

**Autofácil**

PONS

SEGURIDAD  
VIAL

AUTO

SCOUT 24

PRESENTAN

# Los españoles ante la nueva movilidad

IV Estudio. Noviembre 2017

COLABORAN

 **ALD**  
Automotive

 **moovit**

 **womenalia**  
the network for professional women

**LUIKE**  
IBEROAMERICANA  
DE REVISTAS LIDER

 **PONS**  
FUNDACIÓN

- Si en nuestra encuesta de noviembre de 2016, uno de cada tres encuestados se imaginaba como usuario de un vehículo autónomo, ahora, prácticamente 1 de cada 2 –el 48%– ha contestado de forma afirmativa a la misma pregunta. Entre los más jóvenes, sólo el 21% de contestaba de forma afirmativa en 2016; un año después, este dato se multiplica por tres, llegando al 63%. Es decir, 2 de cada 3 encuestados se ven como usuarios de vehículo autónomo. Esto marca una tendencia de aceptación hacia este tipo de vehículos más rápida de lo que cabía esperar hace un año.
- Al ser preguntados sobre algunas medidas de seguridad vial, los encuestados se muestran mayoritariamente favorables a reducir la tasa de alcohol a 0,0 y a endurecer las sanciones para las infracciones más graves. Otras, como la exigencia de un seguro obligatorio para ciclistas o la implantación de más radares en vías secundarias y retirada de otros en autovías, también gozan de más defensores que detractores. Sin embargo, en el caso de la limitación de velocidad para conductores noveles, el reparto de apoyos está prácticamente al 50%.
- A la luz de los datos, queda patente que las empresas aun están lejos de tomar un papel protagonista en lo que se refiere a la movilidad y la seguridad vial. Tanto desde el punto de vista de eficiencia laboral, implementando alternativas que permitan reducir el tiempo que los trabajadores dedican a desplazarse al trabajo, como incluyendo la seguridad vial en sus planes de prevención de riesgos laborales; sobre todo, si tenemos en cuenta que los accidentes de tráfico constituyen una de las principales causas de siniestralidad laboral.
- La moto, en especial la de cilindrada de hasta 125 cm<sup>3</sup>, que puede conducirse con el permiso B y tres años de antigüedad, se muestra como una alternativa de movilidad que gana enteros en virtud de la disposición de los encuestados a su utilización, por el papel que desempeña en las ciudades para reducir las congestiones de tráfico y por el crecimiento de iniciativas de moto compartida, similares a los que se están desarrollando en el ámbito del automóvil.
- Audi es la marca que en mayor medida han señalado los encuestados como la que más está apostando más por la implantación de tecnología en sus vehículos. Si bien le siguen muy de cerca algunos de sus principales competidores como Mercedes-Benz o BMW. Y llama la atención que una marca con poco bagaje –en cuanto a historia y gama de vehículos–, como Tesla, se encuentre entre las tres primeras.

## Sobre el Centro de Demoscopia de Movilidad

Esta entidad está formada por **Pons Seguridad Vial**, empresa líder en consultoría estratégica pública y privada en materia de movilidad y seguridad vial; **Autofácil**, publicación mensual del automóvil y portal vertical líder en difusión y alcance y **AutoScout24** la mayor plataforma online de automoción de Europa. El Centro de Demoscopia de Movilidad cuenta con la colaboración de **ALD Automotive**, compañía de renting de vehículos perteneciente al Grupo Société Générale; **Womenalia**, la primera **Red Social Mundial de Networking para mujeres y emprendedoras**, con más de 280.000 afiliadas y **Moovit**, la plataforma de movilidad con más de 90 millones de usuarios a nivel mundial y casi cuatro millones de usuarios en España.

3

El objetivo del Centro de Demoscopia de Movilidad es analizar los hábitos de los españoles relacionados con el fenómeno de la nueva movilidad, desde las recientes tendencias en cuanto a hábitos de consumo como de las preferencias en cuanto a los modos de transporte. El Centro de Demoscopia de Movilidad, creado en 2016, tiene el compromiso de realizar dos oleadas anuales sobre las cuestiones más relevantes del sector analizando la evolución año a año de la sociedad española respecto al fenómeno de la Nueva Movilidad.

## El universo muestral de la encuesta

**La encuesta se ha realizado a un total de 8.070 personas de toda España.** Las entrevistas se hicieron del 11 de septiembre al 15 de octubre de 2017. La encuesta consta de 31 preguntas relativas a la movilidad (+6 sociodemográficas).

De las personas entrevistadas, el 33% tiene una edad comprendida entre los 40 y los 49 años; mientras que un 22% de los encuestados se sitúa en el intervalo de entre los 30 años y los 40 años. El 16% se sitúa en la franja de edad comprendida entre los 18 y los 29 años. De este universo, el 87,02% trabaja actualmente.

De los 8.070 encuestados, el 63,96% son hombres y el 34,04%, mujeres. El 37,71% vive en localidades de hasta 100.000 habitantes, mientras que el 28,42% lo hace en poblaciones de 100.000 a 1.000.000 de habitantes y un 33,87% lo hace en municipios de más de un millón de habitantes.

Colaboran

## INFORME

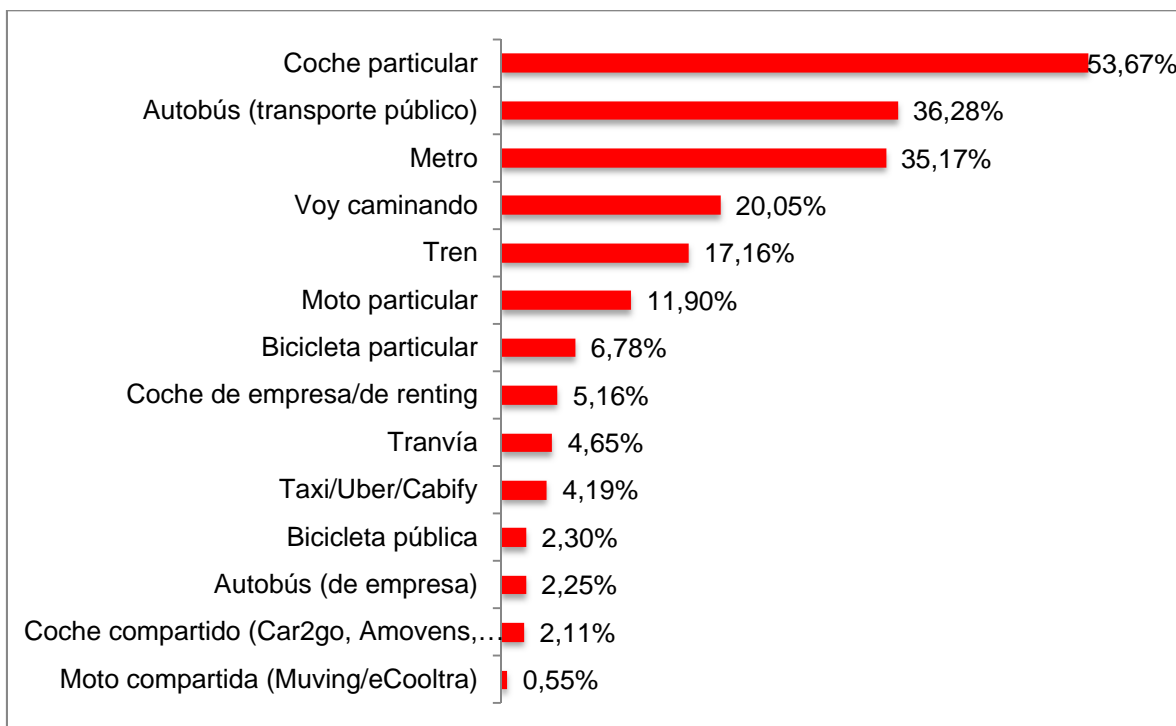
### ¿Qué modalidad o modalidades de transporte utilizas para acudir a tu trabajo?

Estas respuestas no son exclusivas, sino complementarias.

- Casi el 54% de los encuestados utiliza el coche particular, seguido del autobús (36,28%) y el metro (35,17%). Un 20,05% lo hace caminando y un 17,16% en tren. Un 11,90% utiliza la moto particular y un 6,78% la bicicleta particular y el 2,30% se desplaza en bicicleta pública.
- Los nuevos actores de la movilidad van tomando protagonismo, como el coche compartido (2,11%), la moto compartida (0,55%) y servicios como Uber y Car2go se unen al taxi tradicional (4,19%). El coche de empresa (renting) es utilizado un 5,16%.
- **En la franja de edad de 18 a 24 años, el uso del coche particular es de un 27,99%.** El metro representa un 65,14% y el autobús un 51,58%. En este rango de edad, **la bicicleta particular es utilizada por un 6,11% de los encuestados y la pública, por un 2,29%.**
- La modalidad de transporte que utilizan más las mujeres es el autobús, con un 53,27%, seguido del metro, un 48,96% y del coche particular en un 39,89%. La bicicleta particular es usada por el 4,09% y la pública un 1,81% y la moto particular, un 3,67%. Los hombres, por el contrario, se decantan mayoritariamente por el coche particular, con un 61,75%, seguido del metro, con un 27,36% y el autobús, un 26,58%. La moto particular representa un 16,65%, mientras que la bicicleta particular es utilizada por 8,33% y la pública un 2,62%.
- Como ejemplo, en la provincia de Málaga se utiliza el coche particular en un 65,22%. En Barcelona un 37,43% y Madrid un 48,52%. La moto particular es utilizada por un 23,19% en Málaga, seguido de Sevilla, 22,83%. En Madrid es usada por el 7,95% y en Barcelona, por un 14,68%.
- Por lo que respecta a la bicicleta pública se utiliza, sobre todo, en Valencia (9,40%), seguida de Sevilla, con un 6,52%, Barcelona (4,10%), Madrid (1,55%) y Málaga, con un 1,45%. La bicicleta particular, es utilizada por un 17,52% de los encuestados en Valencia, el 14,13% en Sevilla, el 7,25% en Málaga, el 6,83% Barcelona y un 4,18% en Madrid.
- En Madrid se utiliza el coche compartido en un 3,01% de los casos. En Barcelona, un 1,02%.
- Un 20,56% de los usuarios que afirman que utilizan la bicicleta particular tienen entre 35 y 39 años, un seguido de 45 a 49 años, con un 16,06%. El de la bicicleta pública es de 30 a 34 años, con un 21,85% de seguidores. De 25 a 29 años y de 40 a 44 años, son los siguientes usuarios que más lo utilizan con un 15,97% en ambos casos.

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

Colaboran



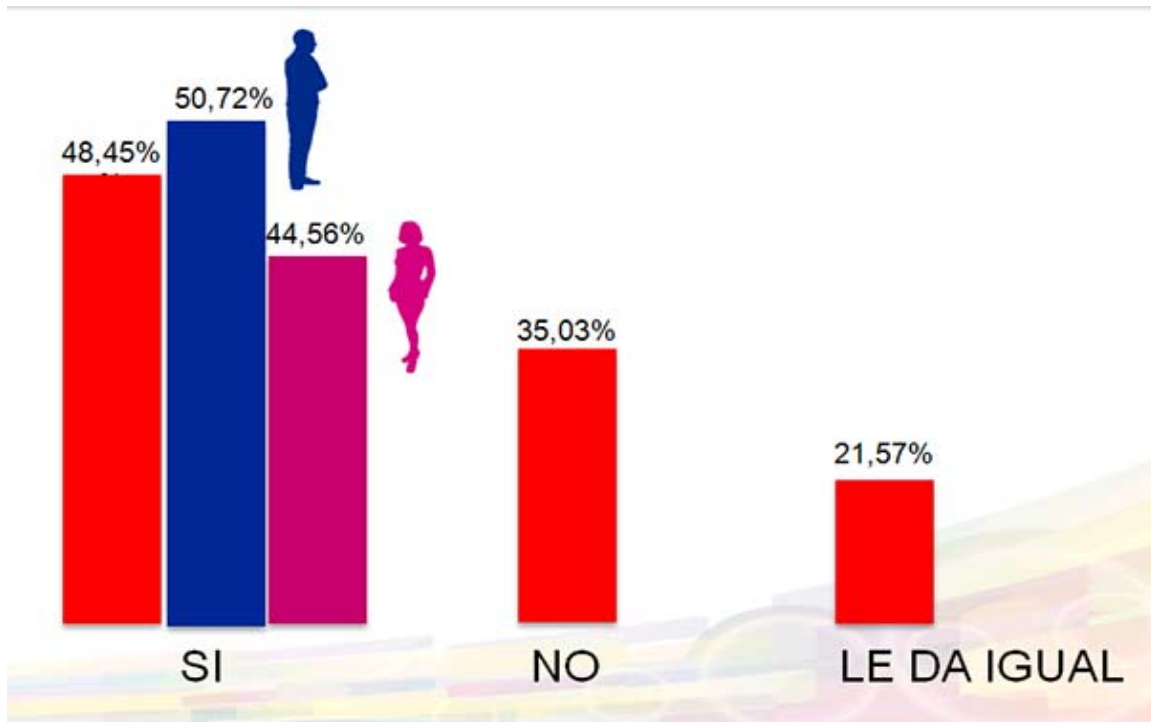
**¿Te gustaría utilizar otra forma para desplazarte a/desde tu trabajo?**

- **La mayoría de los encuestados afirma que sí (43,4%).** No están interesados en cambiar, el 35,03% y a un 21,57% le da igual.
- En la franja de edad de 18 a 24 años, aumentan ligeramente quienes afirman que sí.
- El 41,76% de los hombres afirma que sí y el 37,56% dice que no. Las mujeres contestan que sí en un 46,13%.
- El 50,72% de los malagueños y el 46,81% de los madrileños contesta que sí. Los encuestados de la provincia de Barcelona opinan que sí en un 40,89%.

