

**ENCUESTA DE MOVILIDAD DE
LAS PERSONAS RESIDENTES EN
ESPAÑA**

MOVILIA 2000/2001

PRESENTACIÓN

La movilidad es una estrategia que utilizan las personas para organizar su actividad diaria y que tiene como objetivo principal conseguir la mayor eficiencia en el uso de las distintas infraestructuras del transporte. Estas delimitan el espacio físico por donde se mueven las personas y las mercancías, y dentro de ellas se encuentran los mercados de la vivienda, trabajo, consumo, ocio, etc., que, a su vez, integran los modos de vida de los ciudadanos.

En este ámbito, la existencia de un conjunto estructurado de información estadística sobre una base homogénea es una necesidad manifiesta. Esta necesidad se enfrentaba, en cambio, a una situación de importantes carencias de información estadística, pudiendo afirmarse que España era uno de los países comunitarios donde la disponibilidad de información sobre movilidad era menor.

Ello ha conducido a este Departamento a poner en marcha la creación de un nuevo instrumento estadístico, la *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España*, “*MOVILIA*”, que permitiese poner a disposición de los distintos usuarios un conjunto de información amplia, integrada y coherente sobre el fenómeno de la movilidad de personas.

Paralelamente, la Comisión Europea, considerando la falta de homogeneidad en las encuestas sobre movilidad realizadas en los distintos países miembros, e incluso la inexistencia de este tipo de investigaciones, decidió poner en marcha una encuesta de referencia sobre la “*Movilidad de Larga Distancia de Personas*”, en todos y cada uno de los países comunitarios, con el objetivo de obtener información sobre la movilidad dentro y entre los países y las regiones europeas.

A este proyecto se sumó la encuesta de movilidad española, adaptando su metodología y sus definiciones, para que, cumpliendo los objetivos iniciales españoles, pudiera también, en un ejercicio de economía estadística, satisfacer las demandas europeas.

El diseño, la ejecución y la explotación de *MOVILIA* se ha llevado a cabo en un periodo aproximado de tres años. Esta publicación, primer fruto de esos trabajos, se articula en tres partes diferenciadas.

- ✓ En la primera se describe el proceso de realización de la encuesta y la metodología utilizada en cada una de las dos fases en que se ha llevado a cabo el estudio.
- ✓ En la segunda se comentan los datos obtenidos en la Encuesta, señalando en cada aspecto general los elementos más significativos o más interesantes para la comprensión de los datos.
- ✓ Finalmente se incluye un amplio conjunto de tablas estadísticas con los resultados más relevantes obtenidos de la encuesta.

La información que potencialmente puede facilitar la encuesta *MOVILIA* permite una gran diversidad de enfoques y de objetivos. Es por eso que esta publicación se complementa con una herramienta informática que permitirá a los usuarios realizar sus propias tabulaciones en función de sus propias necesidades y para realizar sus propios análisis.

Esta encuesta sólo ha sido posible gracias a la colaboración desinteresada de decenas de miles de españoles, que han dedicado parte de su tiempo a contestar sus cuestionarios. Desde aquí queremos expresarles nuestro agradecimiento.

Sólo queda esperar que esta Encuesta sirva para mejorar el conocimiento de la realidad de la movilidad en España.

INDICE

I. METODOLOGÍA

1. Objetivo	1
2. Organización de la investigación	1
3. Ámbitos de la investigación	2
4. Diseño muestral	2
5. Recogida de información	4
6. Tratamiento de la información	6
7. Definiciones y conceptos básicos	8

II. COMENTARIO DE RESULTADOS

MOVILIA 2000

1. La movilidad de la población	12
2. Desplazamientos	13
3. Motivos de los desplazamientos	15
4. Modo principal de los desplazamientos	17
5. Características temporales de los desplazamientos	20
6. Trayectos	22
7. Desplazamientos intermunicipales	24

MOVILIA 2001

1. Viajes de más de 100 km	26
2. Viajes a menos de 100 km con pernoctación	30
3. Flujos regionales	36

1. OBJETIVO

El objetivo principal de la presente Encuesta ha sido obtener información suficiente que permita el conocimiento de las pautas de movilidad de la población residente en España, sus características y sus determinantes.

Esta investigación facilita además información de base para las investigaciones en términos de modelos de transporte que ayuden a la planificación de las infraestructuras.

El diseño y el tamaño de la muestra se han orientado a disponer de información representativa de determinadas características a un nivel inferior al nacional: comunidades autónomas y principales áreas urbanas.

2. ORGANIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Para captar ciertos tipos de movilidad con periodos de referencia cortos, como por ejemplo la realizada a lo largo de un día, la observación de todos los desplazamientos es la adecuada para los fines de esta Encuesta, sin que suponga una carga excesiva para los informantes.

No es éste el caso para otros tipos de movilidad con periodos de referencia largos, como por ejemplo la generada en periodos de vacaciones, para la cual la observación de todos y cada uno de los desplazamientos efectuados puede resultar excesiva para los informantes, siendo, además, menos relevante el conocimiento de ciertos desplazamientos como por ejemplo los muy cortos o esporádicos. Efectivamente, para este tipo de movilidad interesa más centrar la atención en desplazamientos de cierta índole, como los de determinada distancia o duración.

Por ello, dadas las diferentes características y condicionantes de cada uno de los tipos de movilidad (cotidiana y no cotidiana, de larga y de corta distancia), la Encuesta se estructura en dos fases o niveles de investigación, cada una de ellas con ámbitos diferentes.

2.1 Primera fase

Su objetivo principal es captar con detalle la movilidad cotidiana de las personas. Para ello, la observación se realiza sobre todos y cada uno de los desplazamientos realizados por los individuos seleccionados en dos días concretos, uno de entre semana y el otro de fin de semana.

Esta fase se realizó a lo largo del cuarto trimestre del año 2000, principalmente en los meses de octubre y noviembre, mediante visita de agentes entrevistadores a las viviendas seleccionadas, cumplimentando dos tipos de cuestionarios:

✓ “*Cuestionario familiar*”, referido a las características generales de la vivienda y de los residentes. Era contestado por un único miembro de la vivienda.

✓ “*Cuestionario de movilidad*”, con el que se obtuvo información sobre las pautas generales de movilidad y la descripción detallada de los desplazamientos efectuados en los días seleccionados. Era contestado de forma personal por cada uno de los residentes, hasta un máximo de cuatro por vivienda.

2.2 Segunda fase

Su objetivo básico fue la investigación de la movilidad de larga distancia, (con destino a más de 100 Km) y la que, en distancias inferiores, suponga alguna pernoctación fuera de la localidad de residencia.

Se utilizó una muestra tipo Panel, mediante entrevistas telefónicas, en cuatro tomas trimestrales, en el periodo que transcurre entre marzo del año 2001 y febrero del año 2002.

En cada toma el informante describía cada uno de los viajes con pernoctación o de larga distancia que había realizado durante los dos meses anteriores a la entrevista.

3. ÁMBITOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Poblacional

La población objeto de estudio es la formada por el conjunto de individuos residentes en viviendas familiares principales, es decir, las utilizadas todo el año o la mayor parte de él como vivienda habitual o permanente. En la segunda fase el ámbito se limitó a las personas residentes mayores de 16 años.

El ámbito de la primera fase incluye todos los desplazamientos efectuados por las personas seleccionadas, *quedando excluidos los siguientes*:

- ✓ Desplazamientos o trayectos a pie con una duración inferior a diez minutos.
- ✓ Desplazamientos profesionales efectuados por los ocupados en el transporte (pilotos, conductores, transportistas, distribuidores de mercancías, maquinistas, etc.) en el ejercicio de su profesión. Los desplazamientos extraprofesionales de este colectivo sí están recogidos en la Encuesta.

En la segunda fase la Encuesta estudia exhaustivamente los viajes de larga distancia o con pernoctación, cualquiera que sea el motivo pero excluidos también los viajes profesionales de los ocupados en el transporte.

3.2 Territorial

La Encuesta cubre la movilidad de los residentes en la totalidad del territorio nacional, excepto Ceuta y Melilla, e independientemente de donde se produzcan los desplazamientos, en España o en el extranjero.

3.3 Temporal

Para la información de la vivienda y de la movilidad en día laborable de cada persona la referencia temporal fue el día laborable anterior al de la entrevista.

La referencia temporal de la movilidad de fin de semana fue el sábado o el domingo, elegido de forma aleatoria, del fin de semana anterior al día de la entrevista.

Para la segunda fase el periodo de referencia fueron los dos meses anteriores al de realización de la entrevista.

4. DISEÑO MUESTRAL

El diseño muestral se ha orientado principalmente a maximizar la representatividad de aquellas variables que, siendo estadísticamente manejables, más influyen a priori en la movilidad de las personas.

4.1 Tipo de muestreo y tamaño de muestra en la primera fase de la encuesta

El diseño se basa en un muestreo bietápico de conglomerados con submuestreo y estratificación de las unidades de primera etapa. Las unidades de primera etapa son 2.400 secciones censales representativas al nivel de comunidad autónoma. Las unidades de segunda etapa son las viviendas familiares, seleccionando 10 viviendas por sección, para un total de 24.000 viviendas.

En las viviendas se entrevista a todas las personas residentes hasta un máximo de cuatro. Esta limitación es de orden práctico, pues de otra forma se corría el riesgo de obtener una alta tasa de negativas en este segmento de la población y una pérdida de calidad de la información. La selección de las cuatro personas a entrevistar la realizaba el agente entrevistador sobre el terreno, aplicando unos criterios estrictos y fácilmente comprobables en la inspección posterior.

El número de viviendas finalmente entrevistadas ha sido de 23.635, el número de informantes individuales fue de 62.473 personas y se han descrito más de 217.000 desplazamientos.

4.2 Afijación de la muestra

La representatividad geográfica se ha limitado al marco de la comunidad autónoma, ya que una desagregación más amplia, descendiendo por ejemplo a la provincia, requeriría unos tamaños de muestras que no podía asumir el proyecto MOVILIA.

En cada comunidad autónoma se ha procedido a realizar una subestratificación basada en las características del municipio de residencia.

Se ha considerado un primer grupo formado por los municipios que pertenecen a alguna de las cinco grandes áreas metropolitanas de las ciudades de Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia y Bilbao. Esta primera división obedece a que las características peculiares de la movilidad de estas áreas están claramente influidas por la existencia de un gran núcleo urbano que la condiciona.

El resto de municipios se han clasificado en cinco grupos atendiendo a su tamaño, ya que se consideró que esta variable tiene también una influencia notoria sobre la movilidad.

En el proceso de estratificación se ha incluido también la tipificación sociodemográfica de la sección, determinada ésta por la relación con la actividad económica de las personas que la componen, utilizado 12 categorías distintas.

A cada comunidad autónoma se le ha asignado un mínimo de 80 secciones, a fin de garantizar al menos una muestra de 800 viviendas que constituye el umbral mínimo para obtener resultados autonómicos con cierta desagregación. El resto de las secciones se ha asignado proporcionalmente a la población de cada comunidad.

Dentro de cada comunidad autónoma la afijación de la muestra por hábitat se ha realizado con criterio de proporcionalidad a la población del mismo.

El tamaño de cada sección muestral, independientemente de sus características, es de 10 viviendas.

4.3 Selección de la muestra de la primera fase

La selección de secciones se ha realizado de forma que dentro de cada estrato estadístico (comunidad autónoma- tamaño del municipio - tipificación del municipio) cualquier vivienda tenga la misma probabilidad de ser seleccionada. Para ello, las secciones se seleccionaron en cada estrato con probabilidad proporcional al tamaño de la sección, medido en número de viviendas familiares existentes en la misma.

De esta forma la muestra obtenida es autoponderada, lo que permite aplicar un mismo factor de elevación a toda la muestra de viviendas del subestrato.

Para la selección de las secciones se ha utilizado el Padrón Municipal, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística.

Las viviendas se seleccionaron en cada sección mediante muestreo sistemático con arranque aleatorio, previa ordenación por número de personas residentes y edad media en la vivienda.

De esta forma se garantizaba que la muestra reflejara fielmente a la población en las características “*número de personas de la vivienda*” y “*edad media de las personas de la vivienda*”, que son variables que sin duda condicionan la movilidad.

Para cada vivienda titular se seleccionaron tres viviendas que podrían sustituirla. Las viviendas de reserva pertenecían al mismo grupo tamaño-edad que la titular y la sustitución, de ser precisa, tenía que hacerse siguiendo el orden de viviendas reservas previamente establecido.

De esta forma se lograban varios objetivos importantes: por una parte se disciplinaba el trabajo de campo, facilitando el control de las sustituciones e, indirectamente, reduciéndolas. Por otra, dada la similitud de las características demográficas de la vivienda sustituida y su sustituta, se evitaba que en la muestra se produjera un envejecimiento motivado por las sustituciones o que se tendiese a entrevistar a las familias con menor número de miembros.

Para la selección de viviendas en cada sección se ha utilizado el Padrón Continuo de Habitantes, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística.

4.4. Selección de la muestra de la segunda fase.

Partiendo del diseño muestral de la primera fase se seleccionó en cada estrato una muestra de viviendas y en cada vivienda una única persona que informaba sobre sus propios viajes.

En los cuestionarios de la primera fase se formulaba una pregunta relativa a los viajes realizados durante los últimos meses, que se utilizó para clasificar la muestra inicial en dos subpoblaciones: aquellas viviendas en las que al menos uno de sus miembros había realizado al menos un viaje (denominadas viviendas viajeras) y aquellas viviendas en las que ninguno de sus miembros había realizado ningún viaje (denominadas viviendas no viajeras)

Pasaron a formar parte de la muestra de la segunda fase todas las viviendas viajeras y una submuestra aleatoria de las viviendas no viajeras.

En cada vivienda se seleccionó un informante, mayor de 16 años. En las viviendas viajeras se utilizó un sistema de selección aleatoria con probabilidades desiguales, dando más peso a los miembros de la familia que más habían viajado. En las viviendas no viajeras el método fue aleatorio con probabilidades iguales para todos los miembros de la vivienda.

