

ESTUDIOS

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

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. Síntesis del Estudio.

Autores: Jesús Pedro García Montes y Claudio Míguez Gómez (Dpto. de Planificación y Estudios del IDAE), Ángel Cediel 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.....	5
2 Caracterización del estudio	7
2.1. Caracterización de la muestra investigada	8
3 Hábitos de movilidad de los no usuarios.....	19
3.1. Motivos de los desplazamientos	19
3.2. Análisis del desplazamiento más habitual.....	20
3.3. Modos que utilizan los no usuarios.....	21
3.4. Uso ocasional del transporte público.....	23
3.5. Motivos de no utilización del transporte público en los desplazamientos habituales..	23
4 Actitud de los no usuarios hacia el transporte público.	25
4.1. Conocimiento.....	25
4.2. Opinión.....	25
4.3. Predisposición.....	28
4.4. Intenciones de uso.....	29
4.5. Propuestas de mejora.....	30
5 Conclusiones.....	33
5.1. Usuarios potenciales	33
5.2. Reflexiones y análisis de resultados	34

1 Resumen.

El objetivo del estudio es identificar, para un conjunto de ciudades españolas 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 usuario más habitual del transporte público de su ciudad.

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.

Para la identificación, cuantificación y caracterización de los no usuarios habituales y los potenciales usuarios de transporte público se realizó una encuesta telefónica, basada en 2.100 entrevistas y con un muestreo aleatorio estratificado, que utilizó como variable básica de estratificación el tamaño de la ciudad junto con la oferta de modos de transporte públicos. Los estratos definidos fueron:

1. **Grupo 1: Grandes áreas metropolitanas (más de 1.000.000 de habitantes):** Comunidad de Madrid y Barcelona con su área metropolitana.
2. **Grupo 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. **Grupo 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. **Grupo 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.

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

Por lo que respecta a las **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, se establece la siguiente caracterización sociodemográfica, mayoritariamente el público objetivo es mujer de entre 25 y 64 años, con estudios superiores y trabajadora en activo, siendo además usuaria habitual de smartphone, internet y redes sociales.

De un análisis más detallado de los datos obtenidos, una de las conclusiones más importantes de este estudio es el hecho de que, una vez descartadas aquellas personas que declaran que “en ningún caso utilizaría el transporte público” o los que no lo necesitan porque, entre otros motivos, prefieren caminar, **el transporte público tiene a nivel nacional 3,7 millones de viajeros potenciales entre los no usuarios**, que podrían llegar a 4,5 millones si contabilizaran los posibles usuarios menores de 15 años.

Este público objetivo está formado, en términos generales, por personas con una edad comprendida entre los 25 y 64 años, con un elevado porcentaje de trabajadores en activo que disponen de carnet y vehículo privado para sus desplazamientos.

Las diferencias respecto a esta pauta general se identifican sobre todo en los Grupos de ciudades 1 y 4, donde la edad media es mayor, y se registra también menos disponibilidad de vehículo privado para los desplazamientos. Sin embargo, el Grupo de ciudades 4 está formado por una población más joven y que dispone en una amplia mayoría de vehículo privado para sus desplazamientos.

La preferencia por el uso del vehículo privado es 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.

Entre los principales **motivos** que esgrime la gente **para no utilizar el transporte público**, dejando en un segundo plano las razones de menor peso, **destacan la preferencia a utilizar el coche (24,7%) y la lentitud del transporte público (15,7%)**. Como dato positivo, las barreras como “no me gusta”, “es sucio, inseguro...” no son respuestas con gran peso. En ese sentido, cabe destacar que a priori no hay aversión al transporte público, la ciudadanía no tiene una mala imagen del servicio.

Por otra parte, las **mejoras** que más demandan los no usuarios para plantearse comenzar a usarlo son un **menor precio, una mayor frecuencia y una mayor rapidez**. Sorprende no obstante que un 43,2% de los encuestados no cambiaría de modo de transporte ni aunque las medidas sugeridas por ellos mismos se implantaran.

La opinión general que los no usuarios tienen sobre el transporte público no es mala, un **81% están de acuerdo con que es la mejor solución a los problemas de congestión** y contaminación. Sin embargo, la mayoría rechaza que se quiten espacios de aparcamiento para crear carriles bus. Predomina en la población la valoración al beneficio particular frente al bien común.

Parece por lo tanto conveniente que tanto desde las administraciones competentes como desde los propios operadores, se continúen transmitiendo las enormes ventajas para el conjunto de la sociedad que tiene el uso del transporte público como eje vertebrador de la movilidad sostenible.

Los “no usuarios potenciales”, 3,7 millones de personas son personas que conocen bien o tienen alguna idea del sistema del transporte público de su ciudad y que lo valoran normal, bien o muy bien. En este grupo de no usuarios potenciales, de ser captados, la barrera del precio no es tan grave, ya que apenas supone un 12% de las respuestas, si bien es una de las principales sugerencias de mejora que aportan.

Los organismos responsables deben centrarse por tanto en ofrecer mejoras en el servicio y concienciar de las externalidades negativas que tiene para la ciudadanía el uso masivo del coche privado. La mitad de este colectivo responde que sí usaría el transporte público si hubiera dificultades para aparcar en destino, lo que muestra la importancia que tiene una gestión del espacio público que dificulte el uso privativo del mismo. Los no usuarios potenciales de serlo piden una mayor frecuencia de paso (51,2%), trayectos más rápidos (27,1%) y precio más barato (27,1%).

2 Caracterización del estudio.

Para la identificación, cuantificación y caracterización de los no usuarios habituales y los potenciales usuarios de transporte público en España se realizó una encuesta telefónica, basada en 2.100 entrevistas y con un muestreo aleatorio estratificado, que utilizó como variable básica de estratificación el tamaño de la ciudad junto con la oferta de modos de transporte públicos. Los estratos o grupos definidos fueron:

- Grupo 1: Grandes áreas metropolitanas (más de 1.000.000 de habitantes):** Comunidad de Madrid y Barcelona con su área metropolitana.
- Grupo 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.
- Grupo 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.
- Grupo 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.

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

El universo del estudio estuvo formado por la población mayor de 15 años residente en las localidades seleccionadas que no sean usuarias habituales del transporte público. A tal efecto, se definió como “no usuario habitual del transporte público urbano” a aquella persona que no utiliza nunca el transporte público urbano colectivo o cuya frecuencia máxima de uso es un día a la semana.

Se identificó a las personas que sí son usuarias del transporte público urbano, registrándose esta situación pero no realizando la entrevista al objeto de poder establecer la relación entre usuarios y no usuarios del transporte público. Para la realización de las 2.100 encuestas que compusieron la muestra fueron necesarias un total de 7.535 llamadas. La estimación del reparto entre *Usuarios* y *No usuarios* puede observarse en la Tabla 1.

Tabla 1. Distribución entre Usuarios y No Usuarios del transporte público total y por Grupos de ciudades.

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

Aplicando estos repartos al universo de cada Grupo de ciudades, esto es al conjunto de personas mayores de 15 años residentes en las localidades de estudio, **el universo a investigar alcanzó los 11.066.780 individuos**, con el desglose por Grupo de ciudades expuesto en la Tabla 2.