**¿Te gustaría utilizar otra forma para desplazarte a/desde tu trabajo?**

Colaboran





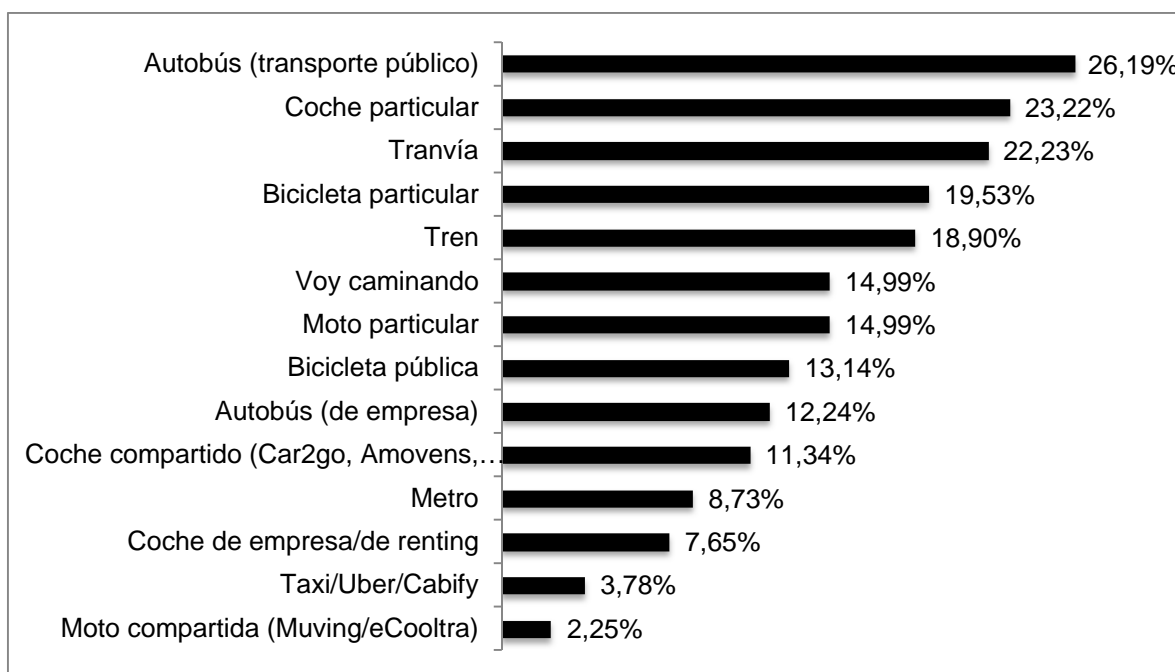
**Si prefieres utilizar otro medio de transporte para desplazarte a/desde tu trabajo, ¿cuál?**

Esta pregunta admite más de una respuesta.

- A un 26,19% de los encuestados le gustaría poder ir en autobús (TP) a su trabajo. A un 23,22% en vehículo particular. Un 22,23% querría utilizar el metro. A un 19,53% le gustaría ir en bicicleta particular y a un 13,14% bicicleta pública. La moto particular es seguida por un 14,99% y el coche compartido, sería utilizado por un 11,34%.
- Las respuesta de las personas ente 18 y 24 años, apuntan más hacia la idea de utilizar el coche particular (49,43%) que otra forma de desplazamiento alternativa, más del doble que la media. También es mayor el deseo de poder desplazarse en bicicleta (pública o privada), con un 25% de respuestas. La moto particular, con un 27,27% de respuestas (12 puntos por encima de la media) es la segunda modalidad con mayor preferencia en este rango de edad.
- De los hombres, la alternativa más seguida es el autobús, con un 27,19% seguido de la bicicleta particular, con un 22,81%. Un 17,68% preferiría el coche particular, el 13,45% la bicicleta pública y un 11,81% iría en vehículo compartido.
- Entre las mujeres, la alternativa más seguida es la de coche particular, con un 31,92%, seguida de autobús 24,53%, bicicleta particular (14,32%) y bicicleta pública (12,44%), mientras que el 10,68% iría en vehículo compartido.
- Las provincias de Madrid y Barcelona, con un 28,74 y 28,61%, respectivamente, son las que más apoyan el coche particular, frente a un 11,76% de Bizkaia y un 2,56% de Sevilla. A un 35,29% de los vizcaínos les gustaría ir en autobús, mientras que entre los sevillanos, a un 33,33% le gustaría usar el tren y a un 53,85%, el metro.

Colaboran

- Los malagueños, por su parte, querrían desplazarse en bicicleta particular en un 23,53%. Los madrileños, en un 19,56% y los de Barcelona, en un 14,45%.
- El coche compartido sería utilizado por el 13,41% de los encuestados de Madrid y por un 5,38% de los de Barcelona.



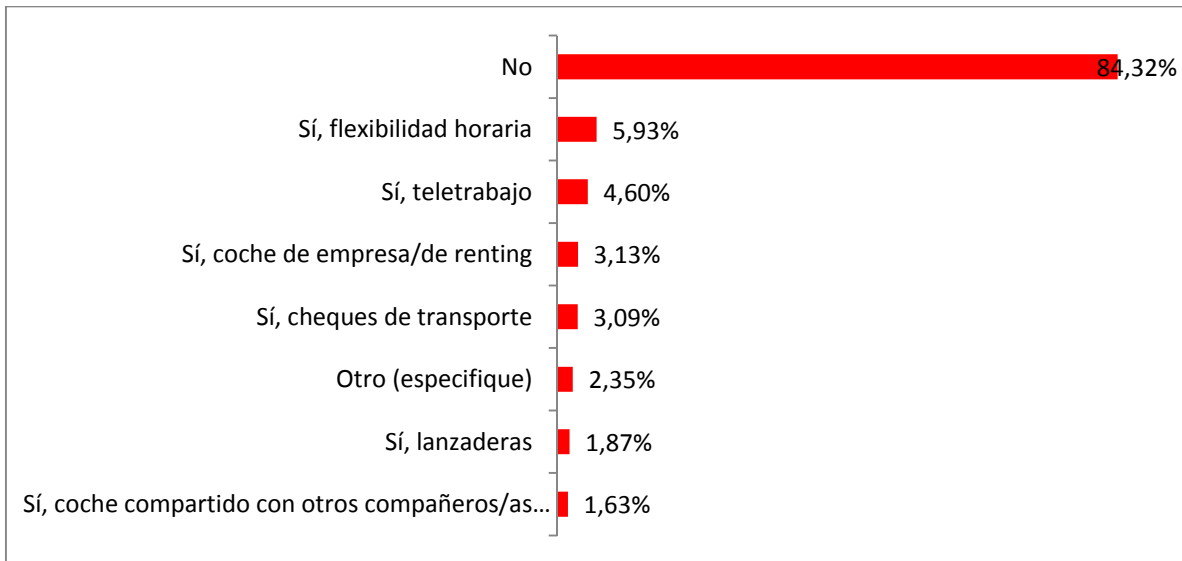
**¿En tu empresa te ofrecen/han ofrecido algún incentivo para poder cambiar tu forma de desplazarte de/al trabajo?**

Esta pregunta admite varias respuestas

- Al 84,32% no le han ofrecido ningún incentivo para cambiar su forma de desplazarse al trabajo, mientras que casi al 6% le han ofrecido flexibilidad horaria.

**¿En tu empresa te ofrecen/han ofrecido algún incentivo para poder cambiar tu forma de desplazarte de/al trabajo?**

Colaboran



**¿Has recibido algún curso de formación vial en tu empresa?**

- El 86% de los encuestados afirma no haber recibido formación en seguridad vial en su empresa.



**Si no has recibido ningún curso de seguridad vial en tu empresa, ¿te gustaría recibirlo?**

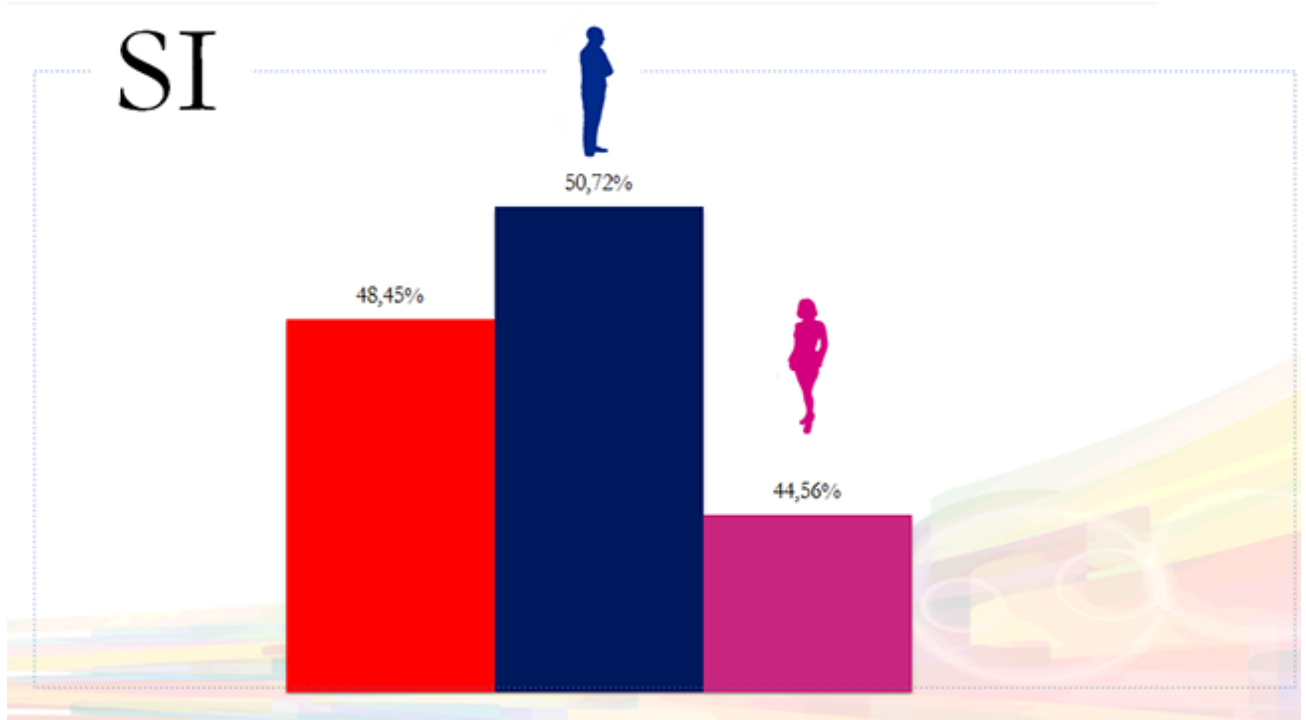
- El 48,45% de los encuestados se muestra interesado en recibirlos.
- Los más jóvenes son más reacios a recibir este tipo de cursos, con un 40,06% de respuestas afirmativas.

Colaboran





- Por sexos, a un 44,56% de mujeres les gustaría recibir este tipo de cursos, mientras que entre los hombres, el 50,72% es favorable a recibir esta formación.