Con el sistema descrito se pretendía potenciar la aparición en la muestra de personas viajeras, y, consecuentemente, aumentar el número de los viajes descritos, que constituyen la base fundamental de esta parte de la encuesta. Aproximadamente se puede cifrar en un 33% el número de viajes adicionales descritos por la utilización de este sistema de selección.

El número de personas entrevistadas al menos una vez durante esta segunda fase ha sido de casi 12.500, el número de entrevistas ha sido de

unas 46.000 y el número de viajes descritos cercano a los 50.000

4.5. Elevación de resultados.

El Marco Poblacional para la elevación de resultados ha sido el Padrón Municipal utilizado para la selección de la muestra de secciones. No obstante, y con el fin de actualizar los datos a la realidad demográfica más cercana, se han utilizado estimadores de la razón, tomando como variable auxiliar las Cifras Oficiales de Población a 1 de Enero de 2001, elaboradas por el INE.

5. RECOGIDA DE INFORMACIÓN

5.1. Trabajos previos

Desde el inicio del proyecto MOVILIA se ha tenido muy presente que uno de los mayores problemas que había que abordar era la dificultad en obtener la información en la forma necesaria, tanto por la complejidad de la misma como por el tiempo que requería suministrarla. Por tal motivo se hizo hincapié en la confección de un cuestionario muy sencillo, que permitiera al agente realizar las preguntas de forma ágil, cansando lo menos posible al informante, renunciando además a todas aquellas cuestiones que no se considerasen fundamentales para el estudio de la movilidad.

Adicionalmente, se llevaron a cabo esfuerzos formativos a todos los niveles tendentes a que el agente conociera de forma eficiente la estructura del cuestionario y sus definiciones.

También era previsible que en una encuesta de las características de MOVILIA, en la que se entrevista a todos los miembros de la familia, requiriendo de cada informante un esfuerzo importante y obteniendo un tipo de información que puede considerarse sensible, el rechazo inicial a contestar podría ser alto. Para mejorar en la medida de lo posible la colaboración de los informantes se procedió, utilizando la información del Padrón Continuo de Habitantes, a realizar diversos envíos postales de presentación y recordatorio. En el transcurso de la encuesta, en

sus dos fases y entre cartas, tarjetas y folletos, se realizaron aproximadamente 130.000 envíos postales.

Se abrió también una dirección en Internet específica para la Encuesta y se contrató un teléfono gratuito para todo tipo de consultas.

5.2. Incidencias en el marco poblacional

La utilización del Padrón Continuo de Habitantes para la selección de las viviendas en cada sección muestral ha resultado altamente positiva, mejorando, entre otros, los procesos de selección, sustitución y control de campo.

No obstante, se han producido también algunos problemas relativos a la falta de información en algunas viviendas, identificación insuficiente o inexistencia real de la vivienda. En conjunto estas incidencias no han sobrepasado el 5% de la muestra titular.

Mayor incidencia ha tenido la selección de viviendas con personas empadronadas pero que no constituían residencia principal, ya fuese por ser segunda residencia o por encontrarse sin uso. Estas viviendas, que casi han llegado al 10% de la muestra titular, no eran encuestables según la metodología de MOVILIA y por tanto debían ser sustituidas.

Localizada la vivienda se debía proceder a realizar la entrevista a sus residentes, independientemente de que fueran o no las mismas personas que figuraban en el Padrón.

5.3. Incidencias en campo

El 15 % de las viviendas titulares de la primera fase de la encuesta se negaron a contestar el cuestionario, principalmente por desconfianza o por falta de tiempo del informante. Este porcentaje no puede considerarse especialmente alto, teniendo en cuenta además las características específicas de la encuesta.

En otro 15% de las viviendas titulares no se pudo contactar con ningún informante. Los agentes fueron capaces de motivar y justificar la

ausencia del informante en una tercera parte de las incidencias. En las otras dos terceras partes simplemente no se pudo localizar a ningún informante, sin que costase la causa de la ausencia.

Conviene recordar aquí que en la primera fase las viviendas que causaban incidencias se sustituían por otras viviendas de las mismas características.

La intensidad de las negativas y de las ausencias difieren de forma importante de unas comunidades a otras, dependiendo las diferencias encontradas de la calidad del equipo que realizó el trabajo de campo en cada zona.

La segunda fase se realizó por teléfono de forma centralizada, con un único equipo para todo el territorio nacional, por lo que no se detectan diferencias zonales.

En la primera toma de la segunda fase el número de personas que no pudieron ser localizadas superó en poco el 10% de la muestra titular. En algunas ocasiones no se logró localizar a nadie en la vivienda y en otras a quien no se localizó fue a la persona concreta seleccionada. En algunos de estos casos debe suponerse que se produjeron en realidad negativas encubiertas. El porcentaje de negativas declaradas ha sido del 3%.

En las tres siguientes tomas los ilocalizables han estado en torno al 4 % y las negativas por debajo del 2%.

5.4 Realización de las entrevistas de desplazamientos

Como ya se ha dicho, en cada vivienda se cumplimentaba un cuestionario para las características generales de la misma y otro de movilidad, tanto en día laborable como en día de fin de semana por cada miembro, con un máximo de cuatro personas. Tal volumen de preguntas supuso sin duda un gran esfuerzo, tanto para los informantes como para los agentes entrevistadores, que en ocasiones tenían que visitar repetidas veces la vivienda hasta que encontraban a todos sus residentes.

El tiempo medio total de cumplimentación de la encuesta en cada vivienda fue de 45 minutos, con lógicas diferencias en función del número de informantes: de aproximadamente 25 minutos para viviendas con un informante, unos 40 minutos en viviendas con dos, 50 en viviendas con tres y poco más de una hora en las viviendas con cuatro informantes.

El tiempo medio de contestación del cuestionario familiar fue de unos 13 minutos y la de cumplimentación del cuestionario de movilidad de unos 12 minutos. Si bien este tiempo está determinado por el número de desplazamientos a describir, su incidencia no es excesivamente elevada, ya que la parte inicial del cuestionario, relativa a las pautas generales de la movilidad, fue la más larga de contestar.

5.5. Realización de las entrevistas de viajes

Uno de los objetivos fundamentales en el diseño de esta fase de la encuesta fue agilizar al máximo la obtención de la información, evitando que el informante se cansase, olvidase información o se equivocase en los datos. Para ello se diseñó una aplicación específica, con controles internos de validación y con una estructura fluida de preguntas que ayudase también al informante a recordar la información que se le solicitaba.

El tiempo de cumplimentación del cuestionario dependía, lógicamente, del número de viajes a describir. La media para informantes sin viajes ha estado en torno a los 3 minutos, entre 1 y 4 viajes unos 8 minutos y la media para más de 4 viajes osciló en torno a los 15 minutos. A estas medias hay que sumarle otros 4 ó 5 minutos de localización y presentación.

6. TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

6.1 Depuración y codificación

Simultáneamente a la recogida de cuestionarios de la primera fase se llevaba a cabo un proceso de depuración manual por el propio agente, comprobando un conjunto de normas de consis-

tencia, validez y completitud previamente establecido.

Posteriormente, los cuestionarios eran grabados con la información exacta que en ellos figuraba e inmediatamente, mediante un proceso encadenado, se aplicaban todos los controles informáticos, detectándose y corrigiéndose, en su caso, los errores detectados. Quedaba así constancia tanto de la información inicial como de la validada.

En la segunda fase de la encuesta el propio sistema de captura de datos depuraba y validaba los mismos, de tal forma que en un mismo momento la información era obtenida, grabada, validada y en su caso, corregida.

El proceso de codificación ha tenido poca importancia en la encuesta ya que casi todas las respuestas estaban previamente precodificadas. No obstante si ha tenido relevancia la codificación de las ciudades, tanto españolas como extranjeras, ya que a partir de sus códigos se les ha podido asignar sus coordenadas geográficas y calcular las distancias.

6.2 Orden de contestación de cuestionario de desplazamientos

El cansancio del informante al ir avanzando en las contestaciones puede influir en la calidad de sus respuestas, bien porque finalmente acaba por olvidar desplazamientos o bien porque al final quiera acabar la encuesta cuanto antes y no hace el esfuerzo de recordar o facilitar todos los desplazamientos realizados.

Al analizar los datos parece deducirse que este sesgo de respuesta existe, ya que el número de desplazamientos recogidos es, para las mismas condiciones generales y en media, menor en el segundo cuestionario de movilidad que en el primero. En los desplazamientos de días laborables la media del segundo cuestionario se reduce en un 3,5% y en los de fin de semana en un 5,7%.

La reducción en la media se produce tanto por un aumento del número de personas que mani-

fiestan que no han hecho desplazamientos, como por una reducción en el número de los que sí los han hecho y se registra en todos los tramos de tamaño de las familias.

Este factor se ha tenido en cuenta en el proceso de elevación, incluyendo un factor de corrección para los desplazamientos contestados en segundo lugar, calculado para los grandes grupos demográficos.

6.3. Desfase en la contestación de viajes

Al analizar los datos de viajes se ha observado que para un mes determinado los viajes que se obtienen cuando se contesta al mes siguiente son más que los que se obtienen cuando se contestan con dos meses de diferencia. Es lo que puede denominarse el “*efecto olvido*”.

También se observa que el “*efecto olvido*” depende mucho de la duración del viaje (en los viajes largos no existe), prácticamente no depende de la distancia y se comporta de forma desigual en los distintos meses.

Puesto que se ha constatado que el “*Efecto olvido*” existe y es globalmente significativo, ha sido necesario establecer factores de corrección, pues de otra forma los datos estarían infravalorados. Estos factores se han construido comparando para varios grupos de “tipo de viaje-tipo de viajero-mes” las diferencias de resultados para uno y dos meses de desfase y se han aplicado sobre los viajes con dos meses de desfase, y han supuesto un aumento del 6% en el número total de viajes.

6.4 No respuesta total de viviendas en la primera fase

El análisis de la no respuesta de viviendas se ha llevado a cabo con dos herramientas: los datos del Padrón Continuo de Habitantes, disponibles tanto para las viviendas titulares no encuestadas como para sus sustitutas, y una encuesta específica dirigida a los titulares ausentes y a las negativas. Esta encuesta fue respondida por las dos terceras partes de las incidencias, lo que ha supuesto una fuente de análisis amplia y útil.

La comparación del perfil de la vivienda titular no encuestada con el perfil de la vivienda que le ha sustituido ofrece los siguientes resultados:

✓ Se pierden viviendas unifamiliares, que pasan de una participación cercana al 30% en la muestra titular sustituida a sólo algo más del 20% en la sustituta.

A pesar de que uno de los criterios de sustitución era precisamente el número de residentes, este dato demuestra la dificultad de para realizar las entrevistas en este tipo de viviendas.

✓ Se observa también una ligera pérdida de ocupados, en torno al 2 % en su participación proporcional, y de universitarios, con pérdida del 4%.

✓ En cambio, las distribuciones por edades, tanto considerando el nivel individual como la media de la familia, son bastante similares en los titulares sustituidos y en sus sustitutos.

✓ El comportamiento viajero, analizado también en la encuesta de control, no ofrece diferencias importantes entre las dos poblaciones.

A la vista de estos datos no se consideró necesario realizar ningún tipo de específico de corrección.

6.5 No respuesta parcial de personas en la primera fase

Tal y como se ha dicho en párrafos anteriores, en la primera fase de la encuesta se entrevistaban como máximo a cuatro miembros de la vivienda. Además, no en todas las viviendas fue posible realizar todas las entrevistas, debido fundamentalmente a la imposibilidad de localizar a determinados miembros del hogar. Esto ha significado que no se pudiera obtener el cuestionario de movilidad de un importante número de personas, cercano al 10 % del total de residentes de las viviendas encuestadas.

Las personas no entrevistadas, por uno u otro motivo, tienen un perfil característico: fundamentalmente estudiantes y personas de edades medias y bajas. Por el contrario no hay prácti-

camente falta de respuesta parcial ni en personas dedicadas a labores del hogar y ni en jubilados.

Adicionalmente, otras variables tales como el tipo de grupo humano de la vivienda o el tipo de municipio de residencia son significativas en el grado de esta incidencia.

Considerando estas cuestiones, se decidió imputar un cuestionario de movilidad para cada persona con falta de respuesta parcial, utilizando el denominado método de los donantes, consistente básicamente en seleccionar, bajo determinadas condiciones, al informante encuestado que más se parezca al receptor potencial en las características relevantes en la movilidad, y utilizarle como donante de toda su información.

Una vez imputado el cuestionario de movilidad, éste se consideraba como parte integrante de la muestra a todos los efectos.

6.5 No respuesta total en la segunda fase

En la toma de datos de viajes sólo se entrevistaba a un miembro del hogar por lo que no existía la falta de respuesta parcial de personas.

Para analizar la falta de respuesta total se contó también con dos fuentes: la información que previamente había dado el informante en la primera fase y la procedente de otra encuesta específica de control, que se dirigió a todas las personas que no fueron localizadas en el proceso normal de la encuesta telefónica.

Los resultados de ambos análisis muestran que la distribución por edad, sexo, actividad económica, e incluso el comportamiento viajero, es bastante similar en la población encuestada y en la no encuestada. También se extrajo la conclusión de que la no respuesta se debió fundamentalmente a los problemas de localización del informante, no estando relacionada con características específicas de los mismos.

Por tal motivo no se consideró necesario realizar ningún tipo de corrección o ajuste específico.

7. DEFINICIONES Y CONCEPTOS BÁSICOS

7.1. Referidas a la vivienda

- ✓ *Vivienda familiar principal:* es aquella utilizada todo el año o la mayor parte de él como vivienda habitual o permanente. Con la denominación genérica de “vivienda familiar principal” sólo se pretende aludir a la exclusión de las viviendas de tipo colectivo sin que la acepción de “familiar” implique excluir aquellas viviendas cuyos componentes no tengan vínculos familiares.
- ✓ *Segunda residencia:* es aquella que los miembros del hogar utilizan con cierta frecuencia además de la vivienda principal, aunque no sean sus propietarios. Si la vivienda a encuestar resulta ser vivienda secundaria, se procede a su sustitución por otra vivienda perteneciente al mismo estrato. A efectos de esta Encuesta una segunda residencia no implica propiedad de la misma sino uso de ella.