Tabla 2. Universo de No Usuarios del transporte público total y por Grupos de ciudades.

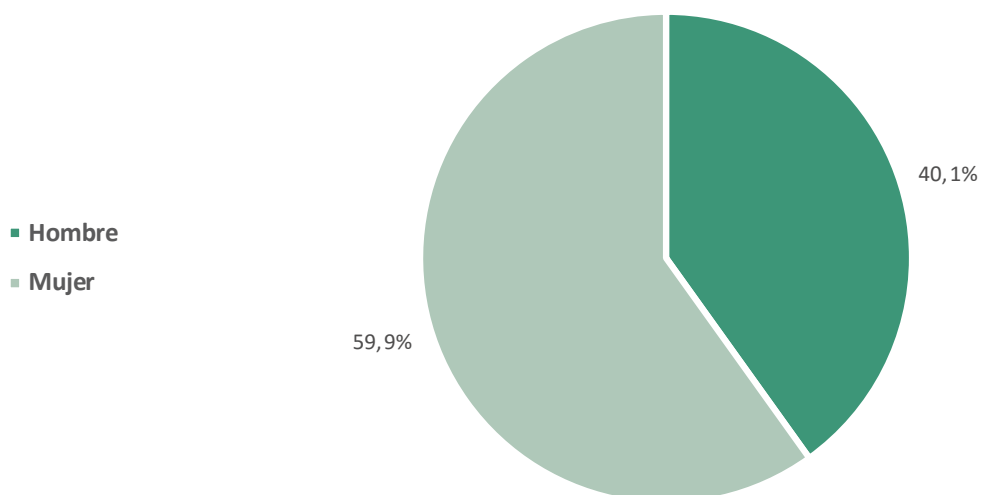
Grupo	No usuarios %	No usuarios
G1	69,4%	4.176.765
G2	78,2%	2.632.040
G3	88,4%	2.778.864
G4	84,7%	1.479.111
Total	77,6%	11.066.780

2.1. Caracterización de la muestra investigada

En este apartado se presenta el perfil sociodemográfico del universo de No usuarios habituales del transporte público urbano investigado.

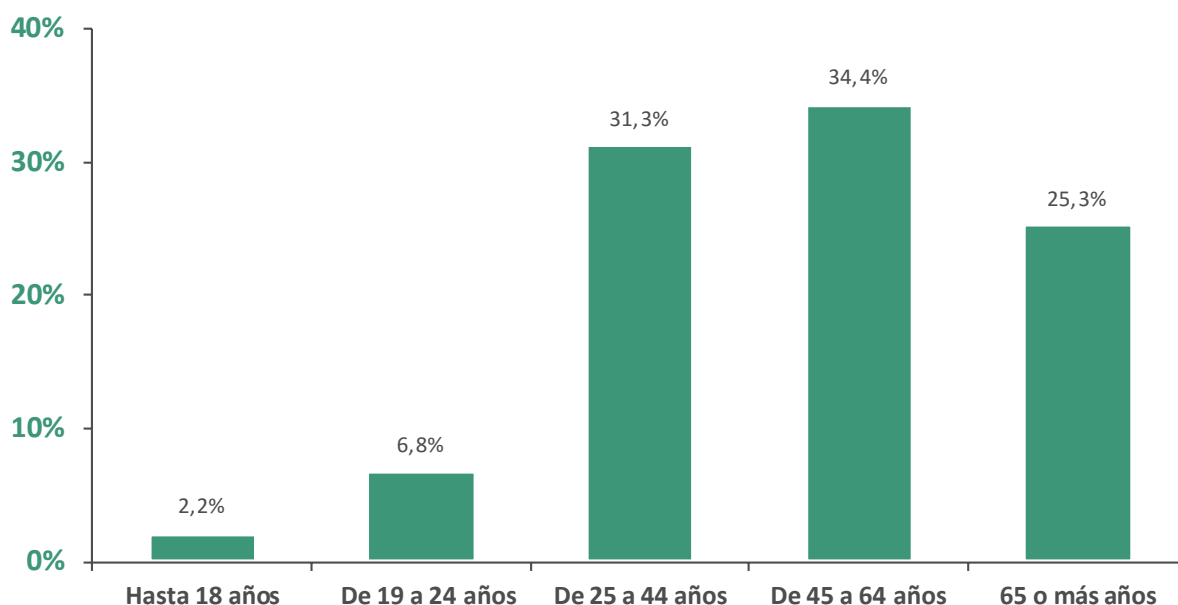
La muestra investigada se encuentra compuesta en un 59,9% por mujeres mientras que el 40,1% son hombres; manteniéndose estable en los diferentes grupos poblacionales, Gráfico 1.

Gráfica 1. Sexo de los no usuarios habituales.



Los grupos de edad de entre 25 y 64 años concentran el 65,7% de la muestra, Gráfico 2, 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.



La distribución conjunta por sexo y edad se presenta en la Tabla 3. En general, las **mujeres de entre 45 y 64 años**, son las que mayor representación tienen en la muestra (20,7%) total, manteniendo esta posición para todos los grupos de análisis.

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%
n		500	500	550	550	2.100

* Nota: n_ muestra por grupos y total.

El **45,6%** de la población investigada identificada como no usuaria habitual del transporte público tiene estudios de **nivel superior/FP**, Tabla 4. Este estrato acentúa su importancia en el Grupo de ciudades 3, donde alcanza el 48,5%. Los menores niveles educativos (estudios primarios o inferior) se registran en el Grupo 1 de las grandes ciudades.

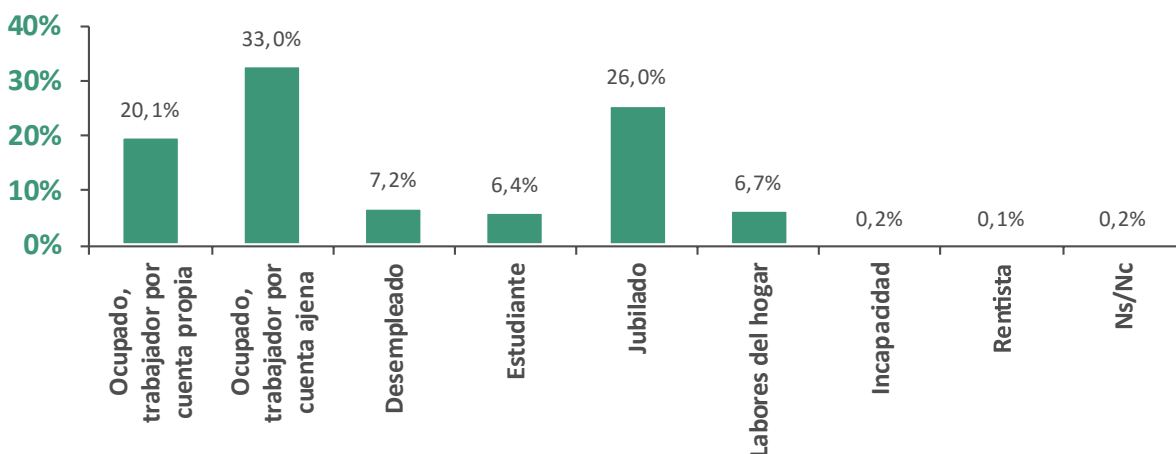
Tabla 4. Nivel de estudios de los no usuarios habituales.