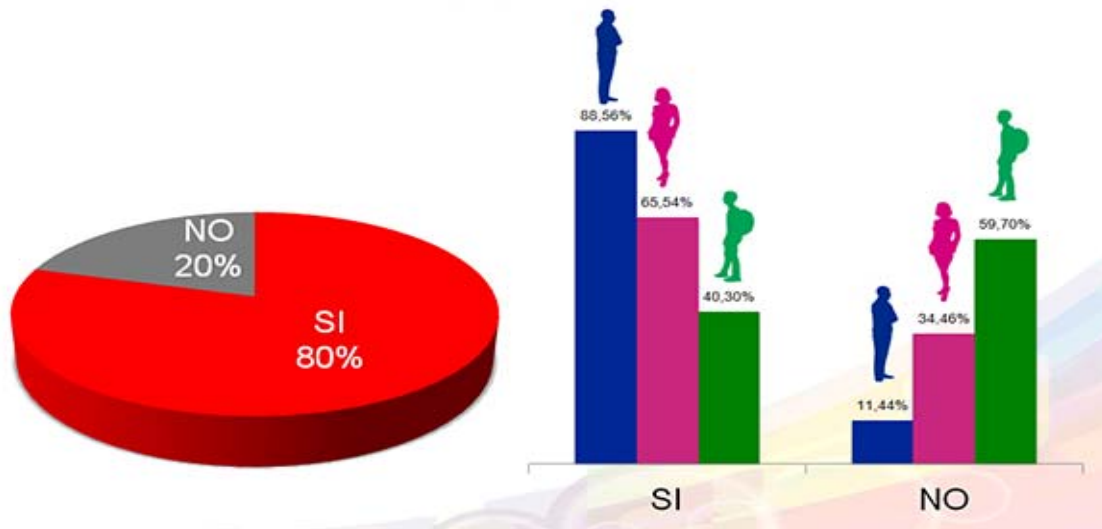
**¿Tienes permiso de conducir?**

- **El 79,61% de los encuestados tiene permiso de conducir.**
- Entre los jóvenes de 18 a 24 años encuestados, no poseen permiso de conducir el 59,70%.
- Por género, un 65,54% de mujeres dispone de permiso de conducir, mientras que entre los hombres este porcentaje aumenta hasta el 88,56.

**¿Tienes permiso de conducir?**

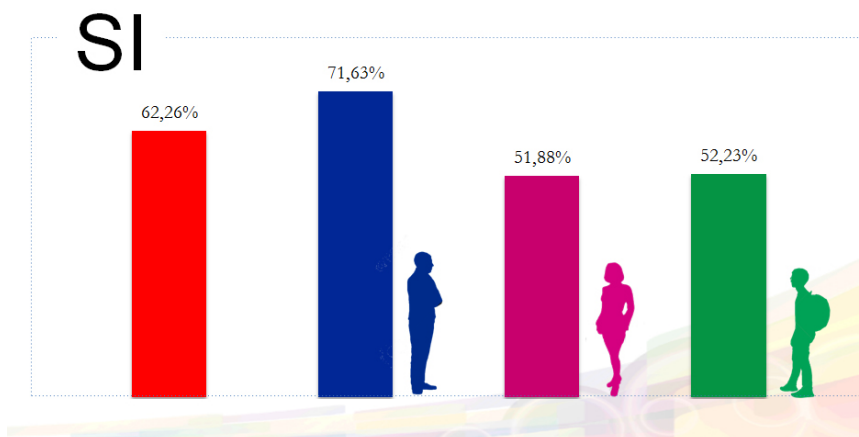
Colaboran





**¿Has conducido alguna vez con fatiga o cansancio?**

- El 65,26% de los encuestados reconoce haber conducido alguna vez con fatiga o cansancio.
- Entre los encuestados de 18 a 24 años, el 52,23% de las respuestas afirma haber conducido bajo estas circunstancias.
- **Entre aquellos encuestados que trabajan**, afirma haber conducido con fatiga o cansancio un 71,55%.
- Por sexos, son los hombres, con un 71,63%, los que más reconocen haber conducido con fatiga o cansancio. Por su parte, entre las mujeres, este porcentaje se reduce al 51,88%.
- Por provincias, el 75,27% de los malagueños reconoce haber conducido alguna vez con fatiga o cansancio, frente al 57,19% de los barceloneses. Los madrileños, en un 63%.



**Cuando has conducido cansado o con fatiga, sientes que has conducido...**

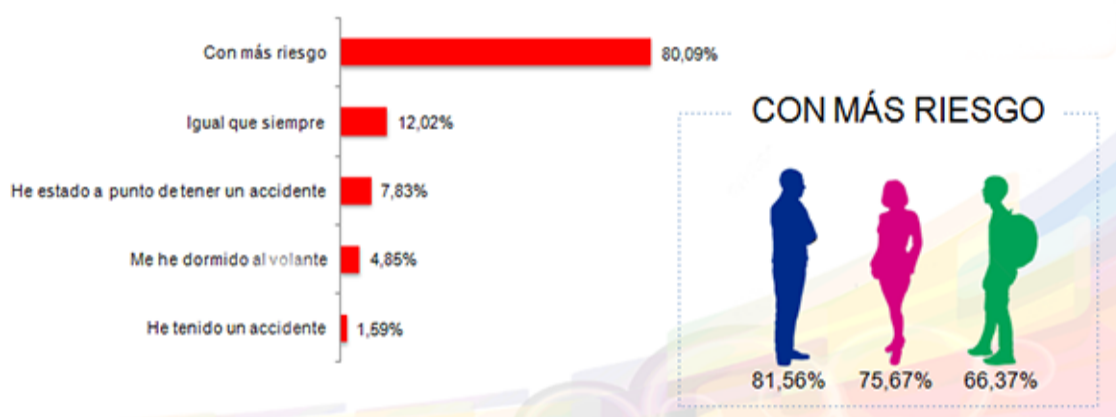
- Entre los que afirman haber conducido con fatiga o cansancio, el 80,09% reconoce que lo ha hecho con más riesgo –un 81,50%, en el caso de aquellos que trabajan–, debido a esta causa. El 7,83%

Colaboran



reconoce haber estado a punto de tener un accidente –el porcentaje asciende al 8,31% quienes trabajan–. El 4,85% se ha dormido al volante –el 5,13% en el caso de aquellos que trabajan– y el 1,59% ha tenido un accidente por esta razón –un 1,62% entre aquellos que trabajan–. Solo el 12,02% dice que ha conducido igual que siempre.

- Entre los más jóvenes, el 66,37% reconoce que ha conducido con más riesgo.
- Un 75,67% de mujeres reconoce que lo han hecho con más riesgo, un 5,03% ha estado a punto de tener un accidente, un 2,16% se ha dormido al volante y un 0,82% ha tenido un accidente por este motivo. El 16,32% afirma haber conducido igual que siempre.
- Entre los hombres, un 81,56% de los encuestados reconoce que lo han hecho con más riesgo, un 8,72% ha estado a punto de tener un accidente, un 5,73% se ha dormido al volante y un 1,84% ha tenido un accidente por este motivo. El 10,56% afirma haber conducido igual que siempre.
- En la distribución geográfica, un 4,29% de los malagueños reconoce haber tenido un accidente por esta causa, al igual que el 3,94% de valencianos. Un 10% de primeros se ha dormido alguna vez al volante, mientras que esta situación le ha ocurrido al 6,90% de los valenciano. Entre los barceloneses, un 6,33% se ha dormido alguna vez al volante, circunstancia que ha experimentado el 3,95% de los madrileños.

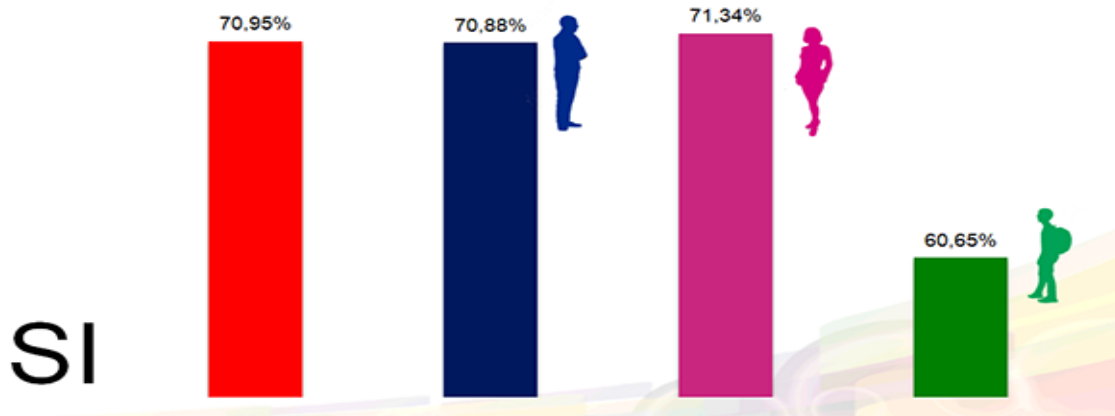


**¿Has conducido alguna vez con estrés?**

- Un **70,95%** de los encuestados reconoce haber conducido alguna vez con estrés.
- En el caso de las personas que trabajan en la actualidad, el porcentaje asciende al 75, 80%.
- Entre los más jóvenes, el 60,65% afirma haberlo hecho en alguna ocasión.
- Un **71,34%** de mujeres reconoce haber conducido con estrés, mientras que en el caso de los hombres este porcentaje se reduce ligeramente (70,88%).
- **¿Has conducido alguna vez con estrés?**

Colaboran





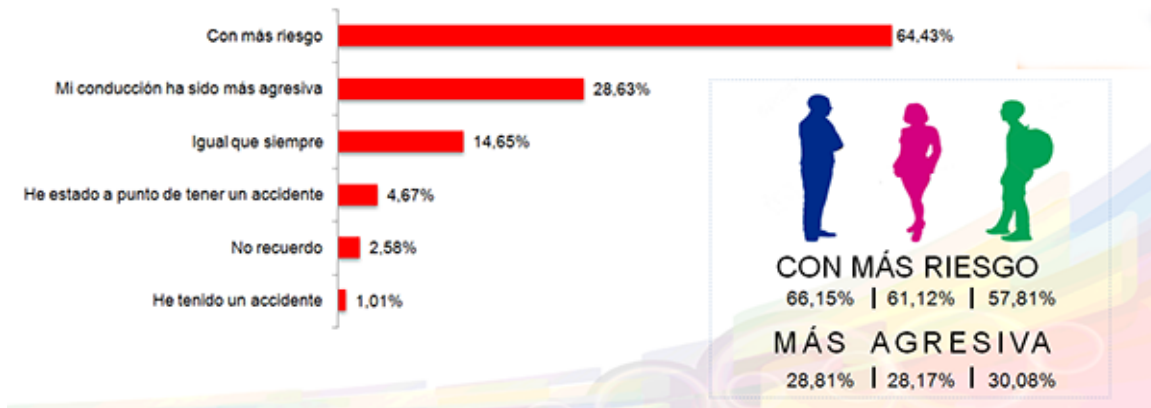
**Cuando has conducido con estrés, sientes que has conducido...**

- **Un 64,43% de los encuestados reconoce que cuando ha conducido bajo los efectos del estrés ha sentido que lo ha hecho corriendo un mayor riesgo;** este porcentaje asciende al 66,61% en el caso de los trabajadores/as. El 28,63% reconoce que su conducción ha sido más agresiva –29,67% entre los trabajadores/as–, un 4,67% dice que ha estado a punto de tener un accidente –4,82% en el caso de quienes trabajan– y un 1,01% ha tenido un accidente como consecuencia del estrés.
- **Los jóvenes de 18 a 24 años, reconocen que esta situación implica más riesgo en un 57,81%.** Un 6,25% reconoce haber estado a punto de tener un accidente y un 30,08% que su conducción ha sido más agresiva.
- Entre los hombres, el 66,15% reconoce que ha conducido con más riesgo, un 28,81% que su conducción ha sido más agresiva, un 4,83% que ha estado a punto de tener un accidente y **un 1,06% que ha tenido un accidente por esta causa.**
- **En el caso de las mujeres, el 61,12% reconoce que ha conducido con más riesgo,** un 28,17% que su conducción ha sido más agresiva, un 4,40% que ha estado a punto de tener un accidente y un 0,91% que ha sufrido un accidente por esta causa.
- Llama la atención que **un 2,27% de los valencianos afirma haber sufrido un accidente por conducir con estrés.**