7.2 Referidas a las personas residentes en la vivienda

- ✓ *Residente habitual de la vivienda:* es aquella persona que lleva más de tres meses residiendo de manera habitual en la vivienda o que piensa fijar en ella su residencia habitual. Las personas que cumplían al menos una de estas condiciones tenían la consideración encuestables. El conjunto de personas encuestables de una vivienda puede estar o no unido por vínculos familiares
- ✓ *Informante familiar o principal:* es la persona que ha contestado las preguntas del cuestionario familiar. Tenía que ser persona encuestable y mayor de 18 años.
- ✓ *Informante individual:* son las personas encuestables, hasta un máximo de cuatro por vivienda, que cumplimentan el cuestionario relativo a su propia movilidad. El informante familiar también cumplía funciones de informante individual.

- ✓ *Informante viajero o panelista*: es el miembro de la vivienda que informa sobre sus viajes. Tenía que haber sido encuestada en la primera fase y mayor de 16 años

7.3. Referidas a los desplazamientos

- ✓ *Desplazamiento*: movimiento de una persona desde un lugar de origen a un lugar de destino realizado por una finalidad o motivo. Un desplazamiento supone un único motivo (o en todo caso, un único motivo principal). Todo cambio de motivo implica un nuevo desplazamiento. Por esta razón, la vuelta al lugar de origen de un desplazamiento se considera como un desplazamiento distinto al inicial.
- ✓ *Trayecto del desplazamiento*: cada parte del desplazamiento realizada en un medio de transporte distinto. Todo desplazamiento está compuesto por uno o más trayectos.

En la primera fase de la Encuesta se han recogido todos los desplazamientos y sus correspondientes trayectos, realizados por los individuos seleccionados, sea cual sea su distancia, duración o medio de transporte utilizado, con las dos únicas excepciones de los desplazamientos o trayectos a pie con una duración inferior a diez minutos y de los desplazamientos efectuados por los profesionales del sector del transporte (pilotos, conductores, maquinistas, etc.) en el ejercicio de su profesión. El resto de desplazamientos de este colectivo sí están recogidos.

- ✓ *Origen del desplazamiento*: es el lugar donde se inicia un desplazamiento. Generalmente es el hogar o el lugar de destino del desplazamiento anterior.
- ✓ *Destino del desplazamiento*: es aquél lugar donde se satisface (o se puede ver satisfecho) el motivo principal para realizar dicho desplazamiento.

7.4. Referidas a los viajes

- ✓ *Viaje*: es el conjunto de desplazamientos efectuados por una persona desde que sale

de su domicilio (o excepcionalmente otro lugar considerado como base) hasta que regresa de nuevo a él. Un viaje consta, al menos, de dos desplazamientos: el de ida y el de vuelta.

La definición estricta de viaje no establece ninguna limitación pudiendo, pues, considerarse también como viaje el conjunto de desplazamientos que, diariamente, efectúa una persona desde que sale de su domicilio hasta que regresa de nuevo. Sin embargo, el conocimiento de los viajes adquiere mayor relevancia cuando dichos viajes son de cierta índole, especialmente cuando son de determinada duración o a determinada distancia.

En la segunda fase de la Encuesta se han recogido todos los viajes realizados por los individuos seleccionados siempre que al menos uno de sus destinos esté situado a más de 100 km del punto de origen o al menos realice una pernoctación fuera de la localidad de origen. En esta fase también están excluidos los viajes efectuados por los profesionales del sector del transporte en el ejercicio de su profesión. Sus viajes extraprofesionales sí están recogidos.

- ✓ *Motivo principal del viaje*: un viaje, a diferencia de un desplazamiento, puede tener varios motivos. El principal es aquel que el informante considera como tal, sin ningún tipo de restricción.
- ✓ *Origen del viaje*: todos los viajes, por su definición, deben comenzar en el domicilio del informante o, excepcionalmente, en otro lugar considerado como parte de su entorno habitual, como por ejemplo la segunda residencia.
- ✓ *Destino del viaje*: se considerará como tal al lugar donde se cumple, o puede cumplirse, el motivo principal del viaje.
- ✓ *Distancia del viaje*: es la distancia, en línea recta, entre el lugar de origen y el lugar de destino principal. No coincide, por tanto, con la distancia real recorrida por el viajero.

II. COMENTARIO DE RESULTADOS

MOVILIA 2000

1. LA MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN

Para una correcta interpretación de los datos que se comentan a continuación, conviene recordar que una parte importante de las personas clasificadas como “sin desplazamientos” pueden haber realizado pequeños recorridos a pie de menos de 10 minutos de duración, que tal y como se explica en el apartado de “Metodología”, no tienen la consideración de “desplazamiento”, y por tanto no están recogidos en la Encuesta.

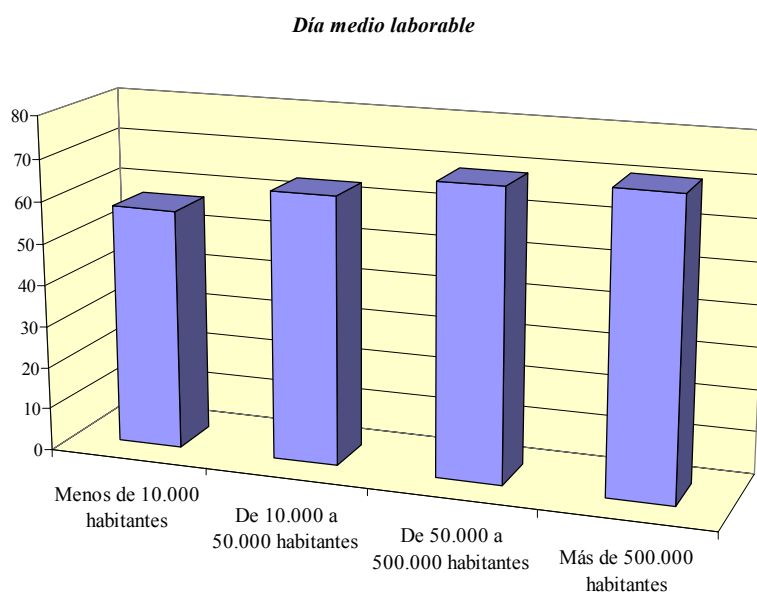
Es el caso de los ocupados que tienen su lugar de trabajo en su mismo hogar o sus inmediaciones, o de las personas dedicadas a las tareas del hogar que realizan compras y otras actividades en el entorno cercano de la vivienda.

1.1. En día-medio laborable

Casi dos tercios de la población, como media, realiza al menos un desplazamiento en un día laborable.

El número de personas que se desplaza aumenta con el tamaño del municipio, especialmente en las áreas no metropolitanas, sobrepasando el 70% el porcentaje de personas que se desplazan en los municipios de más de 500.000 habitantes. Cabe destacar, sin embargo, las comunidades autónomas de Baleares y La Rioja, que pese a no contar con municipios grandes, presentan un alto porcentaje de población con desplazamientos.

Personas con al menos un desplazamiento, según tamaño del municipio (%)



La realización o no de desplazamientos está fundamentalmente influida por la actividad económica de las personas, ya que son aquellas sujetas a la denominada “movilidad obligada” (estudiantes y ocupados) las que presentan, lógicamente, mayor movilidad. Por el contrario, en un día medio, hay un gran porcentaje de jubilados, niños y personas dedicadas a las labo-

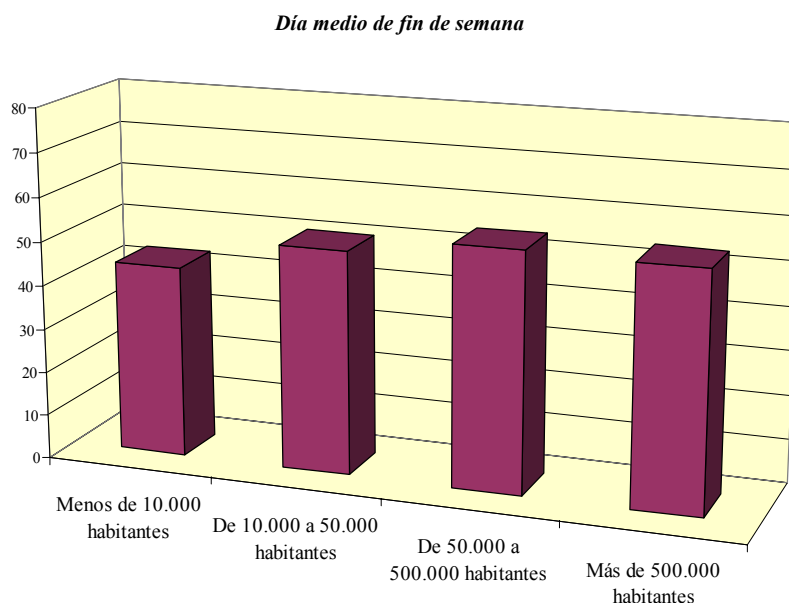
res del hogar que no se desplazan. Como consecuencia de este comportamiento, se observa que las personas de edades medias, y especialmente los varones, son los que realizan mayor número de desplazamientos. Sin embargo, para un mismo grupo de actividad económica, las diferencias por edad y sexo están mucho más atenuadas.

1.2 En día-medio de fin de semana

El número de personas sin desplazamientos aumenta de forma significativa en los fines de semana, llegando casi al 50% de la población.

También se observa, tal como se ha dicho para desplazamientos en días laborables, un incremento en el porcentaje de personas con desplazamientos según aumenta el tamaño de los municipios, aunque de magnitud menor.

Personas con al menos un desplazamiento, según tamaño del municipio (%)



En la mayoría de las comunidades autónomas el descenso en fin de semana de las personas con desplazamientos es más o menos homogéneo, oscilando en valores cercanos al 20%. Cabe destacar no obstante, el comportamiento de Madrid y Cataluña, donde el descenso es de aproximadamente el 30%.

En La Rioja ocurre lo contrario, siendo similar el número de personas que se desplazan en día-medio laborable y en día-medio de fin de semana.

La menor movilidad se registra en todos los grupos de actividad y, como era de esperar, son ocupados y estudiantes los grupos en los que es más acusado el descenso en el número de desplazamientos, si bien continúan siendo los grupos con mayor movilidad.

2. DESPLAZAMIENTOS.

Según los datos de MOVILIA a lo largo de una semana se producen casi 500 millones de desplazamientos, con una media de 78 millones en día-medio laborable y 53 millones en día-medio de fin de semana.

Cada persona realiza, en término medio, 12 desplazamientos a la semana, aunque, como se verá a continuación, este dato presenta gran variabilidad en los distintos segmentos considerados.

En este apartado conviene recordar que cada desplazamiento viene caracterizado por el motivo que lo origina, de tal forma que cuando cambia el motivo, se considera que se produce un nuevo desplazamiento.

Consecuentemente, la vuelta al lugar de origen se considera como desplazamiento independiente por lo que, generalmente, toda salida del hogar implica al menos dos desplazamientos: el de llegada al lugar donde se cumple el objetivo que lo ha motivado y el de vuelta a la residencia.

2.1. En día-medio laborable

En un día medio laborable se realizan 1,9 desplazamientos por persona.

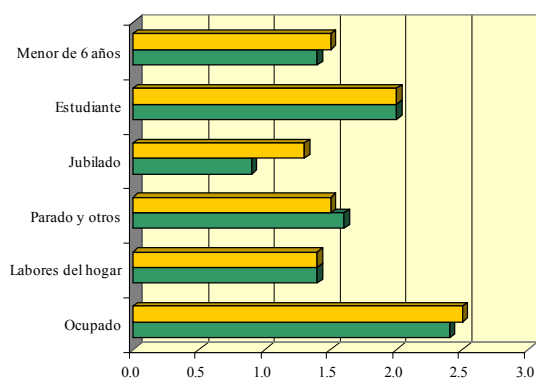
Si consideramos sólo las personas con movilidad, la media es de 2,9 desplazamiento-día.

La actividad económica es la variable que más influye en la intensidad de la movilidad, ya que los grupos sujetos a la “movilidad obligada” son los que presentan, lógicamente, mayor número de desplazamientos: 2,5 en media los ocupados y 2,0 los estudiantes. Los jubilados y las personas dedicadas al hogar presentan las medias menores, 1,1 y 1,4 respectivamente.

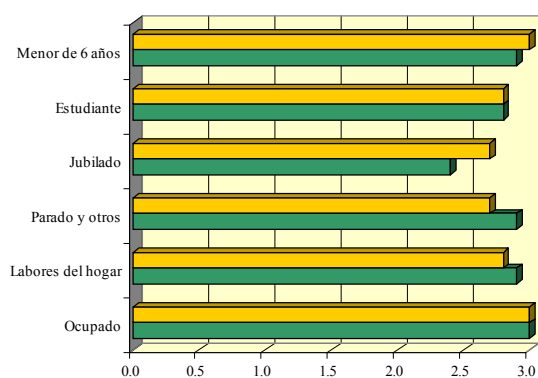
Desplazamientos según grupo de actividad económica y sexo (media por persona)

Día medio laborable

Sobre total población



Sobre población con desplazamientos



■ Varones ■ Mujeres

Este hecho se refleja también en la distribución por edad y sexo, siendo los grupos de edades intermedias, segmentos poblacionales en los que predominan ocupados y estudiantes, y especialmente los varones, debido a su mayor proporción de ocupados, los que presentan mayor movilidad. Se observa también que los varones presentan una media de desplazamientos superior a la de las mujeres en todas las actividades con excepción de labores del hogar y paro.

Asimismo, la relación creciente que se observa entre media de desplazamientos y nivel de estudios puede igualmente estar condicionada por la correlación existente entre edad y nivel de estu-

dio alcanzado, por una parte, y entre el nivel de estudios y la relación con la actividad económica, por otra.