	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%
n	500	500	550	550	2.100

* 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, Gráfico 3, que se incrementa hasta el 56% en el Grupo de ciudades 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.



La caracterización cruzada entre ocupación y sexo, Tabla 5, muestra que las **mujeres trabajadoras por cuenta ajena** son el estrato más numeroso de la muestra (18,5%), siendo especialmente relevantes entre la población del Grupo de ciudades 4 (20,7%). Por su parte, los estratos de **hombres ocupados** son también un núcleo importante dentro de los no usuarios habituales del transporte público, representando el **25,1%** del total. El otro gran estrato está formado por mujeres jubiladas (17%).

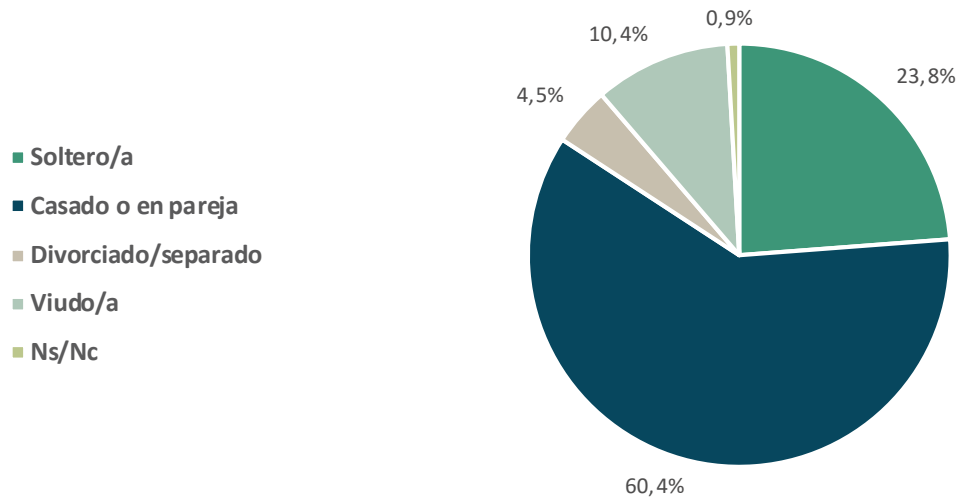
Tabla 5. Ocupación y sexo de los no usuarios habituales.

		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%
n		500	500	550	550	2.100

* Nota: n_ muestra por grupos y total.

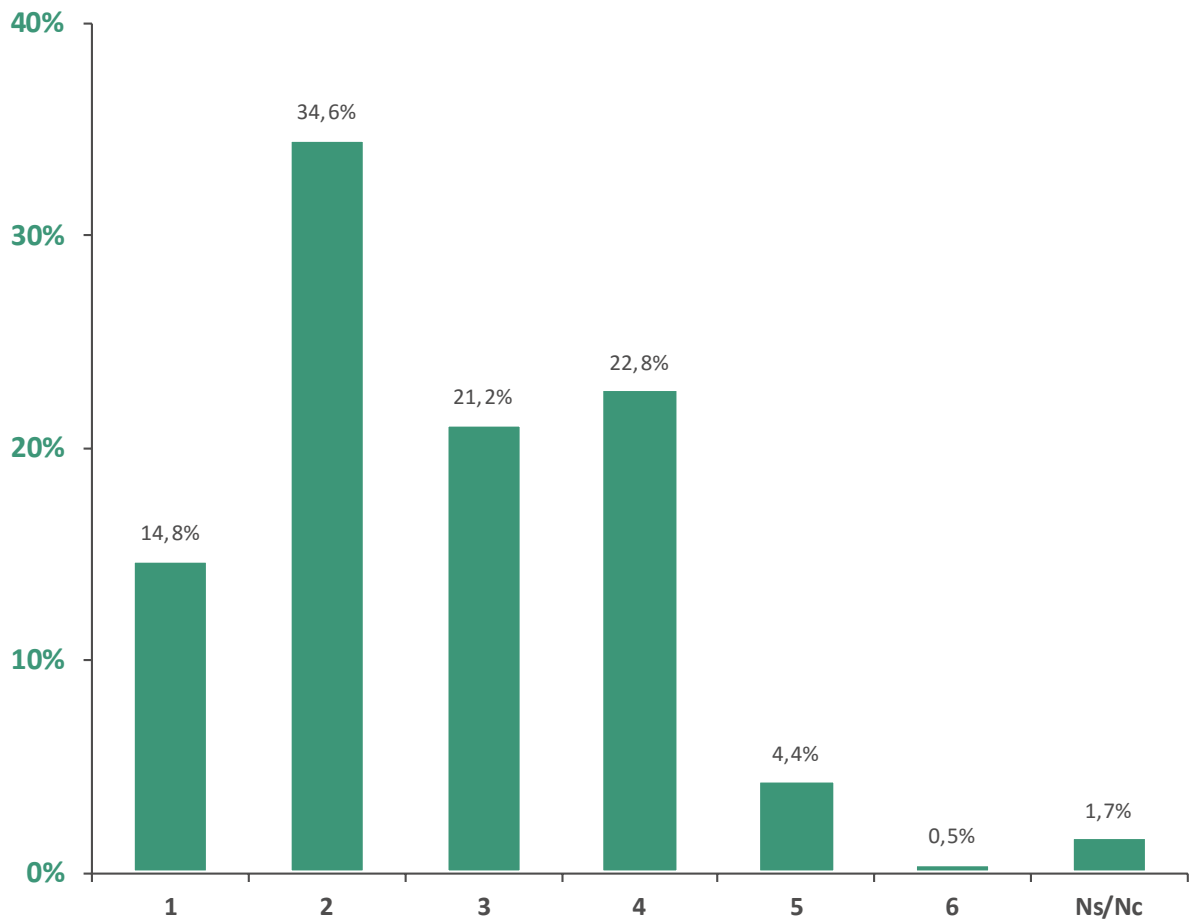
Aproximadamente **seis de cada diez personas encuestadas están casadas o conviven con su pareja**, proporción que se mantiene estable para todos los Grupos de ciudades. En segundo lugar se encuentran las personas **solteras, 23,8%**; porcentaje que se incrementa hasta el 27,8% dentro del Grupo de ciudades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

Gráfica 4. Estado civil de los No usuarios habituales.



Los **hogares unipersonales** suponen el **14,8%** del total de la muestra, Gráfico 5. Aquellos formados por dos personas representan un 34,6%, seguido con un peso muy similar por los hogares con 3 y 4 miembros.

Gráfica 5. Número de personas residentes en los hogares de los No usuarios habituales.



Pero además del estado civil, el estilo de vida de los hogares se define por la composición de sus miembros, Tabla 6. 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.