**Cuando has conducido con estrés, sientes que has conducido...**

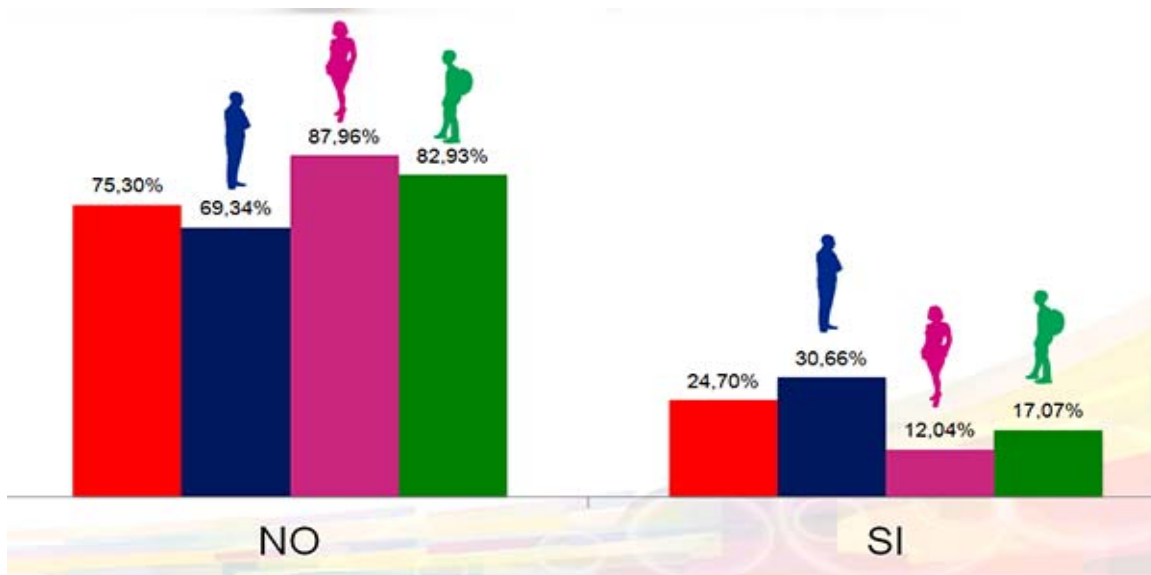
Colaboran





**En tus desplazamientos, y si hace más de 3 años que te sacaste el permiso de conducir B, ¿utilizas o has utilizado en alguna ocasión el tipo de moto que está permitido con este (de hasta 125 cc)?**

- El 75,30% nunca ha conducido una moto permitida con el permiso B y 3 años de experiencia.
- El 82,93% de los jóvenes de 18 a 24 años nunca ha conducido una moto de estas características.
- Por sexos, el 87,96% de las mujeres y el 69,34% de los hombres nunca ha conducido una motocicleta de estas características.

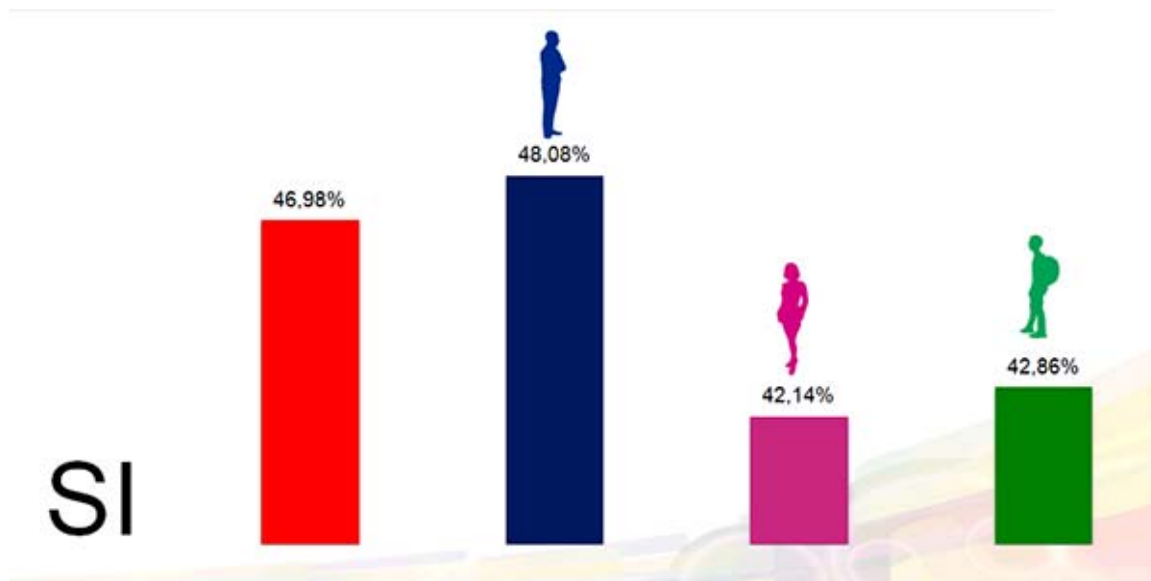


**¿Has recibido formación específica para conducir este tipo de motocicletas (de hasta 125 cc)?**

Colaboran



- Entre los encuestados que sí han utilizado ese tipo de motocicleta, **el 46,98% afirma haber recibido formación** específica para ello.
- El 42,86% de las respuestas de 18 a 24 años afirma haber recibido formación.
- Por género, han recibido formación específica para la conducción de este tipo de motocicletas **el 48,08% de los hombres y el 42,14% de las mujeres.**



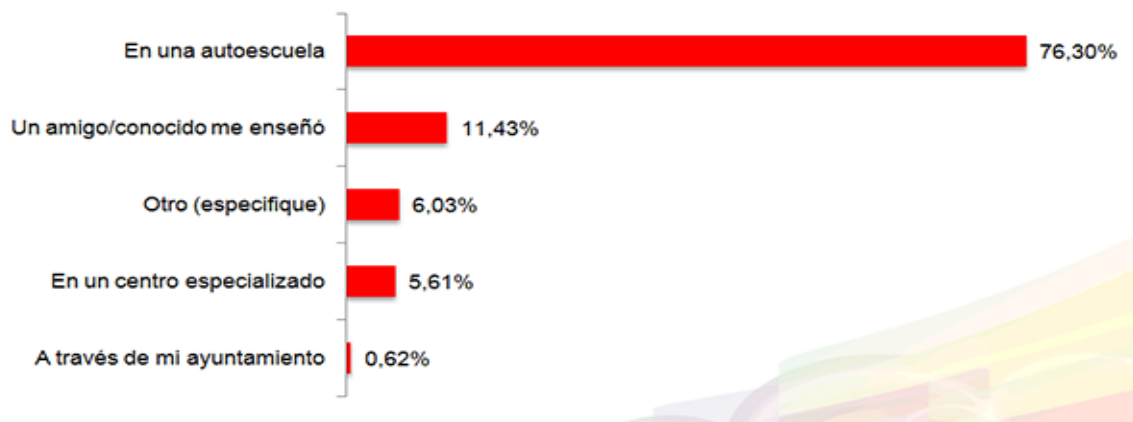
**¿Dónde la has recibido?**

- Entre aquellos que han recibido formación, **el 76,3% la han recibido en una autoescuela**, mientras que el 11,43% afirma haberse formado con un amigo/conocido.
- Un 78,95% de los encuestados con edad de 18 a 25 años que afirman haber recibido formación, la han recibido en una autoescuela.
- Por sexos, el 78,10% de los hombres, se ha formado en una autoescuela, al igual que el 67,16% de las mujeres. Mientras que el 19,40% de estas se ha formado con un amigo/conocido.

**¿Dónde la has recibido?**

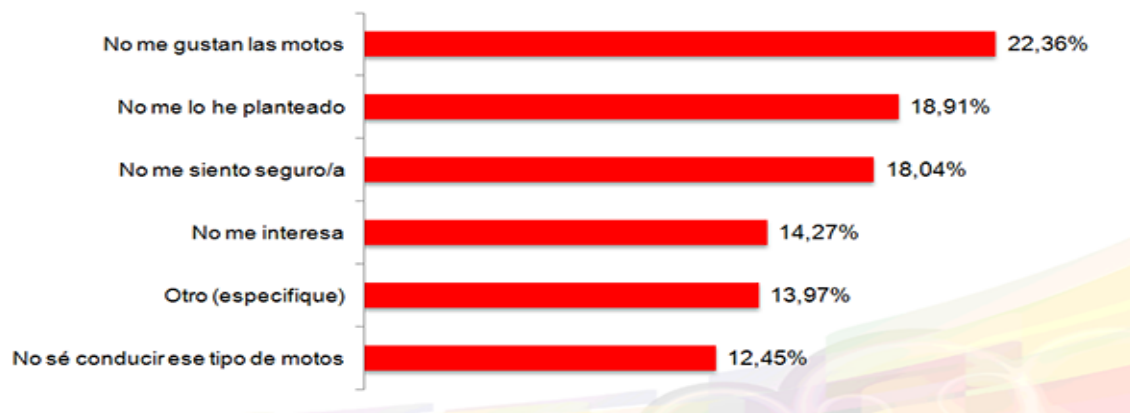
Colaboran





**¿Por qué no has conducido una moto de estas características?**

- De los que contestaron que no han utilizado nunca una moto de las que permite utilizar el permiso B+3 años, **al 22,36% no le gustan las motos**, 18,91% no se lo ha planteado, 18,04% no se siente seguro y al 14,27% no le interesa.

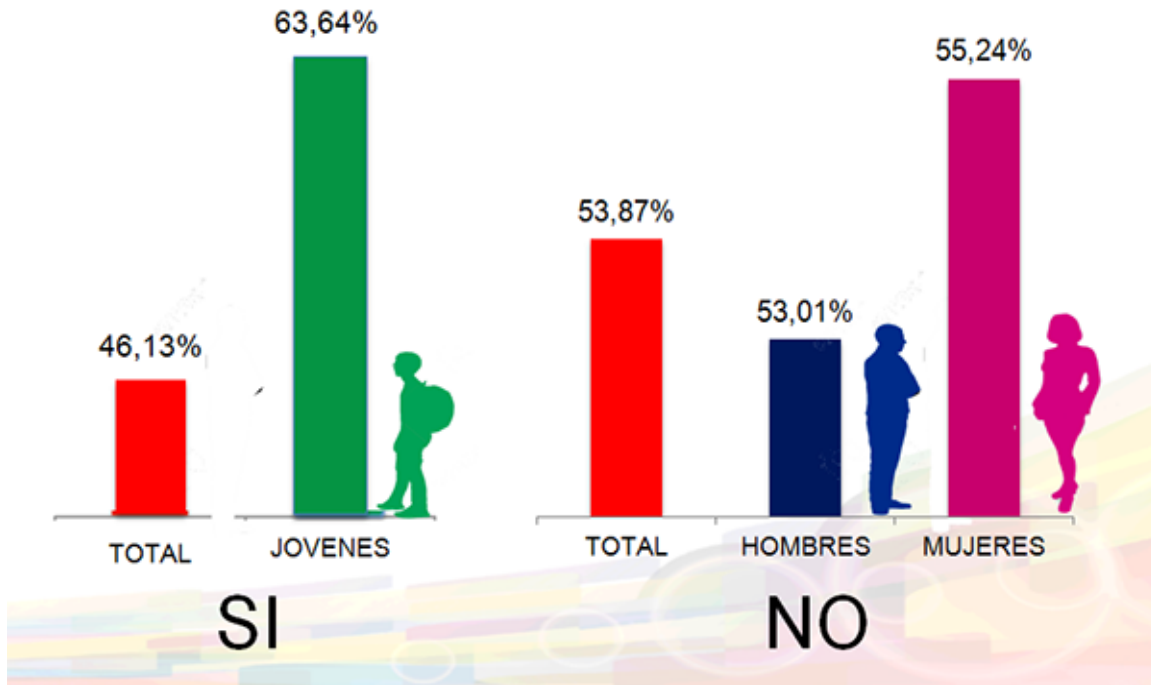


**Si te ofreciesen recibir formación específica para conducir este tipo de moto, ¿te animarías a hacerlo?**

- Un **53,87%** de los que no han recibido formación no está dispuesto a recibirla. Un 46,13% sin embargo, sí se muestra receptivo.
- Un **63,64%** de los jóvenes de 18 a 24 años reconoce que se animaría a recibir formación para conducir este tipo de vehículos.
- Un 53,01% de los hombres que no ha recibido formación para conducir este tipo de motos, afirma no estar interesado en recibirla. Por el contrario, el 46,99% sí lo estaría.
- Entre las mujeres, **el 55,24% no están interesadas en recibir este tipo de formación.**

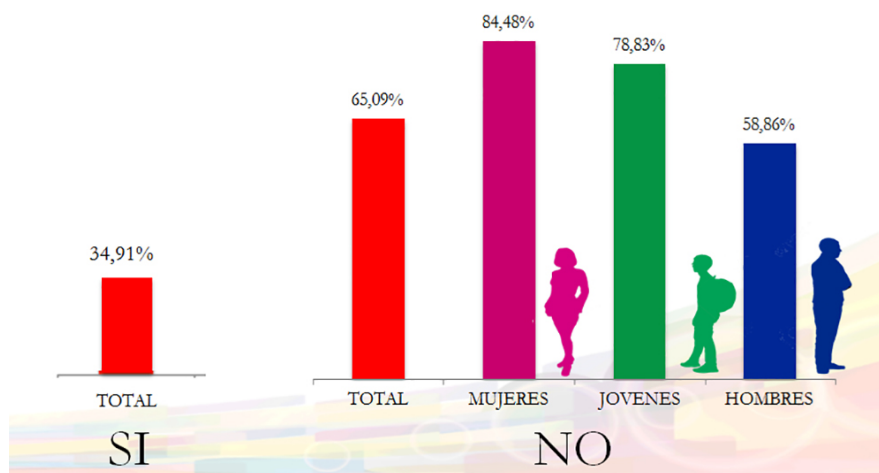
Colaboran





**¿Habías conducido alguna vez este tipo de moto?**

- Un 65,09% de los encuestados afirma que no había conducido nunca este tipo de moto.
- Un 78,83% de los jóvenes no habían conducido antes este tipo de moto.
- Un 58,86% de los hombres dice que no. Y un 84,48% de mujeres tampoco.



