de conducir de los potenciales usuarios del transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí	69,5%	75,3%	73,5%	89,2%	76,0%
No	30,5%	24,7%	25,9%	10,8%	23,8%
Ns/Nc	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,1%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

Aumenta hasta el 76% el peso de las personas que tienen carnet de conducir, con especial incidencia en el Grupo 4 (89,2%).

Tabla 49. Disponibilidad de vehículo de los potenciales usuarios del transporte público.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí como conductor	56,0%	68,3%	66,7%	84,9%	67,7%
Sí, como acompañante	21,5%	13,4%	18,4%	6,5%	15,5%
No	22,0%	17,2%	14,3%	8,6%	16,2%
Ns/Nc	0,5%	1,1%	0,7%	0,0%	0,6%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

El 16,2% de este grupo de no usuarios no tiene disponibilidad de vehículo, ni como conductor ni como acompañante. Por tanto, hay menos proporción de personas que no puedan desplazarse en vehículo privado.

Tabla 50. Disponibilidad de nuevas tecnologías de los potenciales usuarios del transporte público.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Smartphone / Tablet	79,0%	82,3%	82,3%	91,4%	83,2%
Ordenador con conexión a Internet	72,0%	69,9%	74,1%	87,8%	75,1%
Correo electrónico	69,5%	67,2%	71,4%	83,5%	72,2%
Redes Sociales	67,0%	62,9%	66,0%	73,4%	67,0%
Ninguna	20,0%	16,7%	13,6%	6,5%	14,9%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

En general disminuye el porcentaje de personas que no dispone o es usuaria de ninguna de las tecnologías indicadas, alcanzando el 14,9% (era del 18% para el global). Este cambio es más acusado entre la población del Grupo 4, que disminuye en 6 puntos hasta situarse en el 6,5%.

**Tabla 51. Disponibilidad de tarjeta o bono de transporte de los potenciales usuarios del transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí tengo	47,5%	50,5%	49,0%	42,4%	47,6%
Sí he tenido, pero en la actualidad no tengo	2,5%	1,6%	10,9%	4,3%	4,5%
No tengo porque no lo conozco	0,5%	8,1%	10,9%	19,4%	8,8%
No tengo porque no me interesa	49,5%	39,8%	29,3%	33,1%	39,0%
Ns/Nc	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,1%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

**USOS DE LOS MODOS DE TRANSPORTE PARA LOS DISTINTOS TIPOS DE DESPLAZAMIENTOS.**

Para conocer más en profundidad a esta parte de la población, se analizan sus hábitos en cuanto a desplazamientos. En primer lugar se estudia qué modos utilizan para los distintos tipos de desplazamientos.

**Tabla 52. Usos de los modos de transporte para los distintos tipos de desplazamientos de los potenciales usuarios del transporte público.**

**Trabajo.**

Trabajo	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	39,8%	65,0%	62,4%	70,9%	59,5%
Moto / ciclomotor	29,1%	9,7%	6,5%	9,7%	13,9%
Taxi	0,0%	1,0%	3,2%	0,0%	1,0%
Bicicleta (patines, etc.)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
A pie	4,9%	7,8%	20,4%	13,6%	11,4%
Ns/Nc	26,2%	16,5%	7,5%	5,8%	14,2%
<b>Muestra</b>	<b>103</b>	<b>103</b>	<b>93</b>	<b>103</b>	<b>402</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>860.413</b>	<b>542.200</b>	<b>469.401</b>	<b>276.200</b>	<b>2.148.214</b>



**Estudios.**

Estudios	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	12,5%	65,8%	60,7%	50,0%	53,1%
Moto / ciclomotor	25,0%	5,3%	7,1%	14,3%	10,4%
Taxi	0,0%	0,0%	7,1%	0,0%	2,1%
Bicicleta (patines, etc.)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
A pie	12,5%	18,4%	17,9%	35,7%	19,8%
Ns/Nc	50,0%	10,5%	7,1%	0,0%	14,6%
<b>Muestra</b>	<b>16</b>	<b>38</b>	<b>28</b>	<b>14</b>	<b>96</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>133.656</b>	<b>200.035</b>	<b>141.325</b>	<b>37.542</b>	<b>512.558</b>