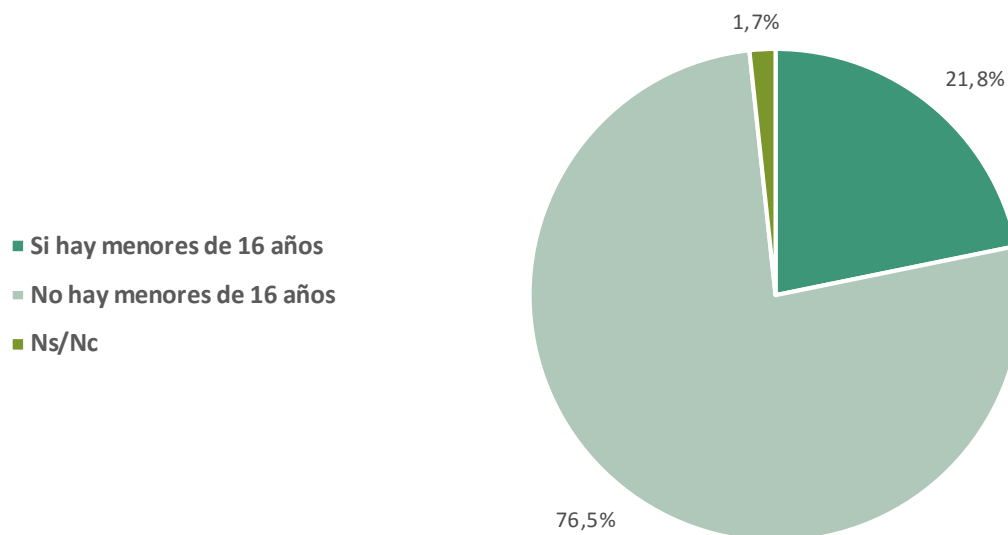
Tabla 6. Tipos de hogar de los no usuarios habituales.

	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%
n	500	500	550	550	2.100

* Nota: n_ muestra por grupos y total.

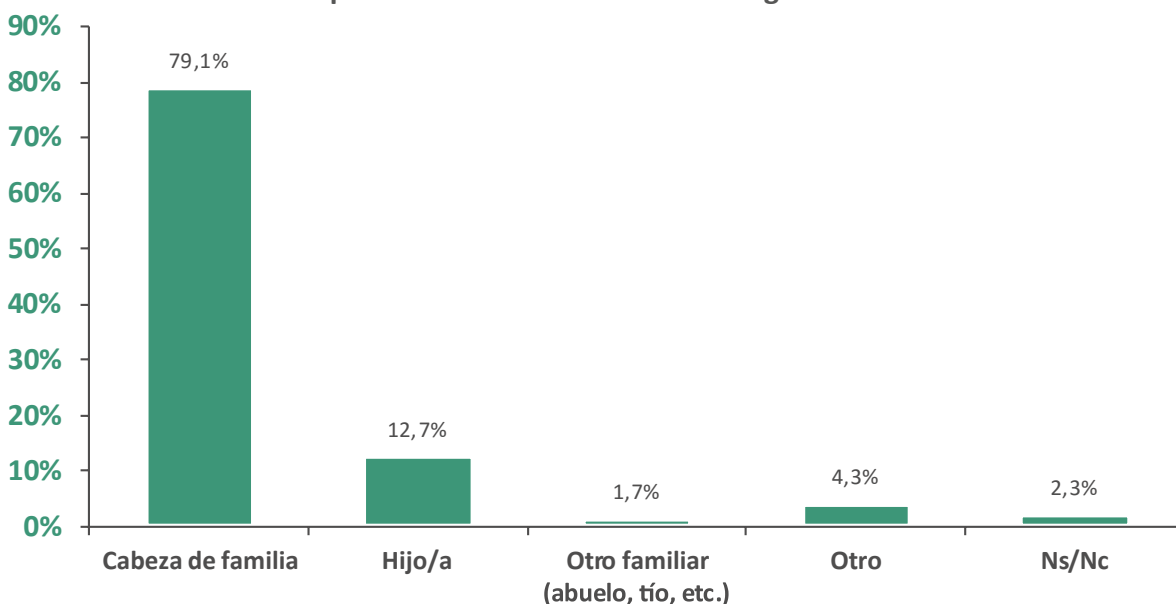
Un grupo que puede suscitar especial interés son los hogares en los que hay **menores de 16 años**, Gráfico 6. En el **21,8%** de los hogares de la muestra **conviven menores de 16 años**, peso mantenido en todos los grupos de investigación. Este tipo de hogares son especialmente interesantes en cuanto 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 6. Número de hogares con menores de 16 años.



Del total de personas encuestadas, el **79,1% se define como cabeza de familia**, Gráfico 7. 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 7. Posición de la persona entrevistada dentro del hogar.

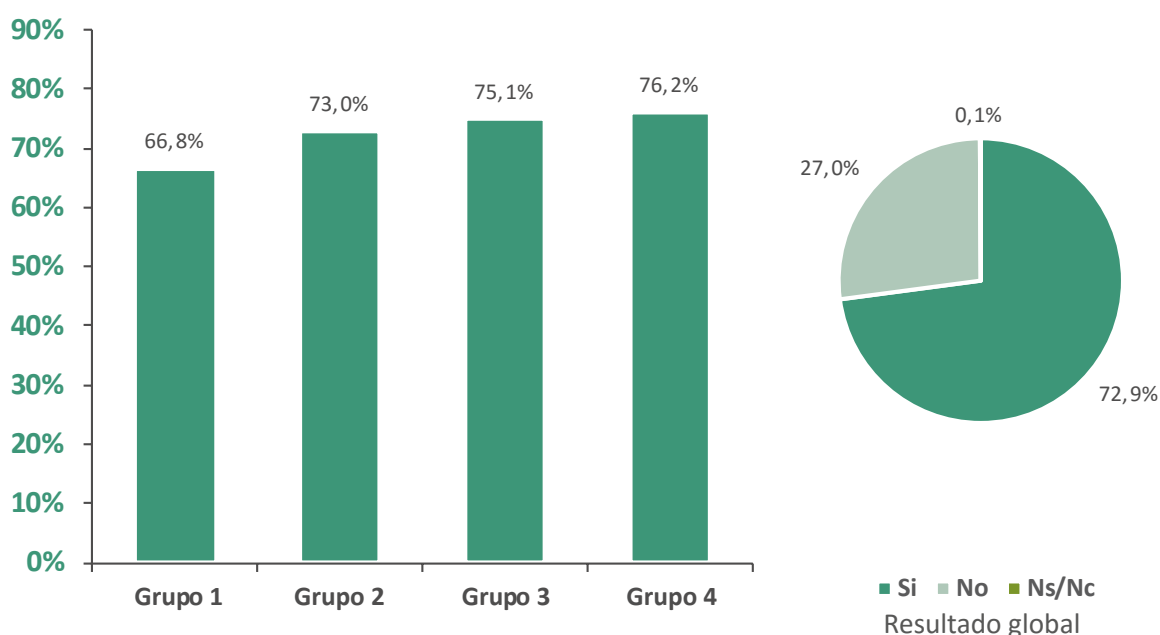


Otro conjunto de variables que aportan información sobre la mayor o menor amplitud de opciones de la ciudadanía respecto a sus desplazamientos, es la **posesión de carnet de conducir y la disposición de vehículo privado**.