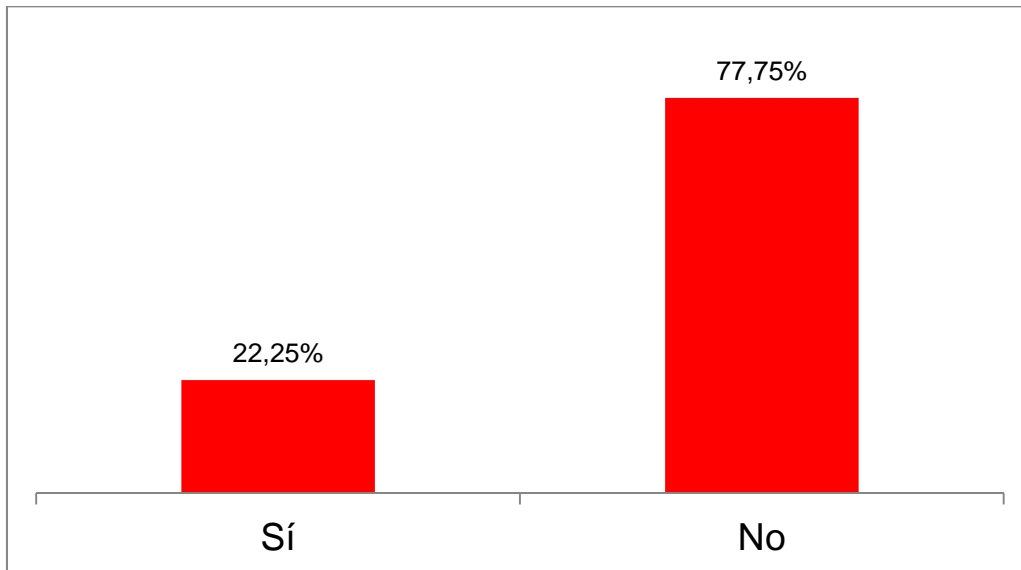
**¿Te has arrepentido de no haberte formado?**

- Un 77,75% afirma no haberse arrepentido de no haberse formado, mientras que a un 22,25% sí le hubiera gustado formarse. Al 23,22% de las mujeres sí le hubiera gustado formarse.

Colaboran

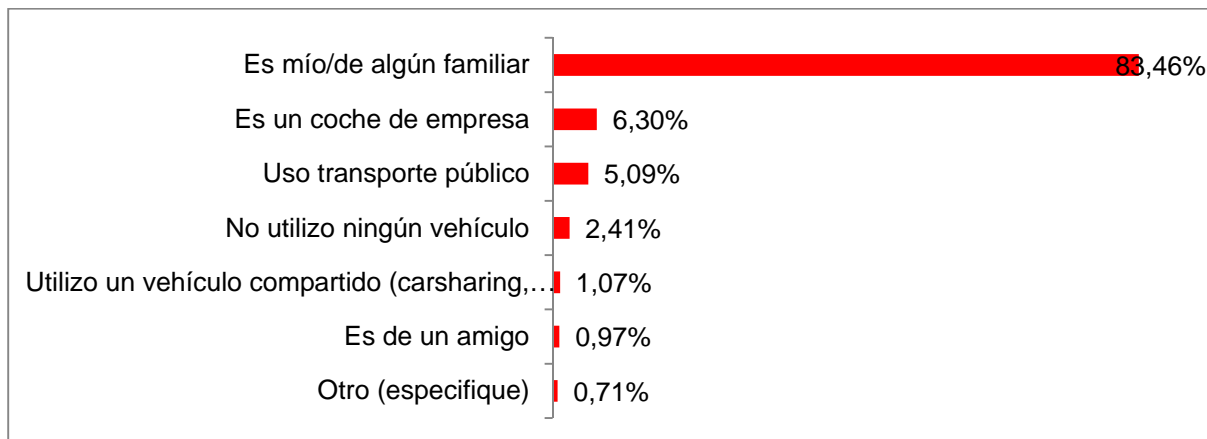






**¿A quién pertenece el vehículo (coche, moto, bicicleta, etc) que utilizas con más frecuencia? (Aunque no seas tú el que conduzca)**

- En el 83,46% de los casos, el coche que se utiliza es propiedad del encuestado/a o de algún familiar. El 6,30% afirma conducir un coche de empresa.

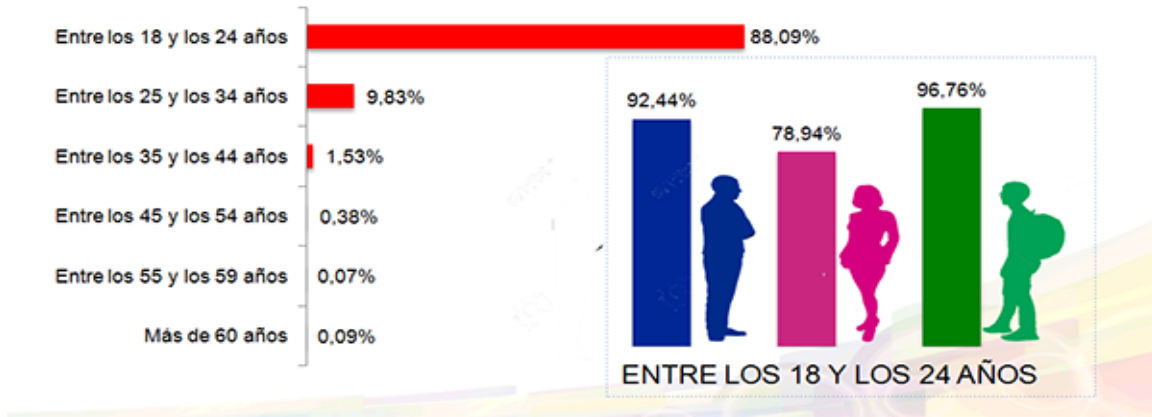


**¿A qué edad te sacaste el carnet de conducir?**

- El 88,09% de los encuestados obtuvo el permiso de conducir entre los 18 y 24 años, mientras que el 9,83% lo hizo entre los 25 y 34 años.
- El 92,44% de los hombres, lo obtuvo entre los 18 y 24 años, al igual que el 78,94% de las mujeres.

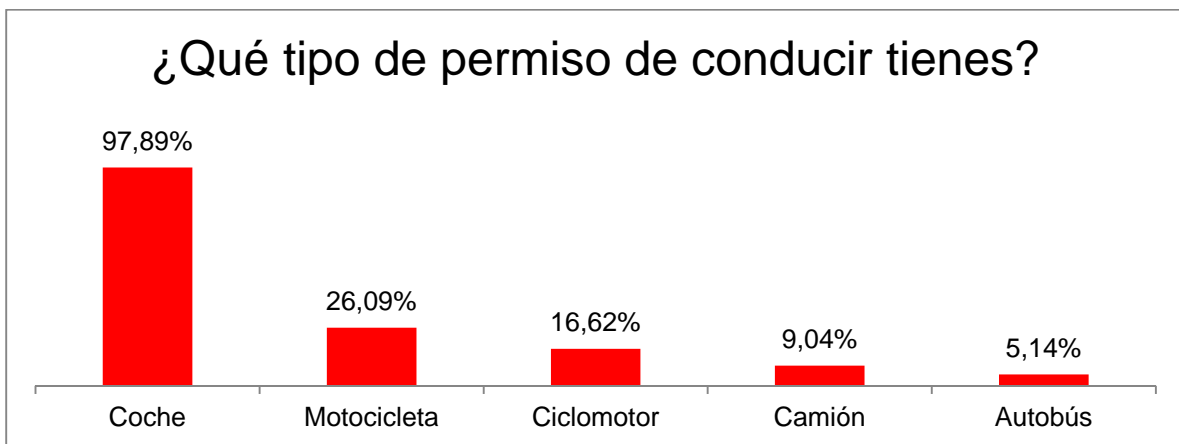
Colaboran





**¿Qué tipo de permiso de conducir tienes?**

- El 97,89% de los encuestados/as que afirman disponer de permiso de conducir, cuentan con el de tipo B. El 26,09% tiene carné de moto y el 16,62%, de ciclomotor.



**¿Por qué no tienes permiso de conducir?**

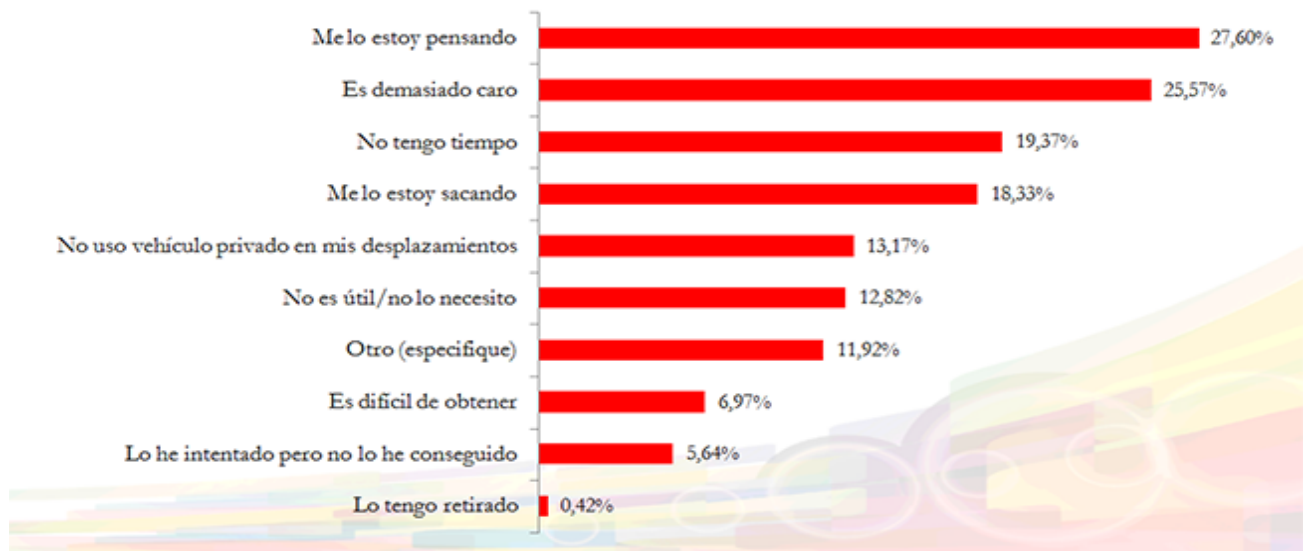
Esta pregunta admite más de una respuesta

- El 27,60% de quienes no tienen permiso de conducir está pensando en sacárselo, el 25,57% no lo hace porque opina que es demasiado caro. El 13,17% no utiliza el vehículo privado en sus desplazamientos y el 12,82% no lo ve útil o no lo necesita.
- En 2016, el 2,9% manifestaba que no utiliza el vehículo privado en sus desplazamientos y el 17,6% no lo veía útil o no lo necesitaba.

Colaboran



- El 9,98% de los jóvenes de 18 a 24 años considera que no es útil o no lo necesita. Y el mismo porcentaje no utiliza coche en sus desplazamientos.
- El 15,99% de los hombres considera que no es útil o no lo necesita y el 14,50% afirma no utilizar el vehículo privado en sus desplazamientos. Entre las mujeres, el 11,03% considera que no es útil o no lo necesita. El 12,61% no utiliza el vehículo privado en sus desplazamientos.
- Por provincias, el 42,86% de los vizcaínos no usa vehículo privado en sus desplazamientos, al igual que el 23,08% de los sevillanos. Estos últimos además consideran que no es útil o no lo necesita en un 15,38%.