**Gestiones de trabajo.**

Gestiones de trabajo	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	17,4%	44,4%	38,4%	34,5%	33,6%
Moto / ciclomotor	18,3%	8,5%	4,0%	3,6%	8,8%
Taxi	10,4%	0,0%	3,0%	0,0%	3,4%
Bicicleta (patines, etc.)	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,2%
A pie	3,5%	14,5%	13,1%	12,7%	10,9%
Ns/Nc	50,4%	32,5%	41,4%	48,2%	43,1%
<b>Muestra</b>	<b>115</b>	<b>117</b>	<b>99</b>	<b>110</b>	<b>441</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>960.655</b>	<b>615.897</b>	<b>499.685</b>	<b>294.971</b>	<b>2.371.308</b>

**Compra diaria.**

Compra diaria	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	28,0%	31,2%	30,6%	34,5%	30,8%
Moto / ciclomotor	4,0%	1,6%	0,0%	0,7%	1,8%
Taxi	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Bicicleta (patines, etc.)	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,1%
A pie	44,0%	44,6%	42,2%	29,5%	40,8%
Ns/Nc	24,0%	22,0%	27,2%	35,3%	26,5%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

**Compra no diaria.**

Compra no diaria	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	38,0%	47,8%	51,0%	44,6%	44,9%
Moto / ciclomotor	6,5%	3,8%	1,4%	2,2%	3,7%
Taxi	1,5%	1,1%	0,0%	0,0%	0,7%
Bicicleta (patines, etc.)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
A pie	23,0%	21,5%	10,9%	8,6%	17,0%
Ns/Nc	31,0%	25,8%	36,7%	44,6%	33,6%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

**Ocio.**

Ocio	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	31,5%	40,3%	45,6%	46,0%	40,0%
Moto / ciclomotor	10,0%	4,8%	2,7%	5,0%	6,0%
Taxi	4,0%	1,1%	2,0%	0,7%	2,1%
Bicicleta (patines, etc.)	0,0%	1,1%	0,7%	2,2%	0,9%
A pie	28,0%	32,8%	23,1%	18,7%	26,3%
Ns/Nc	26,5%	19,9%	25,9%	27,3%	24,7%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

**Médico.**

Médico	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	26,5%	31,7%	33,3%	30,9%	30,4%
Moto / ciclomotor	6,5%	3,2%	2,0%	1,4%	3,6%
Taxi	3,5%	3,2%	3,4%	1,4%	3,0%
Bicicleta (patines, etc.)	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,3%
A pie	40,0%	41,9%	29,9%	26,6%	35,6%
Ns/Nc	23,5%	18,8%	31,3%	39,6%	27,2%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

**Acompañar a otra persona.**

Acompañar a otra persona	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	9,5%	31,7%	21,8%	31,7%	22,9%
Moto / ciclomotor	0,5%	1,1%	0,0%	0,7%	0,6%
Taxi	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,3%
Bicicleta (patines, etc.)	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,1%
A pie	3,5%	16,1%	10,9%	6,5%	9,2%
Ns/Nc	86,5%	49,5%	67,3%	61,2%	66,8%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

**Asuntos personales.**

Asuntos personales	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Coche (conductor/acompañante)	35,5%	47,8%	41,5%	31,7%	39,4%
Moto / ciclomotor	8,0%	3,8%	3,4%	2,9%	4,8%
Taxi	3,5%	2,2%	1,4%	0,0%	1,9%
Bicicleta (patines, etc.)	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,1%
A pie	26,0%	12,4%	12,2%	20,1%	18,0%
Ns/Nc	27,0%	33,9%	40,8%	45,3%	35,7%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

Para los desplazamientos más obligatorios como pueden ser el trabajo (y sus gestiones) y los estudios, este grupo de población utiliza más el coche de lo que lo hace el conjunto de la ciudadanía y por tanto se desplaza menos caminando.