Los residentes en municipios de menos de 10.000 habitantes, que representan casi la cuarta parte del total de la población, son los que presentan una movilidad más baja. En este resultado no puede dejar de influir el hecho de que sean precisamente estos municipios los que tienen un mayor porcentaje de personas de edad avanzada. Es significativo también el hecho de que la residencia o no en áreas metropolitanas no tiene una incidencia clara sobre la cantidad de movilidad.

2.2. En día-medio de fin de semana.

En un día-medio de fin de semana se realizan 1,3 desplazamientos por persona y 2,5 desplazamientos por persona con movilidad.

Su variabilidad es significativamente mayor que la registrada en día laborable, ya que, como se

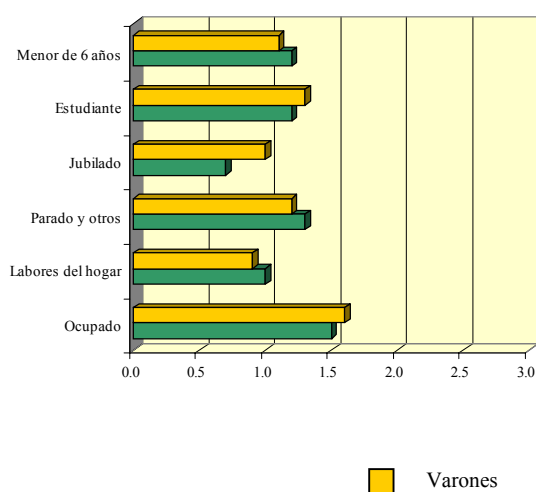
ha visto, la “*movilidad obligada*” es una variable fundamental cuyo efecto en fin de semana está claramente atenuado.

Prueba de ello es que, aunque los ocupados siguen siendo los que tienen una media de desplazamientos más elevada, la diferencia con respecto al resto de grupos es mucho menor.

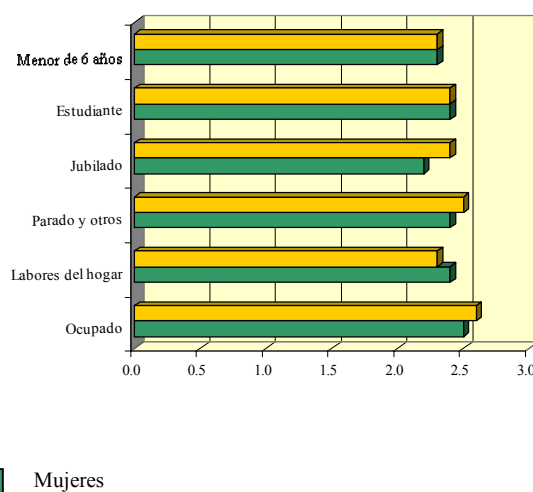
Desplazamientos según grupo de actividad económica y sexo (media por persona)

Día medio de fin de semana

Sobre total población



Sobre población con desplazamientos



A pesar de la menor incidencia del factor actividad, se sigue observando una mayor movilidad en fin de semana para la población de edad intermedia, y especialmente de varones, cuya explicación tal vez haya que buscar en las actividades de ocio.

Con respecto al tipo y tamaño de municipio es interesante señalar que en los de mayor tamaño, especialmente de las áreas metropolitanas, se observa una reducción de la movilidad en fin de semana mayor que la observada en el resto de los municipios. Los residentes de municipios de más de 50.000 habitantes de áreas metropolitanas (el 25% de la población) presentan una media de 1,2 desplazamientos día, frente a una media de 1,5 para esos mismos tamaños de municipios en áreas no metropolitanas (el 27% de la población).

3. MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS

3.1. En día medio laborable

Teniendo en cuenta que el motivo “*volver a la vivienda*” es, por sus propias características, un motivo inducido, es la movilidad obligada la que explica, en los días laborables, la mayor parte de la movilidad.

Los motivos de trabajo y estudio alcanzan el 53% de todos los desplazamientos distintos a los de la vuelta a la vivienda, el 76% de los desplazamientos de los ocupados y casi el 70% de los de los estudiantes. Los desplazamientos de las personas dedicadas a labores del hogar y de los parados tienen motivos más variados: ocio, compras, acompañar a personas, dar paseos y realizar visitas se distribuyen porcentualmente

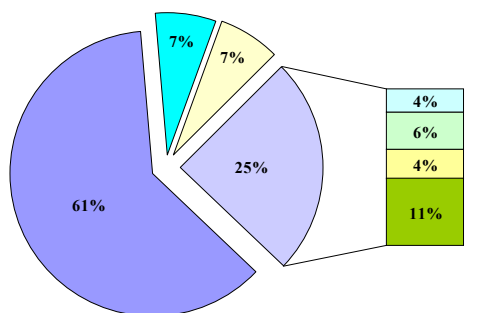
de forma muy parecida. Los jubilados tienen también un comportamiento específico predominando los motivos de pasear (el 37% de sus desplazamientos distintos a los de vuelta) y el de realizar compras (el 11%). La movilidad de los menores de 6 años está totalmente subordinada a su condición, en algunos casos de estudiantes (el 38% de sus desplazamientos) y por su papel de acompañantes en los desplazamientos de otras personas mayores (el 24%).

Consecuentemente con lo expuestos más arriba y considerando la desigual distribución por edad y sexo de la actividad económica, se observa como algo más del 60% de los desplazamientos de los varones están motivados por trabajo o estudios, frente al 43% de las mujeres, colectivo en el que los desplazamientos para realizar compras o acompañar a personas (25% la suma de las dos) tienen mucha más importancia que en los varones (10%).

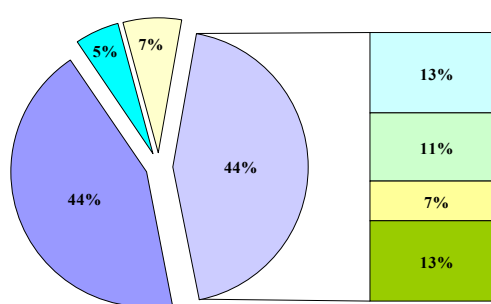
Motivo de los desplazamientos según sexo y motivo (%)

Día medio laborable

Varones



Mujeres



■ Trabajo o estudio ■ Ocio ■ Paseos ■ Compras ■ Acompañar a personas ■ Visitas ■ Otros motivos

La motivación según edad está también claramente determinada por la actividad: en las personas de menor edad tiene mayor importancia el motivo estudios, en las edades intermedias el motivo trabajo y en las personas de mayor edad los motivos del tipo paseos y compras.

3.2. En día medio de fin de semana.

Las relacionadas con el ocio son, como era previsible, las motivaciones principales de los desplazamientos en fin de semana: el 30% actividades generales de ocio, el 18% visitas a familiares y amigos y el 15% paseos.

Aún así, se sigue observando una variabilidad importante según la actividad económica de las

personas. Los desplazamientos por motivo de trabajo siguen siendo importantes para los ocupados incluso en fin de semana, fundamentalmente por los desplazamientos en sábado. También los desplazamientos por compras tienen relativa importancia en este colectivo, con un porcentaje claramente superior del de día laborable.

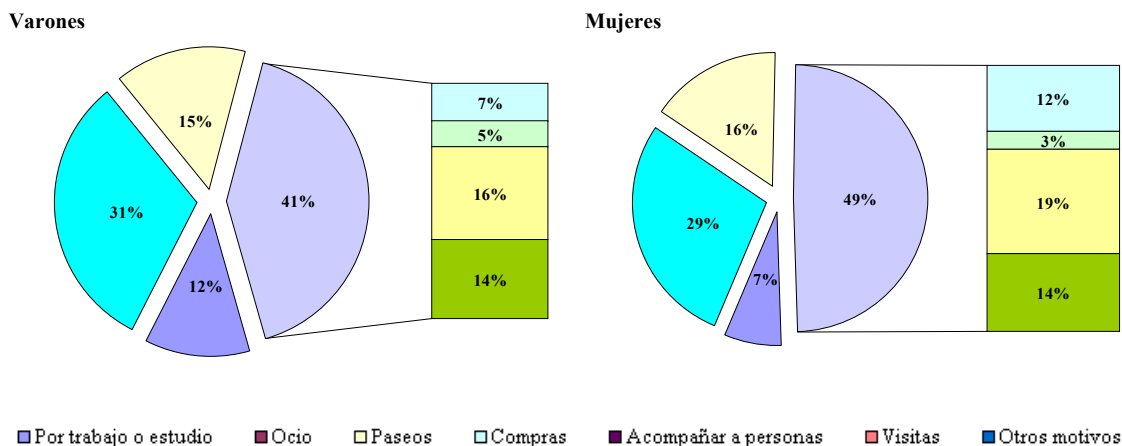
En las personas dedicadas a tareas del hogar, al igual que las jubiladas, tienen mayor importancia relativa los paseos. Los parados y los estudiantes son los colectivos en los que más incidencia tienen los desplazamientos por ocio: más de un 40% de los desplazamientos en ambos casos.

Las diferencias por sexo no son muy significativas, en la motivación de fin de semana, o al menos no tan significativas como en los días laborables, aunque en los varones tiene mayor

importancia que en las mujeres los desplazamientos por motivo de trabajo y por ocio, y en las mujeres hay más desplazamientos por compras y por visitas a familiares y amigos.

Motivo de los desplazamientos según sexo y motivo (%)

Día medio de fin de semana



Más notable es la variabilidad de los motivos para los distintos grupos de edades. En las edades más pequeñas, los desplazamientos se producen fundamentalmente para visitar a familiares o amigos o para realizar actividades de ocio, en las edades intermedias tienen una importancia relevante las actividades de ocio y en los más mayores son los paseos los motivos fundamentales de los desplazamientos.

Con una primera visualización de los datos, no puede quedar duda que es el coche (incluyendo las motocicletas), el medio principal utilizado en los desplazamientos.

4. MODO PRINCIPAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS

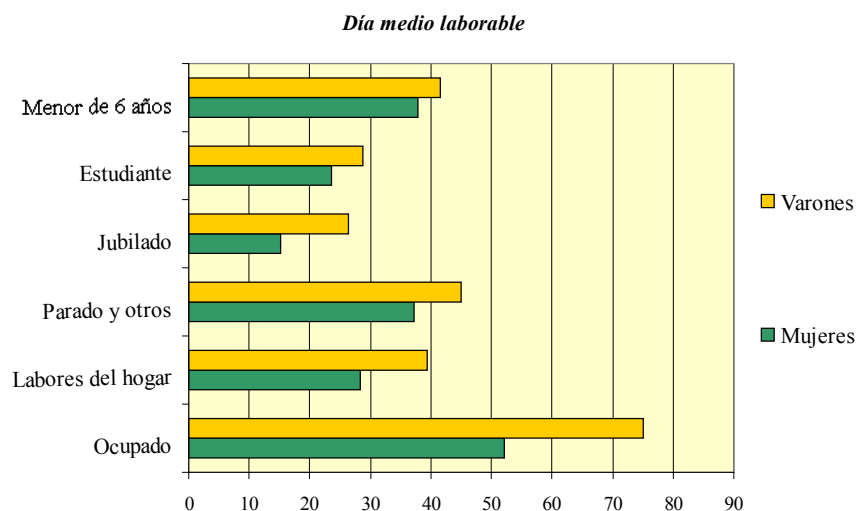
4.1. En día laborable medio.

El concepto modo principal, tal y como se explica en el apartado de metodología, es una noción operativa basada en la distancia que en media se recorre con cada modo. Se utiliza para caracterizar los desplazamientos y no tiene, por tanto, ninguna significación cualitativa.

Casi la mitad de los desplazamientos utilizan el coche como medio principal del mismo, llegando al 56 % cuando el motivo del desplazamiento es ir al lugar de trabajo o estudios.

Son los ocupados, y especialmente los varones los más propensos a la utilización del coche. Este último colectivo utilizan el coche como medio principal en el 75% de sus desplazamientos. Este porcentaje para las personas ocupadas de sexo femenino baja de forma importante hasta el 52%.

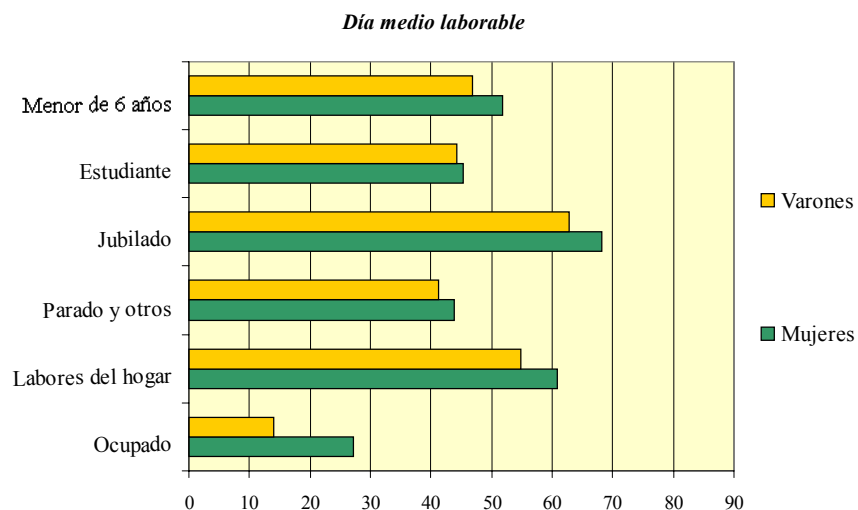
Modo principal del desplazamiento según actividad económica y sexo. (Coche en %)



En el polo opuesto a los ocupados se encuentran las personas dedicadas a labores del hogar y los jubilados, que realizan más del 60% de sus desplazamientos a pie.

Los estudiantes se desplazan principalmente a pie y aunque el coche es el segundo modo utilizado en sus desplazamientos, es en este colectivo en donde la utilización del transporte público tiene mayor importancia relativa.