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

- El 48,15% de las personas encuestadas se ve como usuario de un vehículo autónomo. Este dato ha crecido 14 puntos respecto a 2016, cuando era el 34% de los/las encuestados/as quienes se veían como usuarios de este tipo de vehículos. **En 2017, el 20% se ve en un futuro –a partir de cinco años– como usuario de este tipo de vehículos.** El 26,45% no o no cree que lo use nunca. En 2016 el dato era de un 33%.
- El 62,45% de jóvenes de 18 a 24 años se ve como usuario de vehículo autónomo. **Este dato se ha multiplicado prácticamente por 3 desde el año pasado, que representaba únicamente un 21%.** Un 12,26% considera que no o no lo usará nunca. En 2016 el rechazo era de un 50%.
- El 46,29% de los hombres sí se ve como usuario de este tipo de vehículos, frente al 51,25% de las mujeres. El 27,87% de los hombres no se ve como usuario, frente al 23,92% de mujeres. El 22,27% de

Colaboran



los hombres sí se muestra favorable al uso de estos vehículos, pero no antes de los 5 años, frente al 17,18% de las mujeres.

- El 51,82% de los madrileños se muestra favorable al uso de este tipo de vehículos, frente a un 36,46% de los malagueños y el 46,43% de barceloneses.

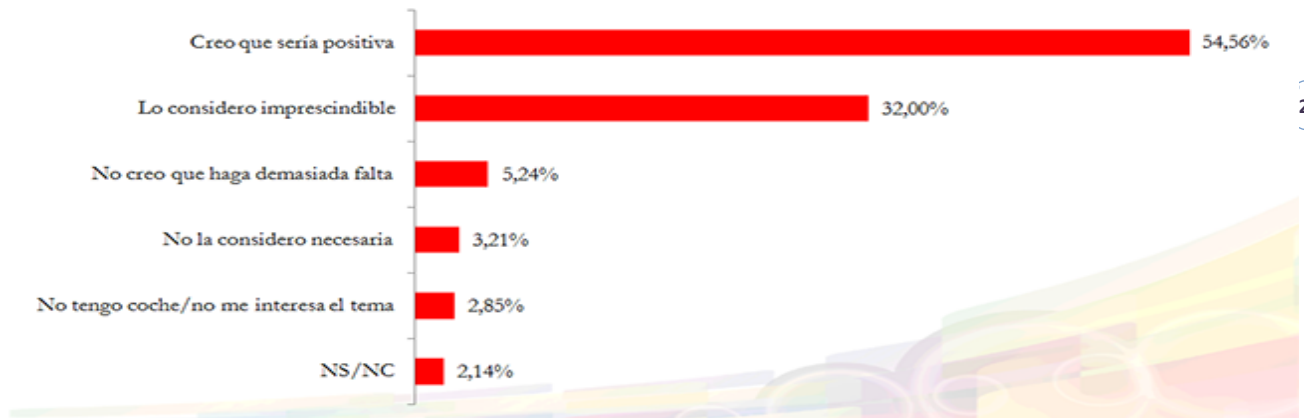


**¿Crees que sería necesaria más formación en tecnología del automóvil?**

- El 54,56% de las respuestas señala que sería positiva más formación en tecnología del automóvil. El 32% lo considera imprescindible.
- El 49,42% de los jóvenes de 18 a 24 años cree que sería positiva y el 30,61% lo considera imprescindible.
- Por sexos, el 53,43% de los hombres cree que sería positiva y el 34,54%, imprescindible. Mientras que entre las mujeres, el 56,27% lo considera positivo y el 27,93%, imprescindible.

Colaboran

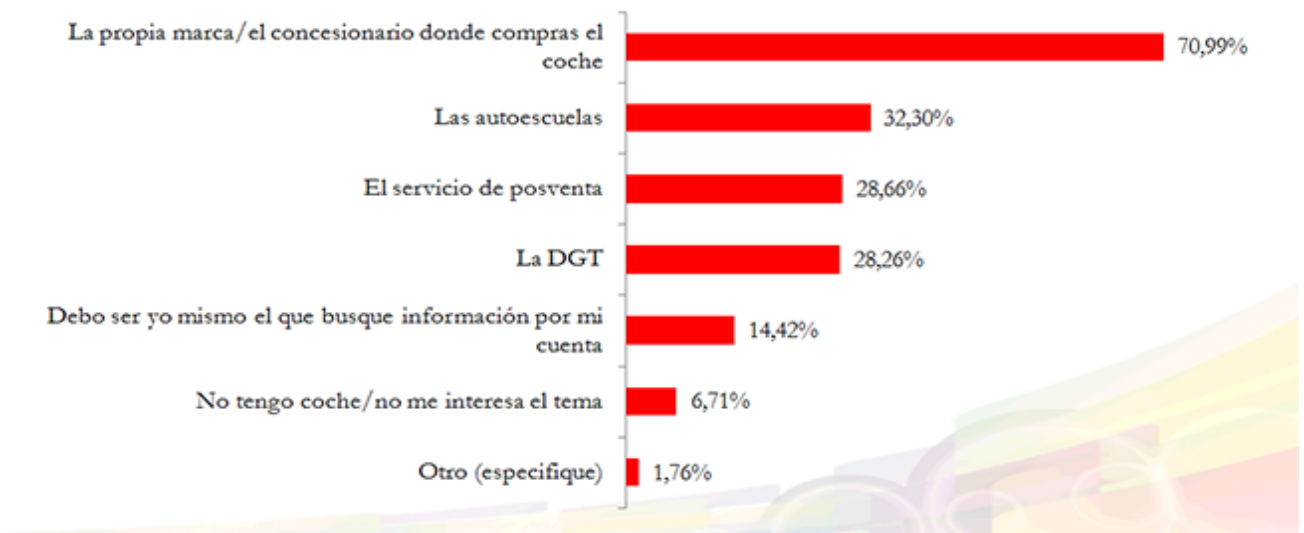




**¿Quién crees que debe ayudarte a aprender a utilizar la tecnología de tu coche?**

Esta pregunta admite más de una respuesta

- El **70,99%** de las respuestas apunta a que debería ser la propia marca/concesionario quien debería formar en tecnología, mientras que el 32,30% opina que esta responsabilidad debería recaer en las autoescuelas.
- El 61,01% de los jóvenes de 18 a 24 años cree que debe ser la propia marca. El 51,05% las autoescuelas.
- El 76,23% de los hombres, señala que la propia marca/concesionario (62,23% mujeres) debe ser la encargada de la formación. El 31,99%, el servicio posventa (23,01% mujeres) y el 31,24% las autoescuelas (34,08% mujeres).

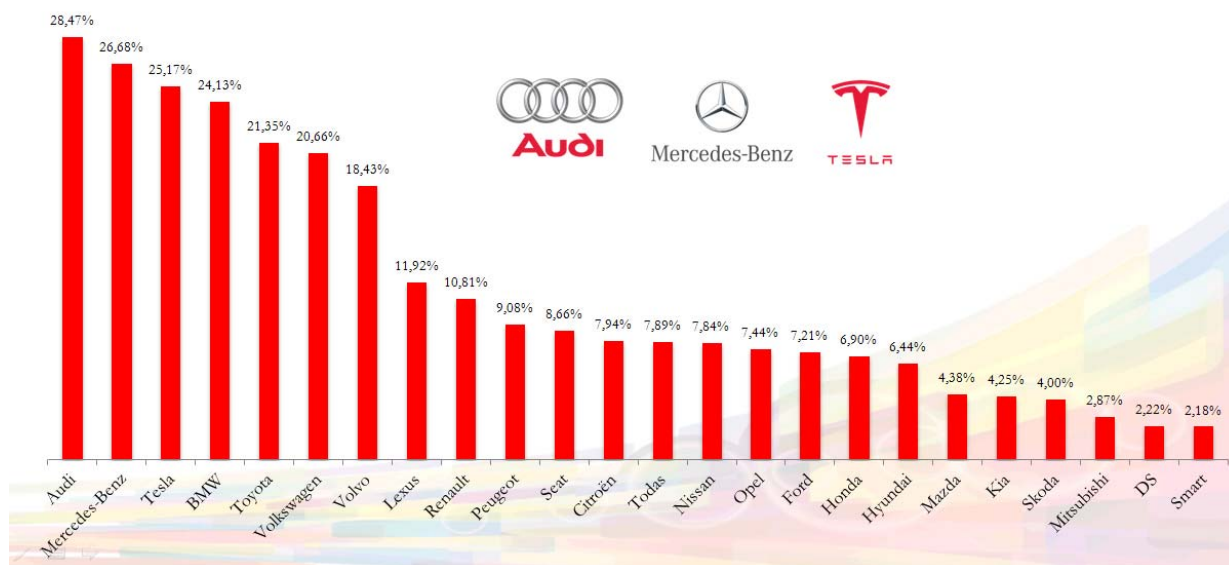


Colaboran

**¿Qué fabricante es el que, en tu opinión, está apostando más por la implantación de tecnología en sus vehículos?**

Esta pregunta admite más de una respuesta

- El **28,47%** de las personas encuestadas considera que **Audi** es el que está apostando más por la implantación de tecnología en sus vehículos. Le siguen, **Mercedes Benz** con un **26,68%**, **Tesla**, con **25,17%**, y **BMW** con **24,13%**.



**¿Estarías de acuerdo con estas medidas sobre seguridad vial?**

- El **68,36%** de las personas encuestadas está de acuerdo con **generalizar el límite de consumo de alcohol a 0,0**. Los hombres están de acuerdo en un **64,38%** y las mujeres, en un **75,43%**.
- En el caso de **reducir la velocidad máxima para conductores noveles a 80 km/h**, las respuestas se **dividen casi al 50% entre a favor y en contra**. Los jóvenes de 18 a 24 años no están de acuerdo en un **73,22%** y los hombres, en un **52,59%**. Las mujeres son favorables en un **55,32%**. En la provincia de Barcelona están de acuerdo un **61,73%** de los encuestados, mientras que en Madrid es menos de la mitad; un **45,84%**.
- El **81,97%** está de acuerdo con **endurecer las sanciones en caso de infracciones graves**. Los jóvenes de 18 a 24 años están de acuerdo en un **76,84%**. Por sexos, el **88,31%** de mujeres se muestra a favor y el **78,33%** de los hombres, también. Están más de acuerdo en la provincia de Valencia, con un **86,81%** que en la de Málaga, con un **78,65%**.
- El **65,26%** se muestra de acuerdo con **endurecer los criterios para la evaluación de las emisiones de los vehículos en las ITV**. El **63,01%** de los jóvenes de 18 a 24 años está de acuerdo. El **64,4%** de los hombres y el **66,64%** de mujeres, también. En la provincia de Bizkaia está de acuerdo un **75,34%** de los encuestados, en Málaga un **61,11%**.
- El **73,16%** es partidario de **obligar a los ciclistas a contar con un seguro específico**. El porcentaje entre los jóvenes de 18 a 24 años se reduce al **61,97%**. Y, por sexos, el **71,68%** de los hombres y el **75,72%** de mujeres, son partidarios. Madrid está por debajo de la media con un **71,15%** de acuerdo, y Barcelona por encima, con un **79,39%**.

Colaboran



- **El 54,44% es favorable a aumentar el número de radares en carreteras convencionales y reducirlo en autopistas/autovías.** El 54,11% de los hombres y 54,82% de mujeres, también comparten la medida. Curiosamente, en Málaga están de acuerdo con esta medida en un 62,22% y Barcelona, por debajo de la media, con un 53,59%.
- **El 76% de acuerdo con prohibir a los ciclistas circular por algunas vías.** En el caso de los jóvenes de 18 a 24 años el porcentaje se reduce al 68,87%. Por sexos, el 77,54% de mujeres y el 75,06% de los hombres se muestran favorables. En la provincia de Barcelona esta medida cuenta con mayor apoyo (80,06%) que en Madrid, 75,69%.
- **El 51,43% no está de acuerdo con establecer limitaciones de velocidad de 30 km/h en ciudad en vías de un solo sentido.** En el caso de los jóvenes, la mayoría sí están de acuerdo (52,11%). Por género, los hombres tampoco están de acuerdo en un 54,63%. mientras que el 54,23% de las mujeres sí que apoyan esta medida. En la provincia de Valencia, las personas encuestadas apoyan esta medida en un 61,23%, seguida de Barcelona con un 56,68%. Málaga es la que menos la apoya, con un 36,36% seguida de Madrid, con un 44,55%.
- **El 67,40% está de acuerdo con implantar cursos de reciclaje obligatorios para conductores cada cierto número de años.** Por sexos, el 65,86% de los hombres está de acuerdo y el 70,17% de las mujeres. En Bizkaia un 73,10% as favorable, frente a un 58,24% de Málaga. Barcelona y Madrid tienen porcentajes similares.