Así, para trabajar, señala hacerlo en coche o moto el 73,4% (mientras que para el conjunto de no usuarios era de 56,6%). Esta diferencia es todavía más acusada en el Grupo 4, que pasa al 80,6% de desplazamientos en vehículo privado para ir a trabajar (este porcentaje era del 54,8% para el total del Grupo).

En el resto de desplazamientos, los que pueden considerarse menos habituales (ocio, asuntos personales...) el uso del vehículo privado sigue siendo prioritario, aunque con pesos más similares a los obtenidos para el conjunto de la muestra.

En cuanto al **desplazamiento considerado por cada persona como más habitual** y el modo en que se realiza el mismo, señalar que son más los que emplean el **vehículo privado (55,2%)** que en el conjunto de la población (37,1%), en detrimento de los desplazamientos a pie que se sitúan en el 31,5% (eran del 54%).

En cuanto a los tiempos de desplazamiento, desciende hasta el 12,1% el peso de los que se desplazan en menos de 5 minutos (era del 18,3% en los datos globales). El 30,7 % tarda entre 6 y 10 minutos en desplazarse, mientras que el 25,4% tarda entre 11 y 15 minutos.

**Por tanto se trata de viajes ligeramente más largos y más motorizados que los identificados para el conjunto de la muestra.**

De entre aquellos potenciales usuarios que sí tienen conocimiento del sistema de transporte público de su ciudad, el **36,2% considera que si podría realizar sus desplazamientos más habituales en transporte público**. Esta respuesta es especialmente relevante en el Grupo 3 (48%) y en el Grupo 4 (40,3%).

Sin embargo, el 49,9% señala que no sería posible (era del 58,1% en el global). En el Grupo 3 se produce el mayor descenso del 58,8% hasta el 44,7%. El peso de los que desconocen si podrían desplazarse en transporte público se sitúa en el 13,9%, de nuevo con grandes diferencias entre tipos de ciudades. En el Grupo 1 el desconocimiento se sitúa en el 28,6% mientras que en el Grupo 4 tan solo es del 2,4%.

## **CONOCIMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SU CIUDAD Y VALORACIÓN DEL MISMO.**

Es interesante conocer el punto de partida de este estrato de población en cuanto a su conocimiento del sistema de transporte público de su ciudad y la percepción que tiene del mismo.

**Tabla 53. Conocimiento del sistema de transporte público por los potenciales usuarios del transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí, lo conozco muy bien	48,0%	15,6%	25,2%	28,8%	30,1%
Tengo alguna idea	46,0%	66,7%	57,1%	59,0%	56,8%
No lo conozco en absoluto	5,5%	15,6%	15,6%	10,8%	11,6%
Ns/NC	0,5%	2,2%	2,0%	1,4%	1,5%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

El estrato de población identificado como potencial usuario del transporte público de su ciudad afirma en el **30,1% de los casos que conoce perfectamente este sistema** (líneas, paradas, frecuencias, etc.). Esta respuesta aumenta hasta el 48% para las grandes ciudades siendo sin embargo del 15,6% en el Grupo 2.

Por otro lado, hay un 56,8% que afirma tener alguna idea del sistema de transporte, mientras que el 11,6% no lo conoce en absoluto.

**Tabla 54. Valoración del sistema de transporte público por los potenciales usuarios del transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Muy mal	4,0%	5,9%	3,4%	3,6%	4,3%
Mal	11,5%	10,2%	12,2%	6,5%	10,3%
Normal	28,5%	24,2%	23,8%	25,9%	25,7%
Bien	42,5%	23,7%	35,4%	26,6%	32,4%
Muy bien	10,5%	24,2%	13,6%	19,4%	16,8%
Ns/Nc	3,0%	11,8%	11,6%	18,0%	10,4%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

En cuanto a la valoración del sistema, un 49,2% lo califica como bien o muy bien (era del 53,6% para el conjunto de la población). En el extremo opuesto, el 14,6% lo califica como mal o muy mal (es del 11,1% para datos globales). Por tanto, existe una percepción más negativa del sistema de transporte público de la ciudad entre este grupo de personas.