Modo principal del desplazamiento según actividad económica y sexo. (Pie en %)



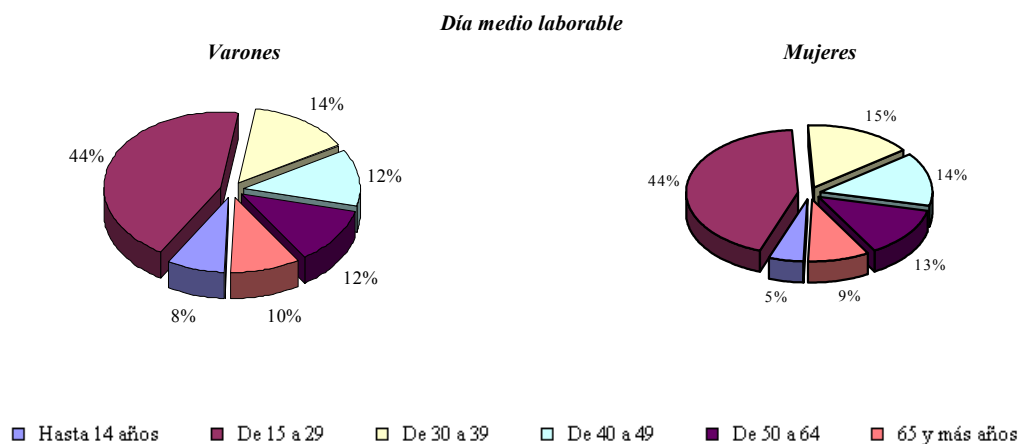
En el análisis de los modos de transporte es imprescindible considerar el tipo de municipio, dada la desigual incidencia del transporte público urbano. Es en los municipios grandes, donde, por sus propias características, existe este tipo de transporte y es, por tanto, utilizado con más frecuencia en sustitución, principalmente, del coche. En los municipios de más de 500.000

habitantes la utilización en un 23% de transporte público urbano hace reducir hasta el 35% la utilización del coche. En cambio, los residentes en municipios de menos de 500.000 habitantes, que utilizan el transporte público en menor medida, recurren en un 55% de los desplazamientos al coche.

También la edad es una variable claramente diferenciada. Las personas entre 30 y 49 años utilizan principalmente el coche (más de un 60% de los desplazamientos) y más aún si son

varones (el 75%). En cambio los más pequeños y los más mayores van principalmente a pie. El transporte público lo utilizan preferentemente las personas de entre 15 y 40 años.

Utilización del transporte público según grupos de edad y sexo (%)



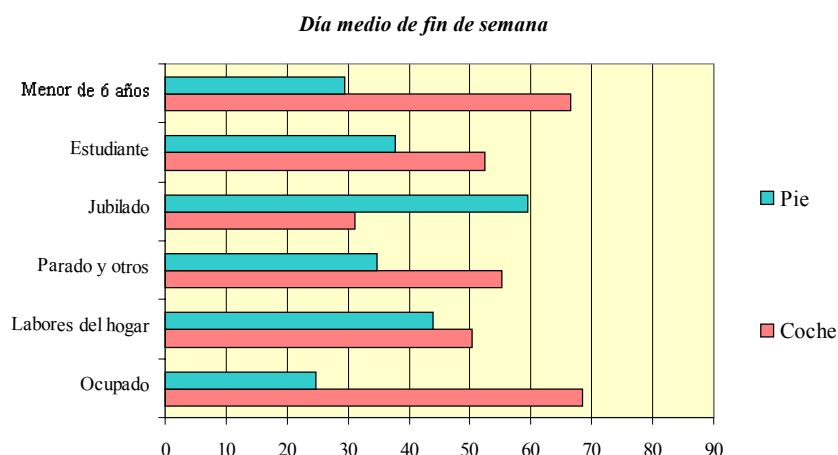
4.2. En día medio de fin de semana

La utilización del coche es aún mayor en el fin de semana: en casi el 60% de los desplazamientos es el medio principal.

Son también los ocupados, con un 68% y especialmente los ocupados varones, con un 72% el colectivo que más utiliza el coche. No obstante, los menores de 6 años son, en fin de semana, grandes consumidores de coche, llegando a las

dos terceras partes de sus desplazamientos. El de los jubilados es el único segmento de la variable analizada que no presenta el coche como medio principal en sus desplazamientos, realizando el 60% de los mismos a pie. Este modo es también relativamente importante, con un 44%, en el colectivo de labores del hogar. Estudiantes, parados y jubilados son los principales usuarios de transporte público en fin de semana, aunque su utilización es muy inferior al registrado en día-medio laborable.

Modo principal del desplazamiento según actividad económica. (Coche y pie en %)



5. CARACTERÍSTICAS TEMPORALES DE LOS DESPLAZAMIENTOS

Se analiza en este apartado el tiempo que dedican las personas a desplazarse, la duración medio de los desplazamientos y su incidencia horaria. El elemento común a todos los comentarios es la enorme variabilidad que se registra en todas las variables analizadas. Por tanto, al evaluar los datos medios no se deberá olvidar que detrás de ellos existen comportamientos muy diferenciados.

5.1. En día laborable medio

En media, una persona dedica 46 minutos a realizar desplazamientos, cifra que se eleva hasta los 71 si sólo consideramos al colectivo de personas que efectivamente se desplazan.

Ocupados y estudiantes son los grupos que más tiempo dedican a realizar desplazamientos, con una media próxima a 60 minutos en ambos casos. En cambio, si consideramos el tiempo medio de las personas que efectivamente se desplazan, son los jubilados las personas que más tiempo dedican a realizar desplazamientos: más de 80 minutos por persona que se desplaza

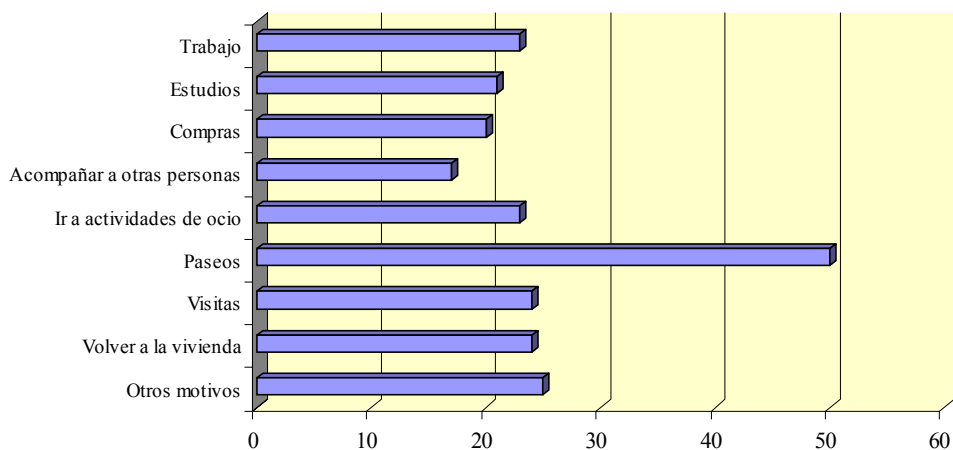
y día. En el otro extremo se encuentran los menores de 16 años: 54 minutos por persona que se desplaza y día.

Se observa que, casi como norma general, el tiempo dedicado a los desplazamientos aumenta con el tamaño del municipio, siendo también mayor en los municipios de áreas metropolitanas que en el resto de los municipios. El tamaño del municipio y la pertenencia o no a áreas metropolitanas influye también de forma notable en la duración de los desplazamientos, fundamentalmente por los motivos de trabajo y de ocio.

Los desplazamientos realizados por paseo son los de duración más larga, con una media de 50 minutos. Para el resto de los motivos la duración media es bastante menor y con valores relativamente más homogéneos. La menor duración la presenta el motivo de acompañar a niños o a otras personas (17 minutos), y las mayores duraciones los motivos de trabajo, y de visitas a familiares o amigos (con valores cercanos a los 24 minutos).

Tiempo medio de los desplazamientos según motivo (minutos)

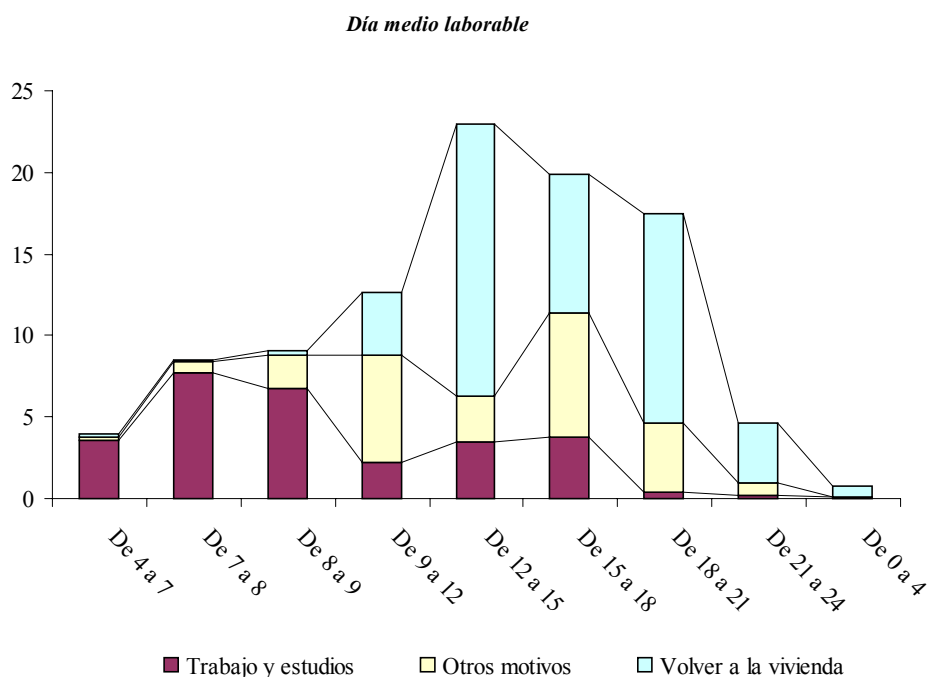
Día medio laborable



El inicio de los desplazamientos está muy condicionado al motivo del mismo: casi dos tercios de los desplazamientos por trabajo se inician entre las 4h. y las 9h. de la mañana, y las dos terceras partes de los desplazamientos por estudios se inician entre las 7h. y las 9h. En cambio,

la mitad de los desplazamientos por compras se inicia entre las 9h. y las 12h. y un tercio se inicia por la tarde. Los intervalos más frecuentes de vuelta a la vivienda principal se producen entre las 12h. y las 15h. y entre las 18h. y las 21h.

Hora de inicio de los desplazamientos según motivo (%)



5.2 En día medio de fin de semana

En fin de semana la media de tiempo dedicada por persona a los desplazamientos es de 39 minutos, inferior a la de día laborable, debido al menor número de personas que se desplazan, En cambio, es mayor en fin de semana la duración media considerando sólo al colectivo de personas que se desplaza, cifra que llega a los 76 minutos.

El comportamiento por actividad económica es muy similar al de diario: son los ocupados y estudiantes los que más tiempo dedican a des-

plazamientos y son los jubilados los que se desplazan los que más tiempo emplean. No obstante se observa una mayor homogeneidad que en día laborable.

También se dedica más tiempo a los desplazamientos en los municipios grandes y en las áreas metropolitanas, aunque en fin de semana la duración media de los desplazamientos es más homogénea que en día de diario.

Los desplazamientos por motivo de estudio son los más largos, aunque no hay que olvidar que en fin de semana este tipo de desplazamiento

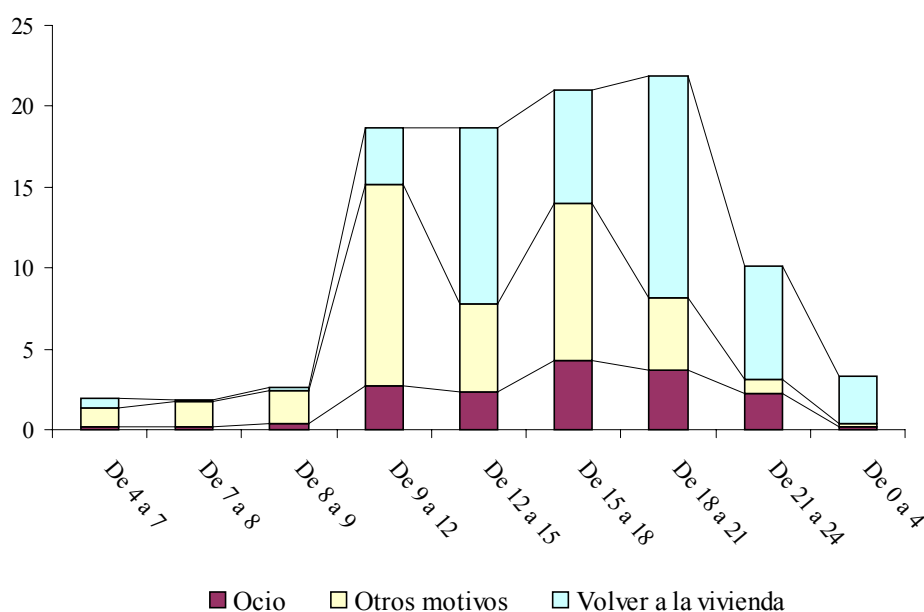
tiene carácter marginal. Excluyendo ese motivo, vuelven a ser los paseos los desplazamientos más largos, llegando a más de la hora los realizados en los municipios grandes de las áreas metropolitanas.

Por último, y como era de esperar, se produce

un retraso en el inicio de los desplazamientos con respecto al día de diario, debido fundamentalmente al menor peso de los desplazamientos por trabajo y estudios, que como se ha visto, son los que antes se inician. También es interesante observar el retraso que se produce en el motivo “vuelta a casa”.

Hora de inicio de los desplazamientos según motivo (%)

Día medio de fin de semana



6. TRAYECTOS

Tal y como se explica en el apartado de metodología, un desplazamiento, que está caracterizado por el motivo que lo origina, puede realizarse en uno o más trayectos, caracterizado cada uno de éstos por el modo de transporte utilizado.

La mayoría de los desplazamientos se llevan a cabo en un único trayecto, es decir, con un único modo de transporte. Por tal motivo, las características generales que pueden apreciarse analizando los trayectos son bastante similares a las

que se obtienen analizando el modo principal de los desplazamientos.

6.1 En día-medio laborable

Los trayectos en coche suelen ser los de duración más corta, con una media de 21 minutos por trayecto y con un 75% de los mismos con menos de 30 minutos.