Un **72,9%** de los no usuarios habituales **sí tiene carnet de conducir**, Gráfico 8, porcentaje que se incrementa hasta el 76,2% entre la población del Grupo de ciudades 4, y disminuye hasta el 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 8. Posición de la persona entrevistada dentro del hogar con 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**, Tabla 7. Un 11,5% de la población tiene carnet de moto (A); porcentaje que se ve incrementado en los grandes núcleos de población, Grupo de ciudades 1, hasta el 16,5%.

Tabla 7. 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%
n	334	365	413	419	1.531

* Nota: n_ personas que disponen de carnet de conducir.

Un **75,7% de la población dispone de vehículo para sus desplazamientos**, bien como conductor o bien como acompañante, Tabla 8. Por otra parte, un 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.

Tabla 8. 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%
n	500	500	550	550	2.100

* Nota: n_ muestra por grupos y total.

La práctica totalidad **de las personas que tienen carnet tienen también disponibilidad de vehículo**, Tabla 9, 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.

Tabla 9. 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%
n		500	500	550	550	2.100

* Nota: n_ muestra por grupos y total.

La definición del perfil de los no usuarios habituales del transporte público, se completa con la información sobre el **uso de nuevas tecnologías** dada la importante penetración de las mismas entre la población hoy en día. Un 18% de ciudadanos **no utiliza ninguno de los dispositivos y herramientas tecnológicas** expuestas en la Tabla 10. Este porcentaje se incrementa hasta el 23% en el Grupo de ciudades 1, quizá por su caracterización respecto a la edad (mayor porcentaje de personas mayores de 65 años).

Los datos que se exponen a continuación pueden ayudar a determinar la posible efectividad de campañas de promoción y comunicación del transporte público, así como para la implantación y el uso de dispositivos de servicios para el mismo (aplicaciones que avisen del tiempo de llegada, líneas y paradas, etc.).

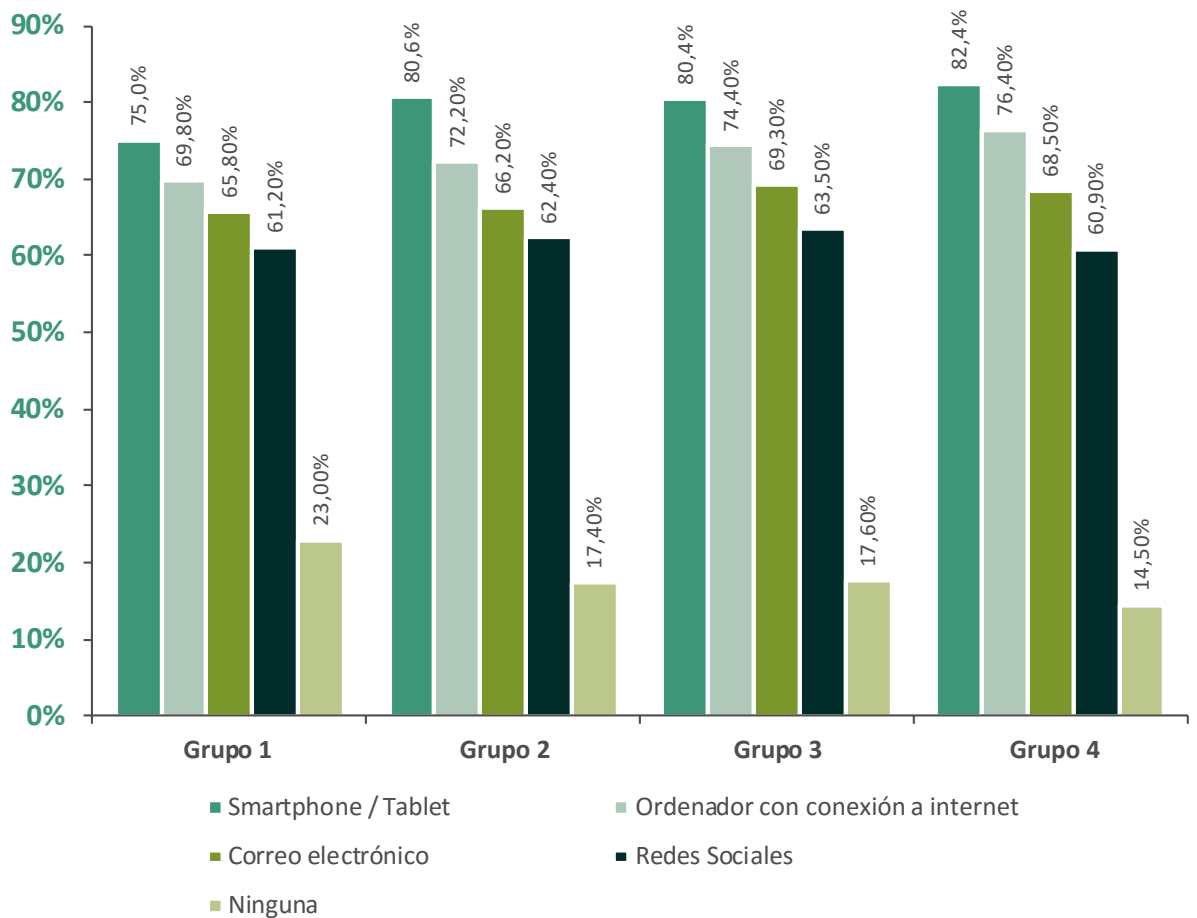
Tabla 10. Disponibilidad de nuevas tecnologías (% sí dispone).

	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%
n	500	500	550	550	2.100

* Nota: n_ muestra por grupos y total.

La tecnología más extendida, Gráfico 9, 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 de ciudades.

Gráfica 9. Uso de las distintas tecnologías.



3 Hábitos de movilidad de los no usuarios.

Se ha definido como “usuarios no habituales” a todos aquellos que o bien no utilizan nunca el transporte público o bien lo usan como máximo un día a la semana. Es decir, que no cuentan con el transporte público para sus desplazamientos cotidianos. De hecho, más de la mitad de estos usuarios no habituales (54,3%) hacen ese uso esporádico, siendo menos los que afirman no usarlo nunca. Además, cabe destacar que casi la mitad de los no usuarios, el 48,4% tiene algún tipo de tarjeta de transporte público.

El 79,2% de los no usuarios habituales tienen carnet de conducir, incrementándose hasta el 76,2% en las ciudades más pequeñas. Destaca que de aquellas personas que no tienen carnet, el 81,6% son mujeres y el 50,9% tiene más de 65 años. La mayoría de los no usuarios que no tienen carnet, en torno al 80%, realizan sus desplazamientos habituales a pie.