**Tabla 55. Valoración media del transporte público urbano de su ciudad por los potenciales usuarios del transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Media Valoración Global	3,5	3,6	3,5	3,6	3,5
Muestra	194	164	130	114	602
Potenciales usuarios	1.620.584	863.309	656.152	305.697	3.372.380

**Tabla 56. Conocimiento y valoración del sistema de transporte público por los potenciales usuarios del transporte público.**

Valoración del sistema de transporte	Conocimiento del sistema de transporte			
	Sí, lo conozco muy bien	Tengo alguna idea	No lo conozco en absoluto	Ns/NC
Muy mal	4,0%	4,2%	6,4%	0,0%
Mal	8,9%	10,2%	14,1%	10,0%
Normal	29,7%	25,1%	16,7%	40,0%
Bien	40,1%	34,6%	6,4%	0,0%
Muy bien	17,3%	20,2%	0,0%	10,0%
Ns/Nc	0,0%	5,8%	56,4%	40,0%
Muestra	200	186	147	139
Potenciales usuarios	1.131.596	2.139.949	436.953	56.020

Esta tabla representa el análisis conjunto del conocimiento del sistema de transporte público de la ciudad y la valoración sobre el mismo. Así, se expone la distribución porcentual sobre la valoración de las personas según su conocimiento del sistema.

Si se analizan conjuntamente estas dos variables se observa como las personas que señalan no conocer el sistema de transporte público de su ciudad tienen una valoración más negativa del mismo (20,5% mal o muy mal) que aquellos que lo conocen bien (12,9% mal o muy mal).

Tan solo el 40% de las personas que no han señalado si conocen o no el sistema de transporte de su ciudad tampoco han contestado sobre la valoración del mismo (serían un total de 4 personas).

#### 4.3.2. Principales barreras del público objetivo para el no uso del transporte público.

Una vez analizado el perfil sociodemográfico de aquellas personas identificadas como potenciales usuarios del transporte público colectivo de su ciudad y vistos cuáles son sus principales pautas de desplazamiento, se pasa a analizar aquellas barreras o motivos explícitamente señalados para no utilizar o hacerlo muy infrecuentemente, el transporte público.

**Tabla 57. Principales motivos de no uso del transporte público entre los potenciales usuarios del transporte público.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Prefiero utilizar el coche	36,0%	37,6%	40,8%	31,7%	36,6%
No hay transporte público	5,5%	13,4%	3,4%	29,5%	12,2%
No conozco el servicio	0,0%	2,7%	1,4%	3,6%	1,8%
No hay un servicio adecuado para mi trayecto (muchas paradas, etc.)	4,5%	12,9%	13,6%	5,8%	9,1%
El servicio de transbordos funciona mal.	7,0%	10,8%	10,9%	8,6%	9,2%
Baja frecuencia de paso	24,5%	9,7%	27,9%	9,4%	18,0%
Paradas alejadas	5,0%	14,5%	14,3%	5,0%	9,7%
Tarda mucho	38,5%	31,7%	34,7%	25,9%	33,2%
Es incómodo, hay suciedad	6,5%	3,8%	2,7%	2,9%	4,2%
Es inseguro	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%	0,3%
Es caro	17,5%	14,5%	7,5%	8,6%	12,6%
No me gusta el transporte público	6,0%	3,8%	2,0%	0,0%	3,3%
Otros	8,5%	3,2%	4,8%	3,6%	5,2%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

El principal motivo de no uso del transporte público es la **preferencia por desplazarse en vehículo privado (36,6%)**; siendo un porcentaje notablemente superior al obtenido para el conjunto de la muestra (24,7%). Los desplazamientos en coche son especialmente notables en el Grupo 3 (40,8%).

En segundo lugar, el **excesivo tiempo de viaje** o tarda mucho, es la principal barrera al uso del transporte público (33,2%). Esta opinión destaca sobre todo entre la ciudadanía del Grupo 1 (38,5%).