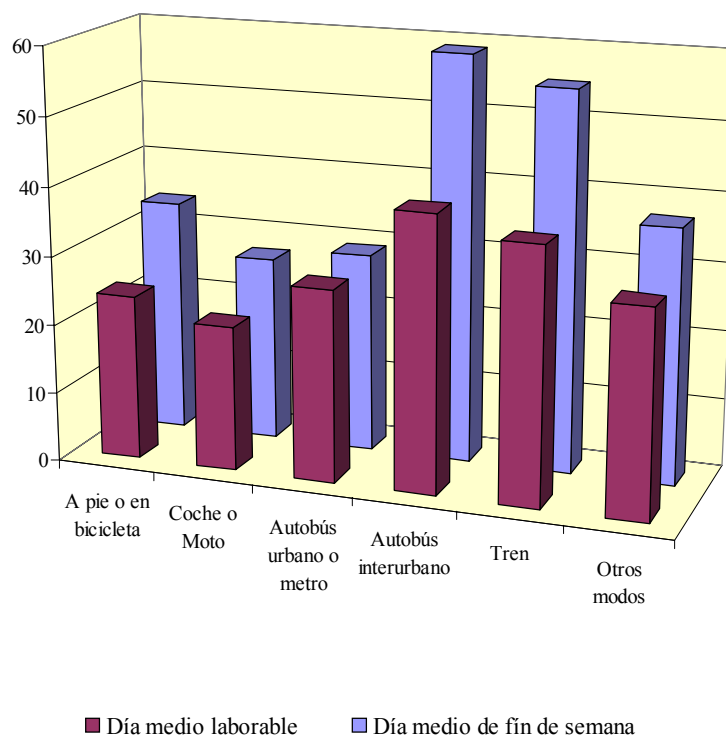
La media de los trayectos en transporte urbano colectivo es de 28 minutos, con casi las tres cuartas partes entre 15 y 45 minutos.

Las medias para los trayectos en autobús interurbano y en tren son, lógicamente mayores, dadas las características de estos transportes, con lo que suelen realizarse desplazamientos más largos. En el primer caso la media es de 40

minutos y en el segundo de 37.

Finalmente, los trayectos a pie duran en media 24 minutos, con una concentración del 40% en el tramo de 15 a 20 minutos.

Duración media de los trayectos según modo de transporte (minutos)



6.2 En día-medio de fin de semana

Los trayectos en fin de semana tienen una duración media mayor, especialmente los realizados en tren, si bien en fin de semana este medio de

transporte tiene una importancia muy baja. Los trayectos en coche, que son los que tienen mayor importancia, tienen una duración media de 27 minutos y los trayectos a pie de 34.

7. DESPLAZAMIENTOS INTERMUNICIPALES

Aunque la mayoría de los desplazamientos se producen dentro del mismo municipio de residencia, hay un componente muy importante de traslados de unos municipios a otros que llegan a alcanzar casi la cuarta parte del total de desplazamientos.

7.1 En día-medio laborable

Son los municipios pequeños, fundamentalmente de las áreas metropolitanas, los que presentan mayor índice de origen de desplazamientos intermunicipales. Aproximadamente la mitad de los desplazamientos de los residentes en municipios de menos de 50.000 habitantes de áreas metropolitanas son de este tipo, frente al 10 % de los residentes en municipios de más de 500.000. En las áreas no metropolitanas los desplazamientos intermunicipales son proporcionalmente menores en todos los tamaños, siendo también los municipios más pequeños los que presentan tasas más altas de despla-

mientos intermunicipales.

Es de señalar que estos desplazamientos suelen ser de carácter local y muy influidos por la pertenencia a las áreas metropolitanas, ya que el 30% de los desplazamientos intermunicipales tienen lugar dentro de una misma área metropolitana. Este porcentaje, para los residentes en las áreas metropolitanas, sube hasta el 90%.

7.2 En día-medio de fin de semana

El comportamiento en fin de semana presenta determinados matices en comparación al del día laborable. En los municipios de áreas no metropolitanas aumenta el porcentaje de desplazamientos intermunicipales, en todos los tamaños, y se reduce en las metropolitanas, fundamentalmente en los tamaños intermedios. También se observa una atracción menor de las áreas metropolitanas como destino de los desplazamientos intermunicipales.

II. COMENTARIO DE RESULTADOS

MOVILIA 2001

INTRODUCCIÓN

Los dos grandes grupos de viajes estudiados en esta parte de la encuesta presentan características claramente diferenciadas. En los viajes de más de 100 kms. los motivos principales son los de vacaciones y ocio, con una importante participación de los viajes por motivos profesionales, especialmente en los viajes sin pernoctación. Sin embargo, en los de menos de 100 kms. con pernoctación, y siendo aún importantes los de vacaciones y ocio, los viajes a la segunda residencia son los que tienen una preeminencia claramente mayor.

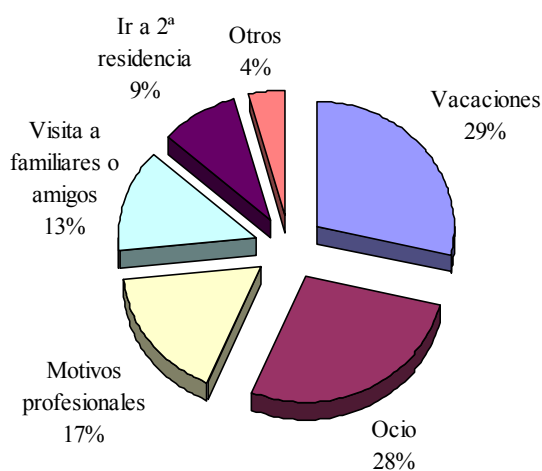
Estas distintas motivaciones tienen una incidencia notable en el perfil del viajero. En los viajes de más de 100 Km. es el colectivo de ocupados el segmento poblacional notablemente más viajero, siendo un componente importante los viajes profesionales. En cambio, en los de menos de 100 kms. con pernoctación, el grupo más viajero es el de estudiantes, por la alta incidencia de viajes de ocio y vacaciones, teniendo las personas dedicadas a labores del hogar una media más cercana a la de ocupados por el peso de los viajes a la segunda residencia.

En ambos tipos de viajes, a más y a menos de 100 Km., son los jubilados el grupo claramente menos viajero.

1. VIAJES DE MÁS DE 100 KMS.

Según los datos de la encuesta, los españoles residentes realizaron 108 millones y medio de viajes de más de 100 Km. durante el año 2001, la mayoría de ellos por motivos de vacaciones, (31 millones) o por motivos de ocio (casi 30 millones). Tal y como se explica en el apartado de “*Metodología*”, la diferencia entre unos y otros tipos de viaje viene dada por la duración de los mismos: los primeros implican 4 o más noches de pernoctación en una localidad distinta a la de origen y los segundos 3 o menos, incluyendo los de ida y vuelta en el mismo día. Se realizaron también 18 millones por motivos profesionales, 14 por el motivo específico de visitar a familiares o amigos y casi 10 por traslado a una segunda residencia. Finalmente, unos 4 millones y medio de viajes se realizaron por otros motivos, tales como compras, educación, salud, etc.

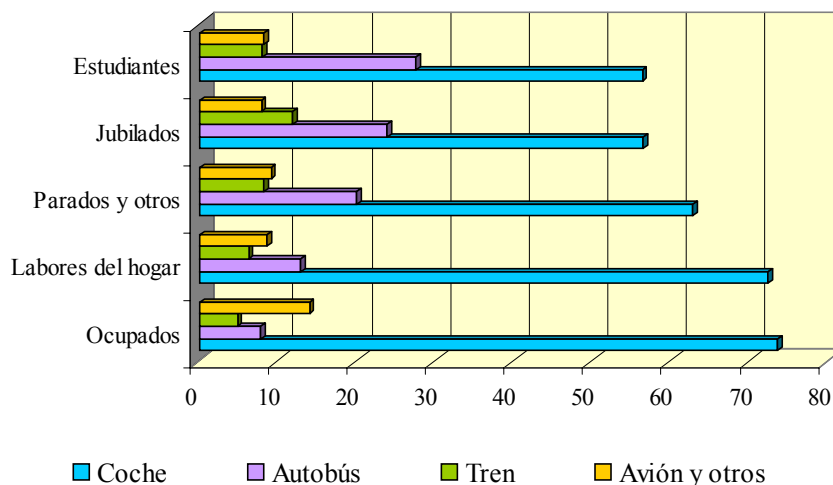
Viajes a más de 100 Km. según motivo (%)



El coche es sin duda el medio de transporte más utilizado como modo principal, en más de 75 millones de viajes. El autobús, con 13 millones y el avión con 10 son los otros dos modos más utilizados. El tren ha sido el modo principal de 6

millones y medio de viajes de este tipo. Esta prevalencia del coche se observa en todos los grupos poblacionales, pero es más notoria en ocupados y en labores del hogar que en el resto de ocupaciones.

Viajes a más de 100 Km. según modo principal (%)

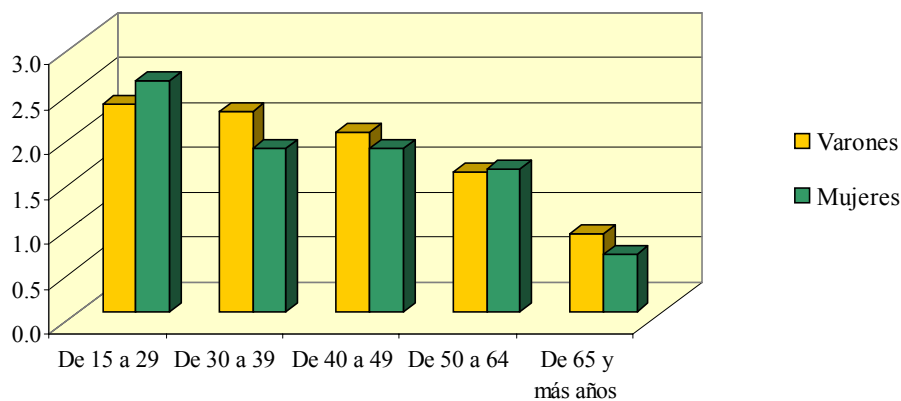


1.1. Viajes de vacaciones y ocio

Los varones hacen más viajes de este tipo que las mujeres, fundamentalmente por la realización de viajes de corta duración, ya que en los estrictamente clasificados como de vacaciones, es decir, con duración de 4 o más noches, la incidencia es mayor en las mujeres.

Atendiendo a la edad, son los más jóvenes los que realizan un mayor número de viajes de este tipo, especialmente las mujeres, apreciándose una tendencia muy clara a reducirse el número medio de viajes, en ambos sexos, según va aumentando la edad.

Viajes de ocio y vacaciones a más de 100 Km según sexo y edad (viajes por persona)

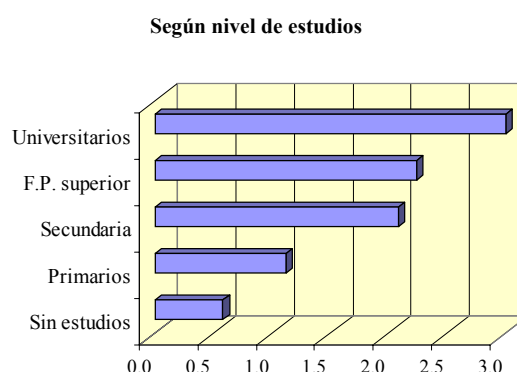
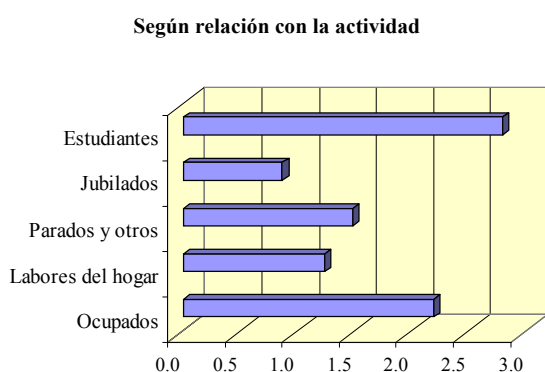


Claramente interrelacionado con el dato anterior, en el análisis de la actividad económica de los viajeros se observa que son los estudiantes los que más viajes realizan, tanto de vacaciones como de ocio, y que son los jubilados los que menos viajeros.

Del examen de la incidencia del nivel de estudios también se desprende una clara correlación,

con evidente tendencia a la propensión viajera en los sectores con niveles de estudios más altos. Tanto es así que las personas con estudios superiores realizan, en media, 6 veces más viajes de ocio y vacaciones que las personas con estudios primarios. Sin duda esta diferencia tan notable estará influida por las circunstancias socioeconómicas que enmarcan a uno y otro tipo de población.

Viajes de ocio y vacaciones a más de 100 Km (viajes por persona)



Aunque la mayoría de los viajes de vacaciones, al igual que los de ocio, se realizan en coche, la utilización de otros modos, como el avión o el tren, tienen más importancia en el primer grupo que en el segundo.

Esta diferenciación está justificada por la correlación existente entre duración y distancia: los viajes de vacaciones, por definición más largos que los de ocio, suelen tener también destinos más lejanos. En estos casos la utilización del tren o del avión es más común que en destinos más próximos.

El destino del 95% de los viajes de ocio a más de 100 Km es a una distancia inferior a los 500 Km. De ellos, casi el 95% se realizan por carretera, y fundamentalmente en coche (el 80%).

En cambio, casi las dos terceras partes de los viajes de vacaciones tienen destinos más lejanos a los 500 Km., perdiendo importancia el coche y el autobús según aumentan las distancias.

El avión es el modo principal en las largas distancias, llegando al 87% de los viajes de más de 1.000 Km., y es el segundo, después del coche, en las distancias entre 500 y 1.000 Km

Casi el 90% de los viajes de ocio y vacaciones tienen un lugar de España como destino principal. De los destinos extranjeros, Andorra, Portugal y Francia con valores muy próximos entre sí, son los países más visitados. Los viajes a otros continentes tiene carácter claramente marginal.