**¿Estarías de acuerdo con estas medidas sobre seguridad vial?**

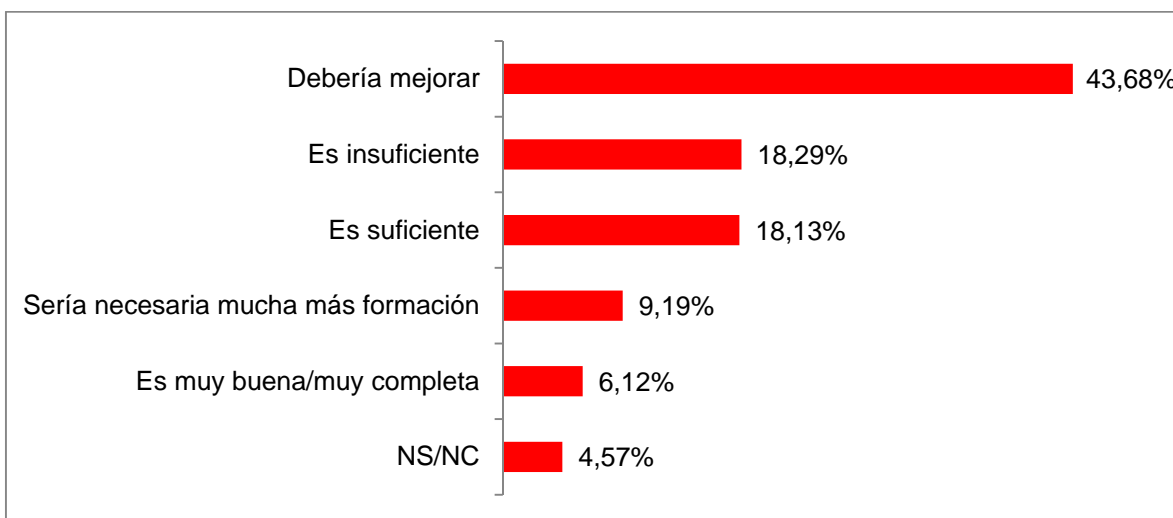


**¿Cómo valoras la formación en seguridad vial en España?**

Colaboran



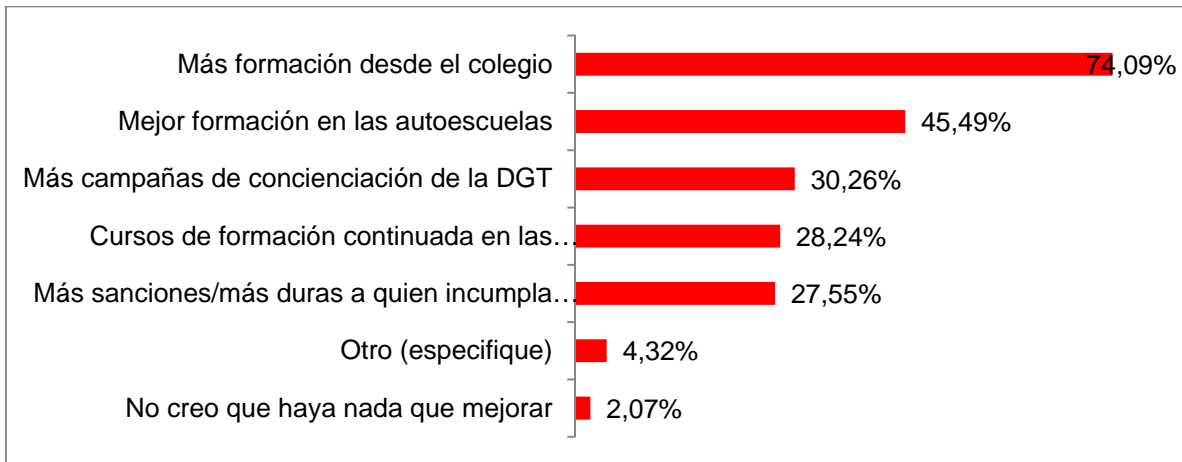
- El **43,68%** de las personas encuestadas opina que la formación en seguridad vial en España debería mejorar. El 18,29% que es insuficiente y el 9,19% que sería necesaria mucha más formación (es conjunto, el 71,16% le parece que podría mejorar). El 18,13% considera que es suficiente.
- En Bizkaia son más críticos en este aspecto que la media y **un 40,97% considera que la formación en seguridad vial en España debería mejorar**. El 28,47% de los encuestados considera que es insuficiente y el 9,72% que sería necesaria mucha más formación (es decir, el 79,16% le parece que podría mejorar).



**¿Cómo mejorarías la formación en seguridad vial en nuestro país?**

- El **74,09%** de las respuestas señala que se debería mejorar la formación vial con más formación en los centros escolares, medida compartida por el 79,31% de los encuestados de Sevilla. El 45,49% señala que mejoraría con mejor formación en autoescuelas (51,72%, entre los sevillanos). El 30,26% considera que mejoraría con más campañas de la DGT (40,22% de los malagueños). El 28,24% apuesta por cursos de formación continua en las empresas (35,62% de los vizcaínos) y el 27,55% por imponer sanciones o endurecerlas a quien incumpla (31,03% de sevillanos).





Colaboran

## CONCLUSIONES

### El vehículo autónomo, imparable

Sin lugar a dudas, la velocidad de propagación global de cualquier tipo de información es cada vez mayor. Que la tecnología y la conexión constante formen parte de nuestras vidas hace que estemos acostumbrados, entre otras muchas cosas, a contar con la información en tiempo real, gracias a internet, redes sociales, aplicaciones móviles, etc. Por ello, incorporamos sin descanso y de forma asombrosamente rápida, continuas novedades a nuestra vida diaria, y lo que ayer era una novedad, hoy ya es rutina, llegando a tener la sensación de que llevamos toda la vida conviviendo con ellas o con el convencimiento de que ya existían. Pero cuando echamos la vista atrás unos pocos años, confirmamos con sorpresa que las tecnologías de las que hablamos, aún no habían visto la luz.

Y es esto precisamente lo que ocurre con el vehículo autónomo. En nuestra encuesta de noviembre de 2016, uno de cada tres encuestados se imaginaba como usuario de un vehículo de estas características. Un año después, prácticamente 1 de cada 2 –el 48%– ha contestado de forma afirmativa a la misma pregunta. Es decir, de cada 100, hay 14 personas que en 2016 no se veían como usuarios de un vehículo autónomo y que en 2017 sí se ven.

Mención especial tienen los más jóvenes, que han dado un vuelco a la respuesta en apenas un año. En 2016, sólo el 21% de los más jóvenes contestaba de forma afirmativa; un año después, este dato se multiplica por tres, llegando al 63%. Es decir, 2 de cada 3 encuestados se ven usuarios de vehículo autónomo.

Lo cierto es que la realidad del vehículo autónomo es imparable y, aunque aún queda mucho por recorrer y existen muchas incertidumbres, también en materia legislativa, los avances en este tema progresan a velocidades de vértigo y cada vez son más los vehículos que incorporan tecnología de automatización a diferentes niveles. Es más, la propia Dirección General de Tráfico ha convocado recientemente un concurso para crear una plataforma de información entre vehículos conectados/autónomos (internet de las cosas), respondiendo así a un futuro que, insistimos, está muy cerca de nuestro presente.

Francia, por ejemplo, autorizó en marzo de este año la posibilidad de que cualquier persona pueda conducir algunos de los prototipos con funcionalidades de autoconducción que circulan por sus carreteras.

La automatización de vehículos y la conectividad son las tecnologías que nos ayudarán a alcanzar, progresivamente, el ansiado "cero víctimas" por accidentes de tráfico en nuestras carreteras, reduciendo sistemáticamente el factor humano presente en nuestra conducción actual.

### Riesgos en la conducción

De los datos de la encuesta se desprende que tomamos como normales situaciones de riesgo en la conducción como el estrés y la fatiga. Efectivamente, los encuestados reconocen de forma mayoritaria que han conducido en alguna ocasión bajo estas condiciones psicofísicas, siendo conscientes del aumento de riesgo que ello implica: un 65% ha conducido alguna vez con fatiga y un 71% con estrés. Y de ellos, un 80% y un 64%, respectivamente, reconocen que ha aumentado su riesgo por conducir con fatiga y con estrés.

Colaboran

Es más, afirman que esto ha tenido consecuencias, en ocasiones, dramáticas dado que **en más del 1% de los casos, admite haber tenido un accidente de tráfico.**

Hay diferencias notables en cuanto a contestaciones masculinas o femeninas: el porcentaje de hombres que manifiestan conducir con fatiga es 20 puntos mayor que el de mujeres. Y en el caso del estrés, las respuestas son muy homogéneas, aunque ellas declaran conducir bajo esta circunstancia más que ellos.

Y aunque no tan dramáticas, sí hay otras situaciones muy preocupantes derivadas de la fatiga y el estrés en la conducción: estar a punto de tener un accidente, dormirse al volante y tener una actitud más agresiva en la conducción.

Sabemos que detrás de aproximadamente el 90% de los accidentes de tráfico está el factor humano –las distracciones se han posicionado como la principal causa de accidentes, seguido de cerca de la velocidad–. Ambos factores están íntimamente ligados a condiciones psicofísicas como la fatiga y el estrés, entre otros. Por lo tanto, una mayor información, concienciación y formación en el ámbito laboral podría ser una magnífica ayuda para reducir los accidentes de tráfico en el trabajo.

### **Formación en seguridad vial en la empresa, la gran olvidada de la prevención de riesgos laborales**

Es llamativo que todas las empresas tengan planes de prevención en riesgos laborales y, sin embargo, poco más del 10% de los trabajadores reconozca que ha recibido cursos de seguridad vial en su entorno laboral, cuando en 2016 más del 30% de los accidentes de trabajo mortales han sido por un accidente de tráfico. Es más, los accidentes de trabajo mortales a causa del tráfico aumentaron en 2016 un 20% respecto a 2015. Debemos recordar que los sistemas de prevención de riesgos laborales de las empresas deberían integrar los riesgos derivados del tráfico y de la movilidad de sus trabajadores –incluyendo los desplazamientos *in itinere*–, por coherencia y responsabilidad empresarial.

Por otro lado, los resultados de la encuesta evidencian que en la empresa hay un ambiente propicio para este tipo de acciones: prácticamente la mitad de los trabajadores encuestados afirma que le gustaría recibir formación en ese sentido. La mayoría de conductores no ha vuelto a recibir ningún tipo de enseñanza relacionada desde que obtuvo su permiso de conducir, por lo que el reciclaje de conductores es una magnífica herramienta para mejorar la formación en seguridad vial y la empresa es un entorno muy adecuado para ello. No olvidemos que la mejora de la destreza, información y concienciación que se obtiene de una formación en seguridad vial de calidad no solo aporta beneficios a las empresas, sino a la sociedad en su conjunto.

Además, los encuestados que han declarado que trabajan afirman conducir en condiciones psicofísicas como la fatiga o el estrés, en mayor proporción que la media, en concreto, 6 puntos por encima, en el caso de la fatiga, y 5 puntos en el del estrés. Un reciente estudio realizado en Francia por la empresa AXA pone de manifiesto que los conductores que realizan desplazamientos por motivos de trabajo tienen más probabilidades de incurrir en comportamientos de riesgo –velocidad, distracciones, etc.– que en otro tipo de desplazamientos.

Lo que es patente es que 7 de cada 10 encuestados considera que la formación en seguridad vial en España podría mejorar, y la forma que consideran más adecuada es a través de las instituciones educativas –así lo creen casi 3 de cada 4 encuestados–. Pero la autoescuela también tiene su papel, y es que casi la mitad de los encuestados consideran que esta responsabilidad debería recaer en las autoescuelas. Además, casi un 30% de las respuestas considera que las empresas deberían impartir cursos de formación continua.

### **La empresa mira hacia otro lado**

Colaboran



Bien es cierto que, además del esfuerzo particular de los ciudadanos, es fundamental la máxima implicación por parte de todos; administraciones públicas en sus diferentes niveles y empresas. Y a la vista de los datos, parece que estas últimas miran hacia otro lado en esto de la movilidad. Que casi un 85% de los trabajadores encuestados afirme que no han recibido ningún incentivo para modificar su forma de desplazarse al trabajo es significativo, existiendo alternativas tan sencillas de poner en marcha como la flexibilidad horaria, el teletrabajo, incentivos económicos para desplazarse en formas de transporte más sostenible, etc. Estas medidas no sólo ayudarían a una mejor gestión del tráfico a nivel global y de calidad del aire, evitando, por ejemplo, la concentración de desplazamientos en horas punta, sino que contribuirían también a mejorar la eficiencia laboral.