Por debajo de estos dos factores se encuentran toda una serie de motivos que además, experimentan notables cambios en función de cada una de las tipologías de ciudades. Así por ejemplo, el general, el 18% señala que existe una **baja frecuencia de paso** del transporte público, pero este factor es mucho más acusado en el Grupo 3 (27,9%) y en el Grupo 1 (24,5%).



El **elevado precio** del transporte público también es un motivo significativo (12,6%), habiendo sido señalado por el 17,5% de las personas del Grupo 1. Por otro lado, el 12,2% manifiesta **no tener oferta de transporte público**, siendo ésta una cuestión muy relevante entre las ciudades de menor tamaño, las del Grupo 4 (29,5%).

Por otro lado, el acusado uso del vehículo privado por parte de este estrato de población hace necesario analizar dos cuestiones que podrían ser clave para la identificación de barreras al coche y por tanto convertirse en oportunidades para el fomento del transporte público.

Intención de uso del transporte público en caso de tener dificultades de aparcamiento en el destino habitual.

**Tabla 58. Uso del transporte público ante dificultades de aparcamiento en el destino habitual.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí	44,7%	50,0%	50,0%	54,4%	49,5%
No	35,5%	41,0%	39,0%	44,0%	39,7
Ns/NC	19,7%	9,0%	11,0%	1,6%	10,8%
<b>Muestra</b>	<b>152</b>	<b>144</b>	<b>118</b>	<b>125</b>	<b>539</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.269.736</b>	<b>758.028</b>	<b>595.585</b>	<b>335.194</b>	<b>2.958.542</b>

Casi la mitad de los potenciales usuarios (solo se tienen en cuenta aquellos con vehículo) utilizarían el transporte público si tuviesen problemas para aparcar en su destino habitual. Este porcentaje se incrementa en 5,2 puntos respecto a los datos globales. Señalar que en el Grupo 1 no se producen diferencias (puede que ya sea complicado aparcar o sea totalmente necesario el coche); mientras que el resto experimentan un importante aumento de respuestas positivas.

**Intención de uso del transporte público en caso de poder aparcar al lado de una estación o parada (aparcamiento disuasorio).**

**Tabla 59. Uso del transporte público en caso de poder aparcar al lado de una estación o parada.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí	48,0%	47,2%	52,5%	47,2%	48,6%
No	32,9%	41,7%	36,4%	48,0%	39,5%
Ns/NC	19,1%	11,1%	11,0%	4,8%	11,9%
<b>Muestra</b>	<b>152</b>	<b>144</b>	<b>118</b>	<b>125</b>	<b>539</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.269.736</b>	<b>758.028</b>	<b>595.585</b>	<b>335.194</b>	<b>2.958.542</b>

El 48,9% de los potenciales usuarios con vehículo indica que si pudiesen aparcar al lado de una estación o parada utilizarían el transporte público. De nuevo se produce un aumento de este dato respecto a los resultados globales (43,9%), siendo destacable sobre todo en los Grupos 3 y 4.

#### 4.3.3. Motivos del público objetivo para un mayor uso del transporte público.

Ante las barreras al uso del transporte público es necesario plantear aquellos puntos de mejora que éste debería incorporar para hacer que la ciudadanía apostase por estos modos de transporte como una alternativa más o incluso como una primera opción en sus desplazamientos.

La percepción del denominado público objetivo en cuanto a las mejoras que debería incluir el transporte público de la ciudad es la presentada en la siguiente tabla.