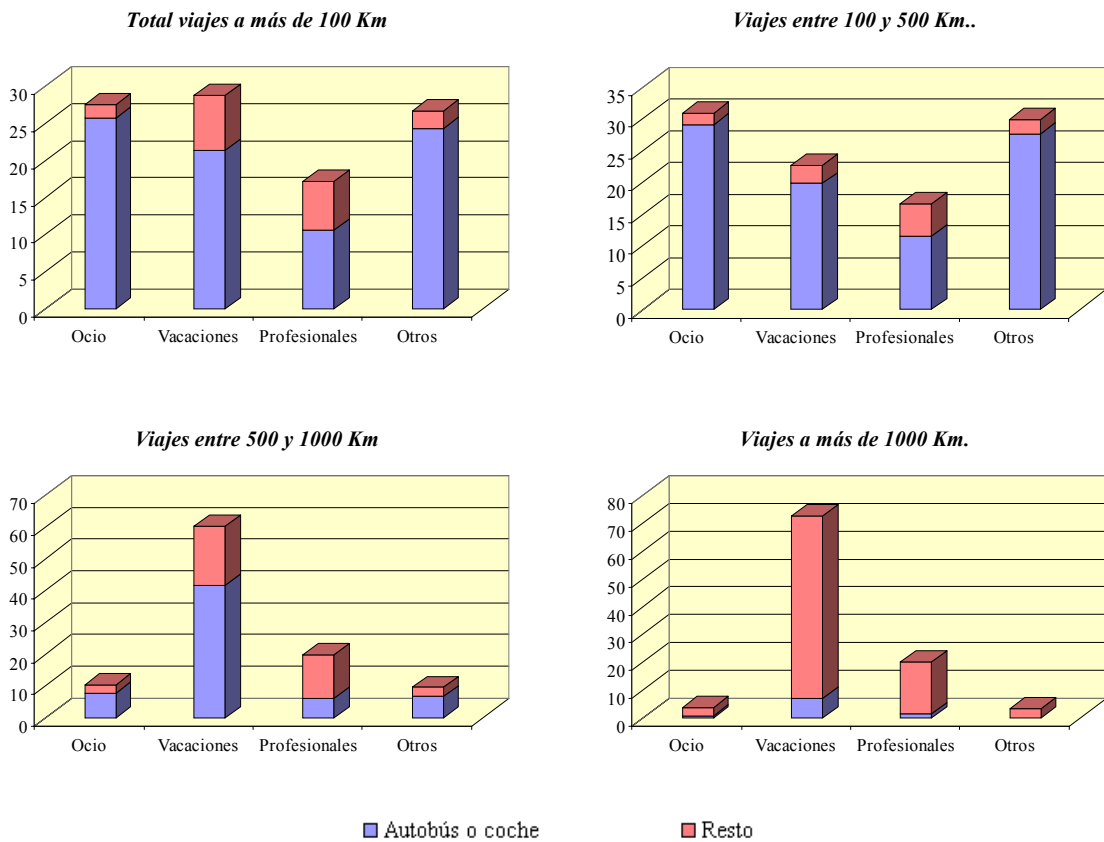
1.2. Viajes por motivos profesionales

En este epígrafe la actividad económica de las personas tiene una importancia determinante, ya que son los ocupados los que realizan fundamentalmente este tipo de viajes, aunque también están registrados viajes de este tipo realizados por parados y estudiantes, pero sin apenas importancia cuantitativa.

De todos los motivos utilizados para la clasificación de los viajes, es el realizado por motivos profesionales el que presenta una menor propensión a la utilización del coche.

Sólo el 57% de este tipo de viajes lo tienen como modo principal, mientras que este porcentaje para los viajes realizados por cualquier otro motivo alcanza el 72%.

Viajes a más de 100 Km.. según distancia, modo y motivo (%)



La explicación de este dato no parece que esté, como era el caso de las vacaciones, en la mayor distancia de este tipo de viajes, ya que un porcentaje muy elevado de los mismos se realiza a distancias inferiores a 500 kms. y aún en éstos el coche tiene menor importancia relativa que en el resto de viajes. En la rapidez o en la comodidad que puede suponer la utilización del tren o del avión debe estar probablemente la explicación de este dato.

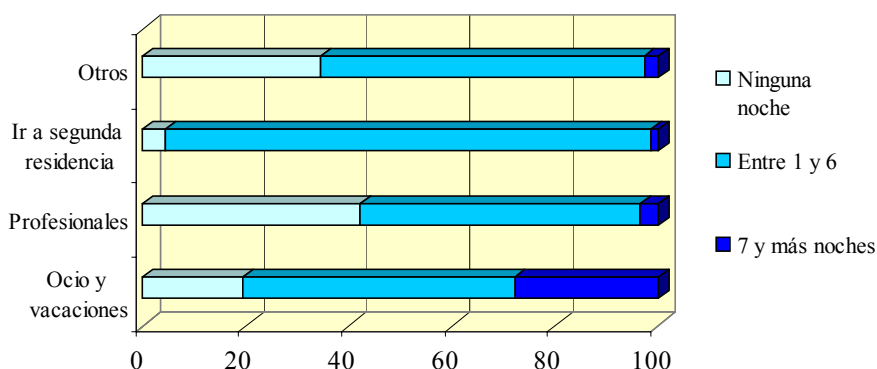
Adicionalmente, la duración del viaje es un factor importante ligado al modo de transporte. En los de ida y vuelta en el mismo día, el transporte por carretera, y especialmente el coche, tiene una preponderancia clara. En cambio en los viajes con pernoctación el tren y el avión tienen mayor importancia relativa. Por ejemplo, en los viajes entre 100 y 500 Km, la utilización del avión o el tren es el doble en viajes con pernoctación que en viajes sin pernoctación.

1.3 Otros motivos

El perfil de los viajes por el resto de motivos sigue el mismo esquema general que el de los viajes analizados hasta ahora: son los ocupados, los jóvenes y los varones los grupos más viajeros y el coche es el modo más utilizado, que sobrepasa el 80% en el caso de viajes a la segunda vivienda.

No obstante, como elemento característico de este grupo residual y dada la importancia de los viajes a segunda residencia, es de señalar la mayor incidencia de los viajes con pernoctación (el 95% en el caso mencionado de la segunda residencia) y de corta distancia (el 98% de los viajes a la segunda vivienda están en el intervalo entre 100 y 500 Km)

Tramo de duración de los viajes de más de 100 Km según motivo (%)

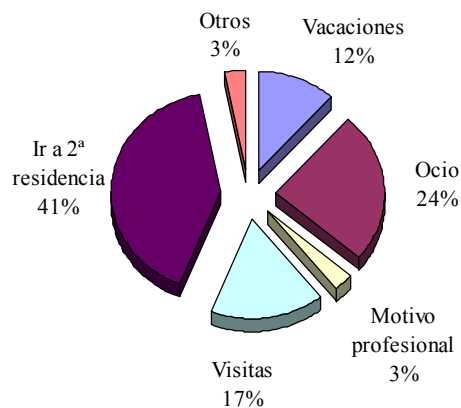


2. VIAJES A MENOS DE 100 KMS CON PERNOCTACIÓN.

Dada la cercanía del destino impuesta en este grupo, las motivaciones quedan claramente condicionadas y presentan un comportamiento diferenciado con respecto a lo visto para los viajes a más de 100 Km.: se reduce notablemente la incidencia de las vacaciones, aumenta Pernoctación

la de los viajes de ocio de corta duración y los viajes por motivo profesionales prácticamente desaparecen, ya que para distancias cortas el comportamiento habitual en estos viajes es la ida y la vuelta en el mismo día. También se observa un aumento importante en los motivos de visitas a familiares y de viajes a la segunda residencia, previsiblemente porque al estar más cerca se hacen más viajes.

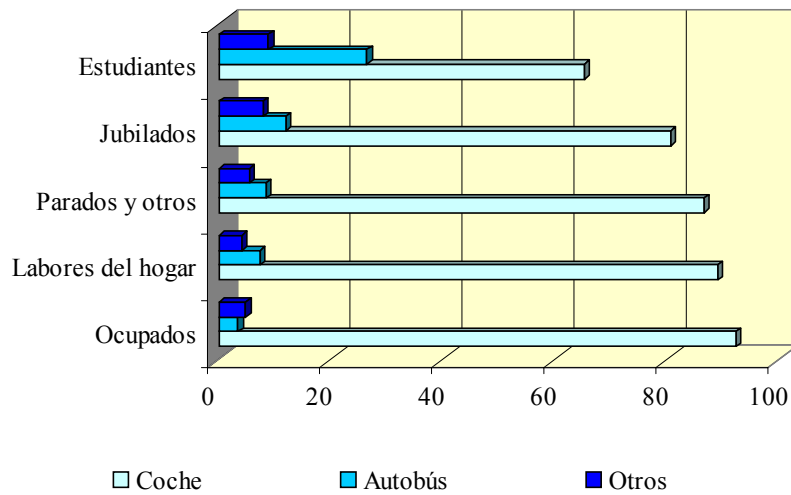
Viajes a menos de 100 Km.con pernoctación según motivo (%)



En los viajes de menos de 100 kms., como era previsible, el coche es aún más utilizado que en los viajes de más de 100 Km, siendo el modo principal del 86% de los viajes.

El autobús y el tren mantienen cierta importancia en determinados grupos poblacionales, especialmente en los menores de 30 años y en los mayores de 65.

Viajes a menos de 100 Km. con pernoctación según modo principal (%)



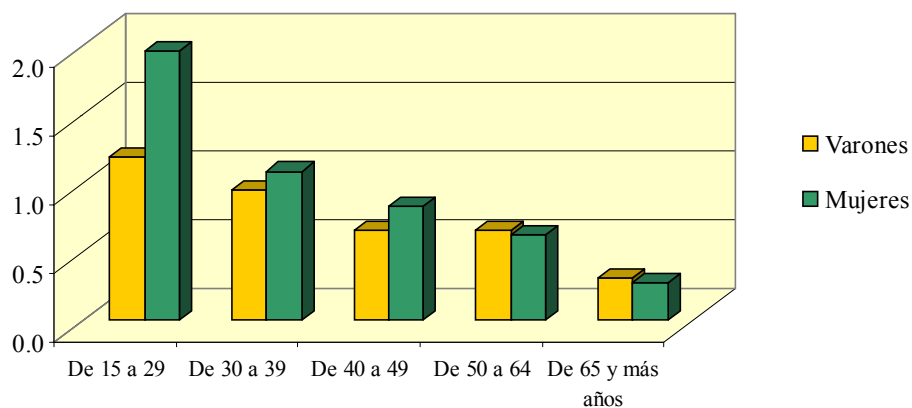
2.1 Viajes de vacaciones y de ocio

Son también los estudiantes el grupo más viajero y con diferencia ligeramente mayor con respecto al resto de grupos. No obstante, siguen siendo los ocupados, por su importancia cuantitativa, los que realizan más viajes, casi la mitad de los de este tipo.

Por otra parte, las mujeres hacen más viajes de este tipo que los hombres, especialmente en los grupos de edad de hasta 50 años.

El coche es el modo principal en el 85% de estos viajes y en casi un 10% lo es el autobús. Queda clara, por tanto, la importancia del transporte por carretera en este tipo de viajes.

Viajes de ocio y vacaciones a menos de 100 Km con pernoctación según sexo y edad (viajes por persona)



2.2 Viajes a la segunda residencia

Este es el motivo más importante para los viajes de menos de 100 kms. con pernoctación, ya que al estar analizando viajes que, por su definición, son de distancia corta y con al menos una noche fuera de la localidad de origen, las segundas residencias constituyen un evidente foco de generación de viajes.

Las mujeres son ligeramente más viajeras que los hombres, pero con comportamientos diferenciados para cada grupo de edad: las más jóvenes son las que más utilizan la segunda residencia, muy por encima de los varones de la misma edad, pero en cambio, las mujeres de más de 65 años son las que menos viajan a una segunda residencia, muy por debajo de los varones de ese grupo.

Por actividad económica, el comportamiento es bastante similar en los grupos de ocupados, estudiantes y labores del hogar, y significativa-

mente menor en los grupos de jubilados y parados.

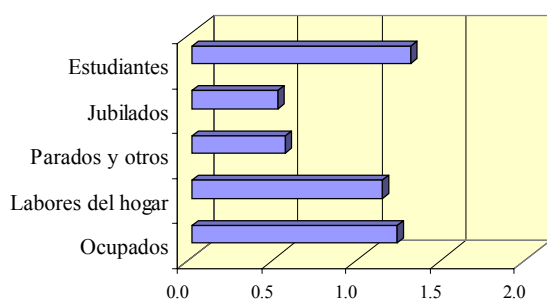
Por nivel de estudios se observa una tendencia muy clara de aumento de viajes a la segunda residencia según aumenta el nivel de estudios.

Tal y como se ha dicho en otro apartado, la conocida relación entre nivel de estudios y condición socioeconómica debe influir sin duda en la posesión de segunda residencia y, por tanto, en la posibilidad de viajar a la misma.

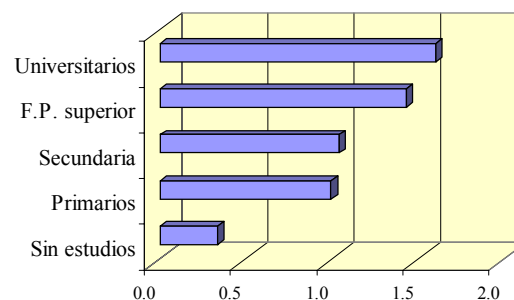
Por último, poco se puede decir con relación al modo de transporte, ya que la práctica totalidad de los viajes, el 93 %, se realizan en automóvil. El segundo modo utilizado es el autobús, en un 4% de los viajes.

Viajes a la segunda residencia a menos de 100 Km con pernoctación (%)

Según relación con la actividad



Según nivel de estudios



3. FLUJOS REGIONALES

Considerando el criterio utilizado para la distinción de los dos grandes grupos de viajes analizados, que está basado en la distancia de los mismo, es lógico que la mayoría de los viajes de más de 100 kms. (el 75%) se realicen entre comunidades autónomas distintas, y la que mayoría de los viajes de menos de 100 kms. (el 82%) se realicen dentro de la misma comunidad autónoma.