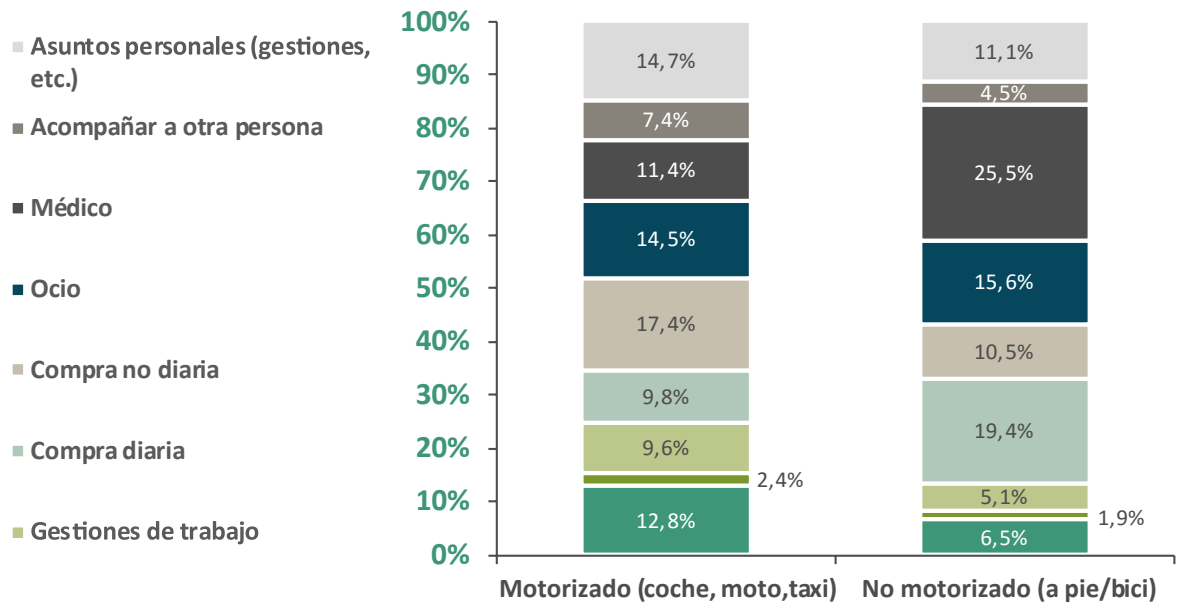
Es importante conocer también la **disponibilidad de vehículo** para los desplazamientos. **Un 75,7% cuenta con esa posibilidad**, bien como conductor (85,2%) o bien como acompañante (14,8%).

También es interesante destacar la **alta penetración del smartphones, y tablets, que supera el 90% de la población**. Tan solo en la franja de mayores de 65 años disminuye su uso considerablemente, ya que apenas el 34,8% posee un dispositivo de este tipo. El uso de esta tecnología puede ser un gran aliado de cara a la captación de usuarios potenciales, tanto para la ejecución de campañas de promoción y comunicación del transporte público como para el desarrollo de aplicaciones de planificación de rutas o avisos de tiempos de llegada en tiempo real.

3.1. Motivos de los desplazamientos

El no uso habitual del transporte público implica el uso de otros modos para los desplazamientos más frecuentes. En el estudio se han analizado los modos usados habitualmente por este segmento de la ciudadanía. En el análisis de los distintos medios de transporte, Gráfico 10, se repite que los principales motivos de desplazamiento de los ciudadanos son el trabajo y sus gestiones asociadas.

Gráfica 10. Motivos del desplazamiento de los no usuarios.



3.2. 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 el estudio se analiza el tiempo que se tarda habitualmente en realizar dicho desplazamiento y el modo empleado para realizarlo.

Para conocer de un modo más preciso la distribución de esta variable se han generado una serie de segmentos de tiempo, cuyas frecuencias se muestran en la Tabla 11.

Tabla 11. Tiempo empleado en el desplazamiento habitual.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Hasta 5 minutos	<u>21,6%</u>	18,4%	18,4%	15,3%	18,3%
De 6 a 10 minutos	23,8%	28,0%	30,2%	25,5%	<u>26,9%</u>
De 11 a 15 minutos	21,2%	25,6%	22,0%	27,8%	<u>24,2%</u>
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	<u>15,0%</u>	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 que hay un 69,4% de los no usuarios que emplean como máximo 15 minutos en desplazarse habitualmente.

Las diferencias existentes en cada grupo de ciudades con 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.

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 pueden observarse en la Tabla 12.

Tabla 12. Tiempo medio utilizado en los desplazamientos más habituales.

	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 (± 1 minuto aproximadamente).

3.3. Modos que utilizan los no usuarios

En el desplazamiento identificado como más habitual por cada uno de los usuarios, Tabla 13, el **54% lo realiza a pie**, destacando el 57,2% correspondiente al Grupo de ciudades 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 de ciudades 2 (43,2%), cayendo hasta el 29,9% en el Grupo de ciudades 1. El resto de los modos quedan como más residuales, como por ejemplo la moto (4,4%) o la bicicleta (1,7%).

Tabla 13. Tiempo utilizado en el desplazamiento habitual en función del modo utilizado.

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.

El modo de desplazamiento influye en el tiempo que se tarda en realizar el mismo. Para reflejar esta situación se ha identificado también el tiempo medio que se tarda en realizar el viaje para cada uno de los modos de desplazamiento, Tabla 14.

Tabla 14. Tiempo medio utilizado en el desplazamiento habitual en función del modo utilizado.

	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
n	500	500	550	550	2.100

* 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).

Además del análisis del desplazamiento habitual, más centrado en el trabajo o los estudios, conviene destacar los hábitos cuando el motivo del desplazamiento son las **compras denominadas como no diarias**. En estos casos 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 de ciudades 3 este porcentaje se incrementa hasta el 45,6%.

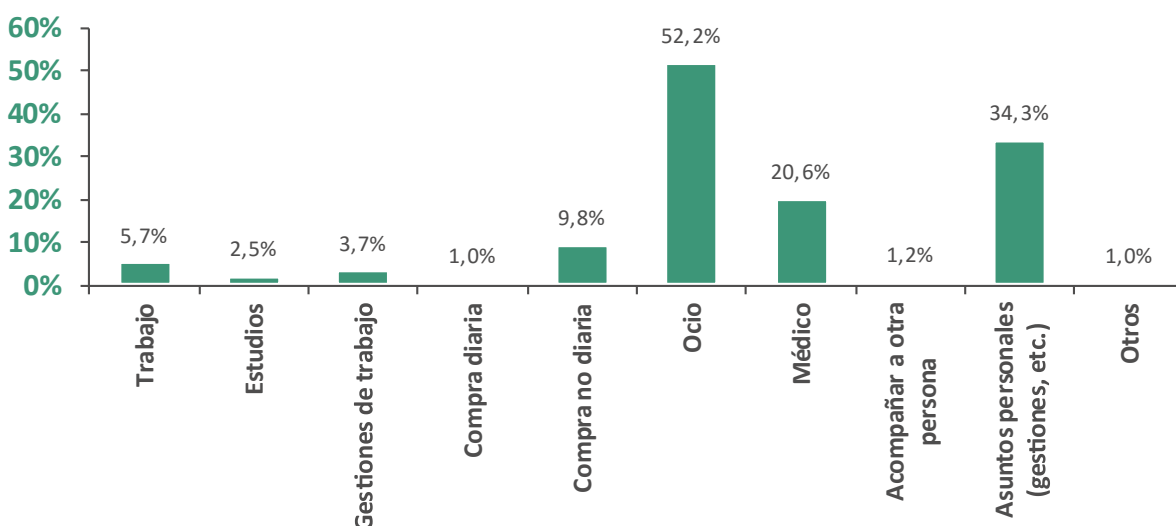
En segundo lugar, para ir de compras la población se desplaza **a pie (27,9%)**, aumentando hasta el 37,8%. En el Grupo 1. Los centros de las ciudades y su peatonalización pueden ser el motivo de elegir caminar para desplazarse.