**Tabla 60. Mejoras que debería incluir el transporte público para usarlo más por parte de los potenciales usuarios.**

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Precio más barato	34,5%	31,7%	21,8%	15,8%	27,1%
Trayectos más rápidos	22,5%	21,0%	34,0%	34,5%	27,1%
Mayor frecuencia de paso	57,5%	38,7%	57,8%	51,8%	51,2%
Paradas más cercanas a mi domicilio / lugar de trabajo o estudios	5,5%	24,7%	13,6%	13,7%	14,3%
Más cómodo	6,0%	6,5%	5,4%	3,6%	5,5%
Mayor amplitud de horario del servicio	6,5%	13,4%	10,2%	12,9%	10,6%
Mejores combinaciones / posibilidad de transbordos	11,5%	19,9%	19,0%	14,4%	16,1%
Nuevos trayectos	6,5%	17,7%	11,6%	10,8%	11,6%
Dificultades de aparcamiento en mis desplazamientos habituales	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
En ningún caso lo utilizaría / utilizaría más de lo que lo hago	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Otros	9,0%	5,4%	8,2%	3,6%	6,7%
<b>Muestra</b>	<b>200</b>	<b>186</b>	<b>147</b>	<b>139</b>	<b>672</b>
<b>Potenciales usuarios</b>	<b>1.670.705</b>	<b>979.119</b>	<b>741.957</b>	<b>372.736</b>	<b>3.764.517</b>

La mayor demanda de esta parte de la ciudadanía es el **incremento de la frecuencia de paso**, mejora señalada por el 51,2%. Muy por debajo se encuentran otros dos puntos de mejora. Por un lado, se demandan **trayectos más rápidos** (27,1%); sobre todo en las ciudades de los Grupos 3 (34%) y 4 (34,5%). Además, también un 27,1% reclama un **menor precio del transporte**, siendo ésta una opinión más generalizada dentro de las grandes ciudades (34,5%).

A partir de este punto, los factores hay que analizarlos de manera individual para cada uno de los grupos puesto que existen notables diferencias entre las percepciones de cada tipo de ciudad.

Así, en el Grupo 2 se “rompe” en cierto modo con la tónica general y hay notables demandas relacionadas con el funcionamiento del sistema de transporte como por ejemplo paradas más cercanas (24,7%), mejores combinaciones o posibilidad de transbordos (19,9%) o nuevos trayectos (17,7%).

Dentro de las “**otras**” demandas destacan la mejora de la accesibilidad al transporte, mayor información en paradas y marquesinas (sobre el tiempo que va a tardar el autobús, paneles interactivos...), autobuses más nuevos porque son viejos y se estropean mucho e incluso cuestiones relacionadas con los conductores (que no arranquen si se está llegando a la parada, exceso de velocidad en algunos trayectos o más amabilidad).

Esta parte de la ciudadanía señala en un 71,3% que, en caso de incorporarse estas mejoras al sistema de transporte público de su ciudad, sí lo utilizaría o haría un mayor uso del que hace en la actualidad. Además, hay un 8,8% que duda sobre si lo usaría o no.



## 5 Conclusiones.

A partir del análisis de todo el conjunto de preguntas de esta investigación tanto de un modo global como individual por tipología de ciudad, localidad encuestada y análisis cruzados de preguntas, se obtienen una serie de conclusiones que permiten dar respuesta a los objetivos planteados para el desarrollo del estudio.

A partir de una muestra estadísticamente significativa tanto a nivel global como por grupo de ciudad, se estimó el universo de no usuarios habituales del transporte público colectivo.

Pero dentro de este colectivo se identifican hábitos y actitudes que pueden definirse como de potenciales usuarios del transporte público. De este modo, aquella parte que puede denominarse como **público objetivo**; es decir, personas que pueden tener opciones de usarlo en algún momento se cifra en **el 34% de los no usuarios**; lo que en términos absolutos para el universo de análisis son **3.765.517 personas en las ciudades objeto del estudio**.

A continuación se describen las principales variables que definen a este público objetivo de cara a poder establecer estrategias que favorezcan un trasvase de usuarios de otros modos hacia el transporte público. Antes de iniciar con la caracterización del público objetivo es importante remarcar que existen diferencias en cuanto al tipo de ciudad. Los hábitos y actitudes respecto al transporte público varían en función del tamaño del municipio de residencia, por lo que los datos deberán tenerse en cuenta de un modo singular para cada grupo.