Por otro lado, del total de siniestralidad laboral existente en España, el 11% son accidentes de tráfico. Obviamente, además del terrible drama personal y familiar que implica, los accidentes de tráfico representan un problema económico para la empresa: la duración media de la incapacidad temporal que se deriva de un accidente laboral de tráfico es 10 días superior (43 días) a los de un accidente laboral normal (33 días), por las consecuencias más lesivas de este tipo de bajas –la gravedad de los accidentes laborales de tráfico normalmente es superior a los accidentes laborales normales–.

Llama la atención la poca implicación de la empresa en el ámbito de la movilidad y la seguridad vial de sus trabajadores, reflejada en la encuesta. Por un lado, apenas existen incentivos ni medidas para que la movilidad de los trabajadores sea más eficiente, es decir, buscando como objetivo reducir las pérdidas de eficiencia en el trabajo. Parece que las compañías desvinculan una cosa de otra, cuando lo cierto es que existen evidentes ineficiencias en el trabajo derivadas de las horas perdidas en atascos. Según el índice INRIX 2016 en España perdemos 20 horas al año en atascos en hora punta y nos posicionamos como el número 30 del ranking en Europa. Madrid es la ciudad de España donde más horas se pierden en atascos en hora punta, con 40 al año. Con respecto al transporte público, y de acuerdo con los datos de *Moovit Insights*, el promedio del tiempo de viaje diario en una ciudad como Madrid son 62 minutos, muy por encima de los 50 de Barcelona, 48 de Zaragoza, 44 de Valencia o 34 de Sevilla.

Es decir, además de las graves consecuencias de los accidentes laborales de tráfico, existen otros costes y efectos nocivos derivados del patrón actual de movilidad, como son la ineficiencia energética, emisiones nocivas para la salud, tiempos perdidos en congestiones, etc. que redundan, no sólo en menor competitividad del sistema productivo, sino en problemas medioambientales y de salud. Hay estimaciones que hablan de que el tiempo perdido en atascos representa alrededor del 1% del PIB.

### **La moto, una oportunidad para la ciudad**

Cerca de la mitad de los encuestados son favorables a recibir formación para conducir una motocicleta del tipo que es posible con el permiso B más tres años de experiencia. Y también lo son casi 2 de cada 3 jóvenes de 18 a 24 años. De hecho, más de 1 de cada 4 desearía poder utilizar una moto para desplazarse al trabajo.

La moto es uno de los aliados de la movilidad urbana sostenible, porque su uso a cambio del vehículo de cuatro ruedas reduce la congestión en las ciudades y la ocupación de espacio. Y si la moto urbana, además es eléctrica, el tándem es muy recomendable para lograr un aire menos contaminado en nuestras ciudades. Por ello, las administraciones públicas tienen mucho que decir para ayudar a fomentar el uso de las motocicletas. En este sentido, es necesaria una revisión y actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial para las motocicletas aprobado hace ya 10 años por la Dirección General de Tráfico, con el fin de adecuarlo a las nuevas circunstancias y tratar de impulsar la seguridad de los desplazamientos en moto.

No podemos dejar de comentar la explosión de moto compartida eléctrica o *motosharing* en ciudades como Barcelona desde el año 2016 y un año después en Madrid, con empresas como Cooltra, pionera en esta

Colaboran

alternativa de transporte con el inicio de su actividad en Barcelona y que, en 2017 ha duplicado su oferta en esta ciudad. A ésta se han sumado otras empresas como Muving, Motit y Yugo.

Por otro lado, de los datos obtenidos en la encuesta queda claro que la autoescuela es, sin duda, la gran aliada de la formación de la moto. Por ello, es recomendable que se incluyan, dentro del plan de estudios de los profesores y profesoras de formación vial, enseñanzas relacionadas con la conducción y la formación de los futuros conductores de motocicletas.

Según datos de ANESDOR, más de la mitad de las motocicletas que se venden en España tienen una cilindrada de 51 a 125 cm<sup>3</sup>. Es decir, el tipo de moto que es posible conducir con un permiso B y tres años de antigüedad; siendo, en palabras de ANESDOR, el segmento más vendido “por razones de movilidad”.

No obstante, con respecto a la movilidad eléctrica de este tipo de vehículo motorizado, aún queda mucho por recorrer dado que en 2016, sólo el 0,8% de las ventas de moto eran eléctricas (aun así, el doble que en los coches).

### **Favorables a la fiscalización y prohibición**

Se intuye del resultado de la encuesta que muchos de los encuestados están a favor de una mayor fiscalización y control y una menor permisividad a determinados comportamientos, como la tasa cero de alcohol en la conducción, políticas más punitivas en el caso de infracciones graves, mayor exigencia en los controles de emisiones de los vehículos y formación continua para conductores.

En el caso de la velocidad de noveles, los apoyos afirmativos y negativos son muy parejos.

No olvidemos que desde el año 1974 y hasta el 2011 existía la limitación a 80 km/h para conductores noveles. Obviamente, 37 años después del inicio de esta medida, la seguridad de los automóviles y la realidad de las carreteras/infraestructura en España son sustancialmente diferentes, de forma que se eliminó dicha limitación por razones puramente lógicas.

Por otro lado, el hecho de que casi la mitad de los encuestados esté de acuerdo en establecer limitaciones de velocidad de 30 km/h, con casi 9 puntos más de apoyo femenino que masculino, en ciudad en vías de un solo sentido es una noticia muy optimista para promover la movilidad peatonal en las ciudades. Pero no sólo eso, dado que se ha demostrado también que la implementación de *zonas 30* es una buena práctica para la reducción de los accidentes en moto y de la gravedad de las lesiones. Como recordamos en el libro *Ciudades pensadas para caminar* (Ciudades que caminan, 2017, editado por Pons Seguridad Vial) en aquellos municipios en los que se ha reducido la velocidad a 30 km/h, los accidentes graves han disminuido un 80%.

Casi la mitad de los fallecidos en 2016 por accidentes de tráfico en ciudad han sido peatones y la velocidad es el factor decisivo en la mortalidad en un atropello: a 50 km/h, fallece el 50% de los atropellados, a 30 km/h, únicamente el 5%. Es decir, una ciudad segura para el peatón es una ciudad segura para todos.

Y por otro lado, no olvidemos que en la mayoría de las vías de las grandes ciudades, las velocidades medias diarias son radicalmente inferiores a los límites de velocidad. En ciudades como Madrid, la velocidad media (en el conjunto de 20 recorridos fijos) en 2015 no llegó a los 25 km/hora incluyendo, la M-30 y M-40. En lo que se denomina el primer cinturón, fue de 11,89 km/h, velocidad muy por debajo de los ansiados 30 km/h. La velocidad media de calles tan significativas como la Gran Vía en Madrid, no superó, en ninguno de sus tramos, los 17 km/h en 2010, no llegándose a superar en algunos de ellos ni los 9 km/h.

En lo relativo a los ciclistas, la mayoría de encuestados está de acuerdo en que tengan un seguro y de prohibir su acceso a determinadas vías. No podemos olvidar que hay medidas que pueden implicar un cierto desincentivo a modos de transporte que son absolutamente necesarios en el escenario de la movilidad urbana, como es la bicicleta. Recordemos que en algunas ciudades como Madrid, el uso masivo de la bicicleta es muy reciente y es necesario un tiempo transicional para que todos los usuarios nos habituemos a la presencia normal de este *nuevo* vehículo en nuestras calles. Este cierto velo negativo hacia la movilidad ciclista podría ser, de alguna manera, el resultado de una inadecuada integración de uno de los actores necesarios en el escenario de la movilidad sostenible. No debemos perder de vista que el fin último por el que se trata de promover la movilidad ciclista es alcanzar una verdadera multimodalidad en nuestras ciudades y favorecer, en mayor medida, formas de movilidad más sostenibles. El resultado de la anhelada convivencia entre los diferentes modos de transporte dependerá en gran medida de los esfuerzos de las administraciones públicas para ello.

Hay diversos estudios que ponen de manifiesto el beneficio de utilizar la bicicleta como vehículo para llegar al trabajo. Uno de los más amplios en este sentido, *Health benefits of cycling: a systematic review*, publicado por la *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, afirma que en 14 de los 16 estudios que analizaron se concluía que hay beneficios en la salud de aquellos que van a trabajar en bicicleta, existiendo una fuerte relación inversa entre montar en bicicleta y mortalidad por enfermedad cardiovascular o cáncer de colon.

### **Pocos cambios presentes, optimismo en el futuro**

Tal y como se pone de manifiesto en la encuesta que hemos llevado a cabo, en la mayoría de los desplazamientos que tienen lugar por motivos de trabajo, el vehículo privado es el más utilizado. Efectivamente, según el último informe OMM-2015, elaborado por el Observatorio de Movilidad Metropolitana, como media de España, el 63% de los desplazamientos por motivos laborales se hace en vehículo privado. Dependiendo del tamaño de la ciudad y áreas metropolitanas, el reparto modal será más o menos favorable a este modo de desplazamiento y entrarán en juego diferentes alternativas como el transporte público, la bicicleta, los desplazamientos a pie y otras modalidades que hace no tanto no existían.

Pero poco ha variado la distribución modal de 3 años atrás, si nos fijamos en el informe OMM-2012. Bien es cierto que aún no había comenzado la concienciación institucional con respecto a la calidad del aire en las ciudades, pero el imperceptible cambio no es una buena noticia. No obstante, ya hemos vivido en anteriores encuestas que, en esto de la movilidad, la velocidad coge un ritmo vertiginoso y en poco tiempo han pasado muchas cosas: puesta en marcha de protocolos en ciudades por la calidad del aire que restringen la circulación, uso de vehículos públicos y privados más sostenibles, cambios en las prioridades en cuanto a la propiedad vehículo, la entrada con fuerza de la bicicleta pública y particular en la movilidad urbana, el planteamiento de ciudades 30...Y de esto daremos cuenta con toda seguridad en las siguientes encuestas, pero hechos como que casi un 20% de los encuestados afirmen que les gustaría poder desplazarse en bicicleta particular nos invita a ser optimistas.

La necesidad de cambio, de búsqueda de una mejor situación, de mejora en cualquiera de los ámbitos de la vida es algo inherente al ser humano y el tema de la movilidad no es una excepción. Por ello, 4 de cada 10 personas afirman que les gustaría cambiar su forma de desplazamiento para ir al trabajo, pero no necesariamente a un modo más sostenible, como se puede observar a la vista de los datos. Conseguir un reparto modal más sostenible es necesario, pero la realidad de los datos nos hace ver que los ciudadanos aún no estamos del todo concienciados acerca de lo fundamental de nuestra actitud con respecto al cambio. El claro ejemplo es el caso de los más jóvenes, cuyo deseo mayoritario es poder desplazarse al trabajo en vehículo particular, muy por encima de la media de la encuesta, casi con el 50% de respuestas; seguido de la moto particular, con un 27%. Es decir, 3 de cada 4 desean utilizar transporte particular y no colectivo. En el caso de las mujeres ocurre algo similar, dado

Colaboran



que al ser el autobús el modo de transporte más utilizado, ocupando el vehículo privado el tercer lugar –20 puntos por debajo de las respuestas masculinas–, éste se convierte en el tipo de transporte preferido en caso de que pudieran cambiar.

Y aunque los más jóvenes de forma mayoritaria, deseen poder circular en vehículo privado motorizado –razonable, por otro lado– también a un 25% les gustaría poder hacerlo en bicicleta particular. No olvidemos que la movilidad ciclista y a pie aportan múltiples beneficios, no solo de salud a nivel personal, sino al conjunto de la sociedad, dado que son desplazamientos inocuos para terceras personas en cuanto a emisiones de gases nocivos se refiere.

Entra en juego, dadas las preferencias actuales con respecto a la propiedad del vehículo, aunque aún de forma tímida, el coche compartido como alternativa que apunta maneras. No obstante, es de prever que en futuros estudios asistamos a una mayor variedad y presencia de alternativas a la movilidad tradicional, que en poco tiempo pueden convertirse en necesidades, como así ha ocurrido con el *carsharing* o *carpooling* en sus diferentes modalidades. Las administraciones públicas son los ejes vertebradores de todo ello y para que las nuevas formas de desplazamiento se integren de manera ordenada, es necesario que las diferentes niveles de la Administración actúen coordinados, con agilidad y rigurosidad para fomentar aquellas que mejoren de forma clara la calidad de vida de las personas y, siempre, con el objetivo de alcanzar una movilidad responsable.

Shara Martín Palma es directora general en Pons Seguridad Vial