Por otra parte, el **coche** es también el modo más empleado por los encuestados cuando se trata de desplazamientos de ocio (**40,5%**), **Sin embargo, para ir al médico los encuestados se decantan mayoritariamente por ir caminando (47,5%)**

3.4. Uso ocasional del transporte público.

A aquellas personas que indicaron hacer algún uso ocasional del transporte público se les preguntó por los motivos de ese uso, siendo la mayor parte de las respuestas el ocio (52,5%) seguido de los asuntos personales (34,3) y el médico (20,6%), Gráfico 11.

Gráfica 11. Motivos de uso de los distintos modos de transporte.



3.5. Motivos de no utilización del transporte público en los desplazamientos habituales

Una de las preguntas clave del estudio es la que pregunta directamente a los no usuarios por que no optan por el transporte público para sus desplazamientos habituales. Del total de opciones, Tabla 15, hay tres que destacan por encima del resto: el 28,6% señala que prefiere caminar, siendo este argumento más habitual entre las ciudades de los grupos 3 (36,9%) y 4 (30,4%)

En segundo lugar se señala la falta de necesidad del transporte público, ya que el lugar de trabajo/ estudio etc. está muy cerca (24,7%) De nuevo, la población en las ciudades más pequeñas es donde más se señala esta situación.

Con el mismo porcentaje que la anterior opción, se recoge la opinión de aquellas personas que prefieren utilizar el coche en lugar del transporte público.

Gráfica 12. Motivos de la no utilización 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%
n	500	500	550	550	2.100

* Nota: n_ muestra por grupos y total.

4 Actitud de los no usuarios hacia el transporte público.

Una vez analizados los hábitos de desplazamiento de los no usuarios habituales y conocidos los motivos por los que no utilizan el transporte público, al menos como principal medio, se ha querido conocer la percepción que tienen del mismo de manera que, cruzando las respuestas con los motivos por los que optan por otros modos, se pueda identificar a los usuarios potenciales y establecer medidas que promuevan un trasvase modal.

4.1. Conocimiento.

Se ha analizado la percepción de los encuestados con respecto a su grado de conocimiento del sistema de transporte público existente en su localidad, Tabla 16. A pesar de tratarse de personas que no lo utilizan habitualmente, el 60% declara tener alguna idea del sistema. Incluso un 25% lo conoce muy bien. Apenas un 13% de los no usuarios desconocen totalmente el transporte público de su ciudad.

Tabla 15. Conocimiento del sistema de transporte público de lo no usuarios.

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Total
Sí, lo conozco muy bien	<u>40,4%</u>	13,2%	18,4%	30,0%	25,4%
Tengo alguna idea	51,6%	70,2%	62,4%	56,0%	<u>60,0%</u>
No lo conozco en absoluto	7,8%	14,8%	<u>18,2%</u>	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.

4.2. Opinión.

A pesar de no utilizarlo habitualmente, los encuestados no tienen una mala opinión del transporte público de su ciudad, Tabla 17. Tan solo un 11,1% lo valora como malo o muy malo. Por el contrario, el 53,6% cree que se trata de un servicio bueno o muy bueno, llegando al 60% en las grandes áreas metropolitanas.

Tabla 16. Tabla 17: Valoración del sistema de transporte público.

	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%
n	500	500	550	550	2.100

* Nota: n_ muestra por grupos y total.

El **34,7%** lo valora con un **4 (bien)**, siendo una percepción más acusada en el Grupo de ciudades 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 de ciudades 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 de ciudades 4). Un 68,6% tiene más de 45 años (un 77,3% en el Grupo de ciudades 4). El 45,2% son trabajadores y el 33,6% son personas jubiladas (desciende hasta el 28% en el Grupo de ciudades 3).

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

La **valoración media, Tabla 18, 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.

Tabla 17. Valoración del sistema de transporte público.

	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.

Con el siguiente contraste, Tabla 19, 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 la percepción puede venir motivada por la propia experiencia o bien está sustentada 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 18. Valoración del sistema de transporte público vs Conocimiento del sistema de 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	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%
n	534	1260	285	21

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

Se observa cómo 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 ha valorado el mismo.

4.3. Predisposición.

A pesar de no hacer un uso habitual del transporte público, el **47,6% de los encuestados dice tener un título de transportes en su poder para uso ocasional**; Tabla 20. Esta cifra es coherente con los datos de conocimiento del sistema que como se vio anteriormente es bastante amplio y ronda en torno a la mitad de la población. De hecho, apenas un 8,8% dice no tener ningún título porque no lo conoce. En este sentido es importante la diferencia entre las grandes y pequeñas ciudades, ya que en las grandes ciudades el desconocimiento no es apenas motivo para no disponer de tarjeta de transporte, acrecentándose este porcentaje a medida que la ciudad es más pequeña.

Tabla 19. 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%
Muestra	200	186	147	139	672
Potenciales usuarios	1.670.705	979.119	741.957	372.736	3.764.517

A partir de las respuestas obtenidas, se ha puesto el foco en aquellas personas que pueden ser consideradas “usuarios potenciales”: gente que a priori no muestra un rechazo insalvable al transporte público, que incluso lo valora positivamente, y que de implantarse una serie de mejoras podrían plantearse un uso más habitual del mismo.

El principal motivo de no uso del transporte público, Tabla 21, 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 de ciudades 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 de ciudades 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 de ciudades 3 (27,9%) y en el Grupo de ciudades 1 (24,5%).

Tabla 20. 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%
Muestra	200	186	147	139	672
Potenciales usuarios	1.670.705	979.119	741.957	372.736	3.764.517

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 de ciudades 1. Por otro lado, el 12,2% manifiesta **no tener oferta de transporte público**, siendo ésta una cuestión muy relevante en el Grupo de ciudades 4 (29,5%).

4.4. Intenciones de uso.

Se han realizado una serie de preguntas para detectar la posibilidad de trasvase modal hacia el transporte público en el caso de que se dieran determinadas circunstancias, como falta de aparcamiento en destino o poder dejar el coche en un aparcamiento disuasorio junto a una estación.

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, Tabla 22. Este porcentaje se incrementa en 5,2 puntos respecto a los datos globales. Cabe señalar que en el Grupo de ciudades 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.

Tabla 21. 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%
Muestra	152	144	118	125	539
Potenciales usuarios	1.269.736	758.028	595.585	335.194	2.958.542

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, Tabla 23. 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.

Tabla 22. 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%
Muestra	152	144	118	125	539
Potenciales usuarios	1.269.736	758.028	595.585	335.194	2.958.542

4.5. Propuestas de mejora.

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 mayor demanda de esta parte de la ciudadanía es el **incremento de la frecuencia de paso**, mejora señalada por el 51,2%, Tabla 24. 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%).

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.