La **caracterización sociodemográfica** de los no usuarios habituales con opciones de utilizar el transporte público es la siguiente:

El 60,4% son **mujeres**, manteniendo la proporción del conjunto de la muestra y no creándose diferencias por grupos de edad.

Los **tramos de edad** más importantes abarcan entre los 25 y 64 años. En este punto es importante destacar para el Grupo 1 el estrato de mayores de 65 años.

El 43,6% de estas personas tienen **estudios superiores** (universitarios o FP), siendo también relevantes en todos los grupos las personas con estudios secundarios.

Acorde a los grupos de edad, las **situaciones laborales** más frecuentes son trabajadores en activo, 56,4%, (con mayor incidencia en el Grupo 4) y jubilados 22,6%; siendo éstos especialmente relevantes en el Grupo 1.

El 76% tiene **carnet de conducir** (incrementándose hasta el 89,2% en el Grupo 4) aunque el 16,2% no dispone de vehículo para sus desplazamientos. Aquí de nuevo se marcan diferencias por grupo. En las grandes ciudades, la falta de vehículo se incrementa hasta el 22% (remarcar la mayor edad media de los no usuarios), mientras que en el Grupo 4 solamente no dispone de vehículo el 8,6% (más gente joven, trabajadora en activo).

Un 14,9% **no es usuario de ninguna tecnología**. De nuevo la estructura de cada grupo marca diferencias. En el Grupo 1 la carencia de tecnología se incrementa hasta el 20% mientras que en el grupo 4 desciende hasta el 6,5%.

Por tanto, se concluye que mientras que los Grupos 2 y 3 mantienen su perfil muy acorde al conjunto de la muestra, en los Grupos 1 y 4 se establecen diferencias opuestas. Un Grupo 1 formado por potenciales usuarios con más edad media y menos independientes respecto a la movilidad en vehículo privado; y un Grupo 4 formado por gente más joven, trabajadora, con mucha disponibilidad de vehículo propio para desplazarse.

Estos potenciales usuarios identifican como principales **barreras o inconvenientes del transporte público**:

- > **Preferencia por el vehículo privado.** Se trata por tanto de un hábito de desplazamiento personal que refuerza los datos analizados en los que se mostraba un mayor uso del vehículo privado para los desplazamientos habituales. El notable peso de los trabajadores en activo entre este grupo de población hace que el vehículo gane en importancia para los desplazamientos.
- > **Deficiencias en el sistema de transporte público de la ciudad,** existiendo diferencias entre grupos. Por ejemplo, destaca la percepción de que el transporte público tarda mucho; más acusada en el Grupo 1, donde también se señala que existe una baja frecuencia de paso y que hay un elevado precio. Hay que recordar que dentro de este Grupo hay personas residentes en las localidades del área metropolitana y que por tanto sus desplazamientos a la capital son distintos (más largos, con menores frecuencias...).
- > **Falta de oferta de transporte público,** barrera muy señalada en las poblaciones de menor tamaño.
- > **Excesivo tiempo de viaje,** barrera señalada también en el mismo tipo de poblaciones.

A partir de las barreras se definen una serie de puntos de mejora:

- > Incremento de la frecuencia de paso; menor habitual en el Grupo 2 cuya demanda se inclina por la necesidad de paradas más cercanas al domicilio o lugar de trabajo.
- > **Trayectos más rápidos,** Grupos 3 y 4 sobre todo.
- > **Menor precio,** Grupos 1 y 2.
- > **Mejores combinaciones o transbordos,** Grupos 2 y 3.

Hay también otros factores que podrían incrementar el número de usuarios del transporte público como son la existencia de dificultades de aparcamiento en el lugar habitual (centro de trabajo, estudios...) o la posibilidad de aparcar al lado de una estación o parada de modo que se facilitase la combinación de distintos modos de transporte.





**IDAIE:** Calle Madera 8, 28004, Madrid, Telf.: 91 456 49 00  
Fax: 91 523 04 14, mail: comunicacion@idaie.es, [www.idaie.es](http://www.idaie.es)