Tabla 23. 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%
Muestra	200	186	147	139	672
Potenciales usuarios	1.670.705	979.119	741.957	372.736	3.764.517

5 Conclusiones

5.1. Usuarios potenciales

A partir del análisis de todo el conjunto de preguntas y teniendo en cuenta los tipos de ciudad, perfil sociológico, análisis cruzados, etc. se obtienen una serie de conclusiones que permiten dar respuesta a los objetivos del estudio.

A partir de las respuestas obtenidas de las encuestas realizadas, se ha estimado el universo de no usuarios habituales del transporte colectivo, pero que podrían considerarse como potenciales. Personas que, si se dieran una serie de circunstancias, podrían plantearse un uso mayor del que hacen actualmente. Este es el denominado “público objetivo”. Este sector se ha cifrado en el 34% de los no usuarios lo que, en términos absolutos y teniendo en cuenta la cantidad de población representada en esta encuesta, supone un total de 3.765.000 personas en las ciudades objeto del estudio.

Por lo que respecta a las 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, se establece la siguiente caracterización sociodemográfica, la cual se detalla en el estudio:

- > 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 de ciudades 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 de ciudades 4) y jubilados 22,6%; siendo éstos especialmente relevantes en el Grupo de ciudades 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 de ciudades.
- > En las grandes ciudades, Grupo de ciudades 1, 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 de ciudades 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 de ciudades 2 y 3 mantienen su perfil muy acorde al conjunto de la muestra, en los Grupos de ciudades 1 y 4 se establecen diferencias opuestas. Un Grupo de ciudades 1 formado por potenciales usuarios con más edad media y menos independientes respecto a la movilidad en vehículo privado; y un Grupo de ciudades 4 formado por gente más joven, trabajadora, con mucha disponibilidad de vehículo propio para desplazarse.

5.2. Reflexiones y análisis de resultados

De un análisis detallado de los datos obtenidos, una de las conclusiones más importantes de este estudio es el hecho de que, una vez descartadas aquellas personas que declaran que “en ningún caso utilizaría el transporte público” o los que no lo necesitan porque, entre otros motivos, prefieren caminar, **el transporte público tiene 3 millones de viajeros potenciales entre los no usuarios.**

Este estudio ha tenido en cuenta solamente a los mayores de 15 años y se centra en unas ciudades concretas. Si se contaran a todos los usuarios del país, independientemente de su edad (sumando a los niños), los no usuarios habituales del transporte público en España estarían en torno a los 4.500.000. También es importante hacer foco en los principales **motivos** que esgrime la gente para no utilizar el transporte público, dejando en un segundo plano las razones que menos peso tienen. En ese sentido cabría destacar las siguientes:

- > Prefiero coche.
- > No lo necesito.
- > Prefiero caminar.
- > Tarda mucho.

Como dato positivo, las barreras como “no me gusta”, “es sucio, inseguro...” no son respuestas con gran peso. En ese sentido, cabe destacar que a priori no hay aversión al transporte público, la ciudadanía no tiene una mala imagen del servicio.

Sobre las mejoras que más demandan los no usuarios para plantearse comenzar a usarlo, las que más esgrime la gente son:

- > Más barato.
- > Más frecuencia.
- > Más rápido.

Si bien son mensajes que el sector debe recibir de manera constructiva y analizar posibles mejoras, también es necesario argumentarlos reforzando los mensajes que desde Atuc se han venido promoviendo hasta ahora: campañas de concienciación en las que se compare lo que cuesta ir en transporte público con respecto a los gastos que supone el coche; compensar los posibles casos de escasa frecuencia haciendo uso de las múltiples aplicaciones para el móvil que anuncian de horas de paso y próximas llegadas; o la implantación de sistemas de prioridad semafórica, plataformas reservadas, paradas dobles o reducción del uso del pago en efectivo a bordo con el fin de mejorar la velocidad comercial.

Sorprende no obstante la respuesta a la pregunta sobre la intención de uso en el caso de que se aplicasen las medidas sugeridas por los mismos encuestados, ya que aun así un 43,2% seguiría sin cambiar su modo de transporte. Es interesante ver cómo mucha gente propone mejoras, pero para que las disfruten otros, como si el tema no fuera con ellos. La conclusión que se saca de esto es que hay que hacer mucha **pedagogía**, tanto desde las administraciones competentes como desde los propios operadores, y seguir transmitiendo las grandes ventajas para el conjunto de la sociedad que tiene el uso del transporte público como eje vertebrador de la movilidad sostenible.

Además, la generalización de políticas restrictivas al uso del vehículo en ámbitos urbanos, supondría un incremento considerable en el potencial de trasvase desde el coche al transporte público y otros modos alternativos.

También cabe destacar que la opinión en general que los no usuarios tienen sobre el transporte público no es mala. De hecho, **un 81% de los no usuarios están de acuerdo con que es la mejor solución a los problemas de congestión y contaminación** (una de las respuestas más unánimes de toda la encuesta). Sin embargo, e insistiendo en lo anterior, a pesar de contestar tan claramente a esto, la mayoría rechaza que se quiten espacios de aparcamiento para crear carriles bus. Predomina en la población la valoración al beneficio particular frente al bien común. Sería deseable transmitir con más eficacia **la importancia que tiene el uso justo del espacio público**.

Centrándose en las de los “no usuarios potenciales”, esas 3.764.517 personas sobre los 11 millones que representa la encuesta -el 34% del total- se puede determinar que son personas que conocen bien o tienen alguna idea del sistema del transporte público de su ciudad y que lo valoran normal, bien o muy bien.

Las principales barreras que ponen son estos usuarios potenciales son:

- > Prefiero usar el coche (36,6%).
- > Tarda mucho (33,2%).
- > Baja frecuencia de paso (18%).

En este grupo de no usuarios potenciales de ser captados, la barrera del precio no es tan predominante (o limitante), ya que apenas supone un 12% de las respuestas, si bien es una de las principales sugerencias de mejora que aportan. Los organismos responsables deben centrarse por tanto en ofrecer mejoras en el servicio y concienciar de las externalidades negativas que tiene para la ciudad el uso masivo del coche privado. La mitad de este colectivo responde que sí usaría el transporte público si hubiera dificultades para aparcar en destino, lo que muestra la importancia que tiene una gestión del espacio público que dificulte el uso privativo del mismo. Los no usuarios potenciales de serlo piden:

- > Mayor frecuencia de paso (51,2%).
- > Trayectos más rápidos (27,1%).
- > Precio más barato (27,1%).

Ficha técnica del estudio.

Universo y unidad de investigación	No usuario habitual del transporte público urbano: 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.
Técnica de investigación	Técnica multicanal (teléfono, e-mail, fax...)
Diseño muestral	Muestreo aleatorio estratificado: tamaño de población y modos de transporte
Tamaño muestral	2.100 encuestas (500 encuestas Grupo 1 y 2; 550 encuestas Grupo 3 y 4)
Error de muestreo	$\pm 2,14\%$ para datos globales, y $< \pm 5\%$ por estrato con un nivel de confianza del 95% y $p=q=0,5$.



IDAIE: Calle Madera 8, 28004, Madrid, Telf.: 91 456 49 00
Fax: 91 523 04 14, mail: comunicacion@idaie.es, www.idaie.es