En este apartado van a analizarse los flujos entre comunidades autónomas, utilizando de forma conjunta los datos de los dos grupos de viajes analizados.

Lo primero que se observa es que las comunidades con mayor población generan el mayor número de viajes. Madrid es la comunidad con mayor número de viajes de procedencia, aunque no sólo por su importancia demográfica, sino también por ser sus residentes los más viajeros: 7,19 viajes por persona y año. En el polo contrario se encuentran los residentes en las islas, que son los menos viajeros, con valores, tanto en Baleares como en Canarias, cercanos a los 3,4 viajes por año.

Las comunidades que más viajes reciben son, en este orden, Andalucía, Cataluña, Castilla y León y la Comunidad Valenciana. Entre las cuatro suman el 50% de los destinos de todos los viajes. Sin embargo, las características son muy distintas en cada una de estas cuatro comunidades. Tanto en Andalucía como en Cataluña más del 75% de los viajes son interiores, es decir, su origen está en la misma comunidad. En cambio, casi la mitad de los viajes con destino a Valencia tienen su origen en una comunidad distinta y ésta proporción supera las dos terceras partes en el caso de los viajes con destino a Castilla y León.

Aunque en estas cuatro comunidades los viajes de vacaciones son los más numerosos, en Andalucía y Valencia tienen una importancia mucho mayor: el 70% de los viajes intercomunitarios en la primera comunidad, y el 60% la segunda. En cambio, y siempre teniendo en cuenta el

origen intercomunitario, en Cataluña tiene una gran importancia relativa los viajes por motivo de trabajo y en Castilla y León los de visitas a familiares y amigos y los viajes a la segunda residencia.

Otras comunidades que son también receptoras de viajes son Castilla-La Mancha, con una gran importancia relativa los viajes a la segunda residencia y Madrid, donde destacan los viajes por motivos profesionales.

Con respecto a los flujos concretos, destacan los de Madrid con Castilla y León y con Castilla-La Mancha, en ambos casos con un componente importante de visitas a familiares y amigos y de viajes a la segunda residencia. También son importantes los flujos con origen en Madrid y destino Valencia y Andalucía, en ambos casos con una importancia fundamental de las vacaciones y el ocio.

Los flujos más importantes que no tienen como origen a Madrid son los que van de Cataluña al resto de Europa, por ocio y vacaciones fundamentalmente, de Castilla-La Mancha a Madrid, con especial importancia de motivos profesionales y visitas a familiares y amigos y del País Vasco a Castilla y León, fundamentalmente por ocio y vacaciones, pero también con gran importancia de visitas a familiares y amigos y de viajes a segunda residencia.

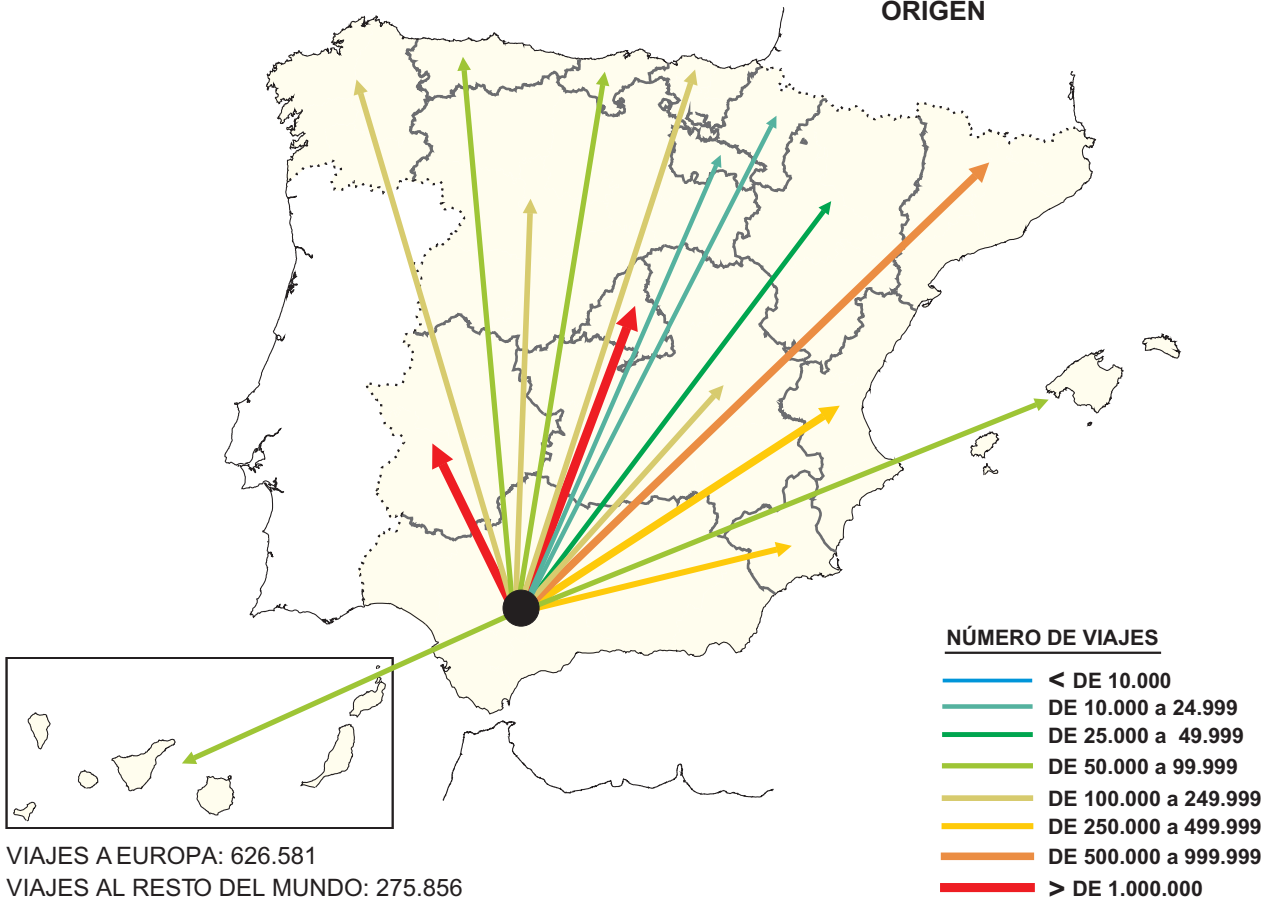
Por último, es interesante analizar los flujos bidireccionales, es decir, considerando cada par de comunidades autónomas en la doble dirección origen-destino.

Desde esta perspectiva, los dos ejes con mayor número de viajes son Madrid y Castilla-La Mancha y Madrid con Castilla y León, que en conjunto sobrepasan el 20% de todos los viajes intercomunitarios.

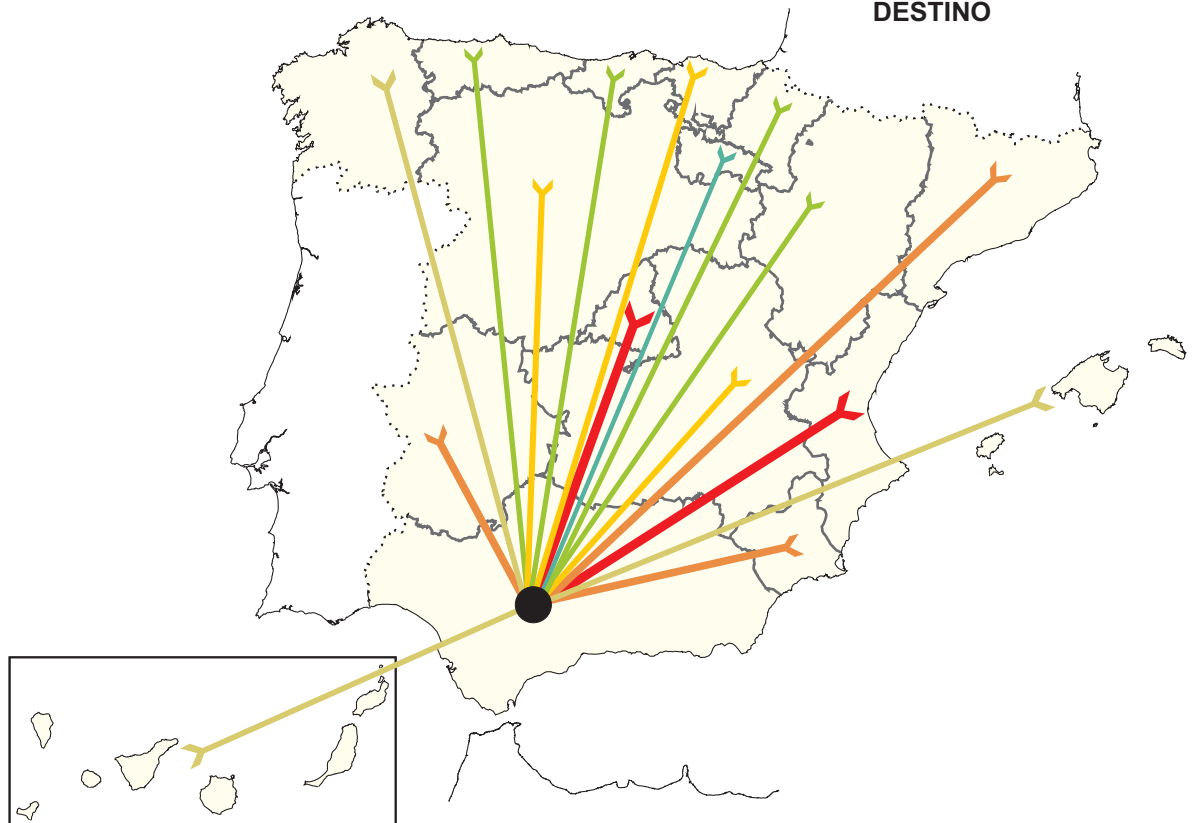
También son importantes los flujos Madrid-Andalucía y Madrid-Comunidad Valenciana, siendo el eje Comunidad Valenciana con Castilla-La Mancha el 5º en importancia y primero en el que no aparece Madrid.

FLUJOS DE VIAJES. ANDALUCÍA

ORIGEN

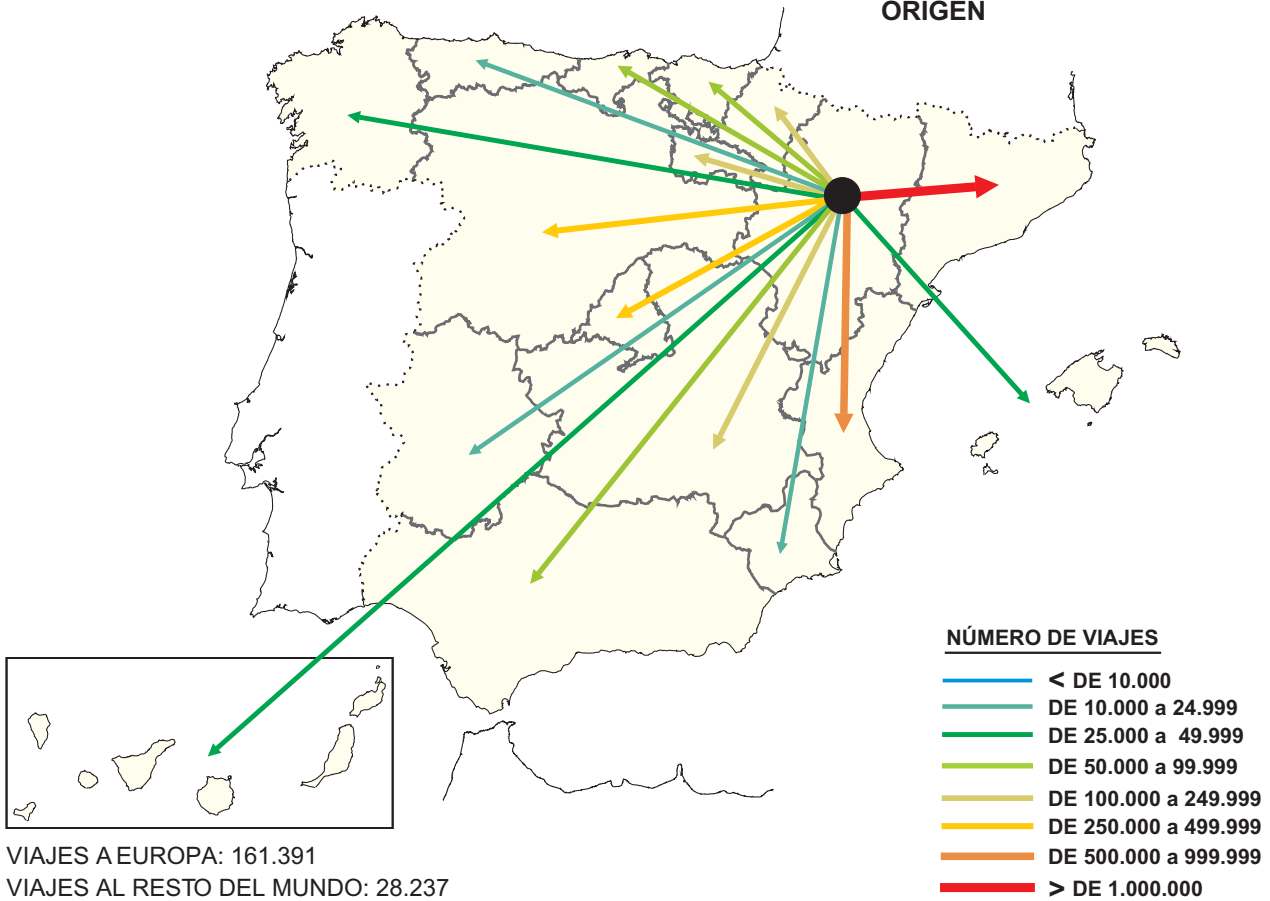


DESTINO



FLUJOS DE VIAJES. ARAGÓN

ORIGEN

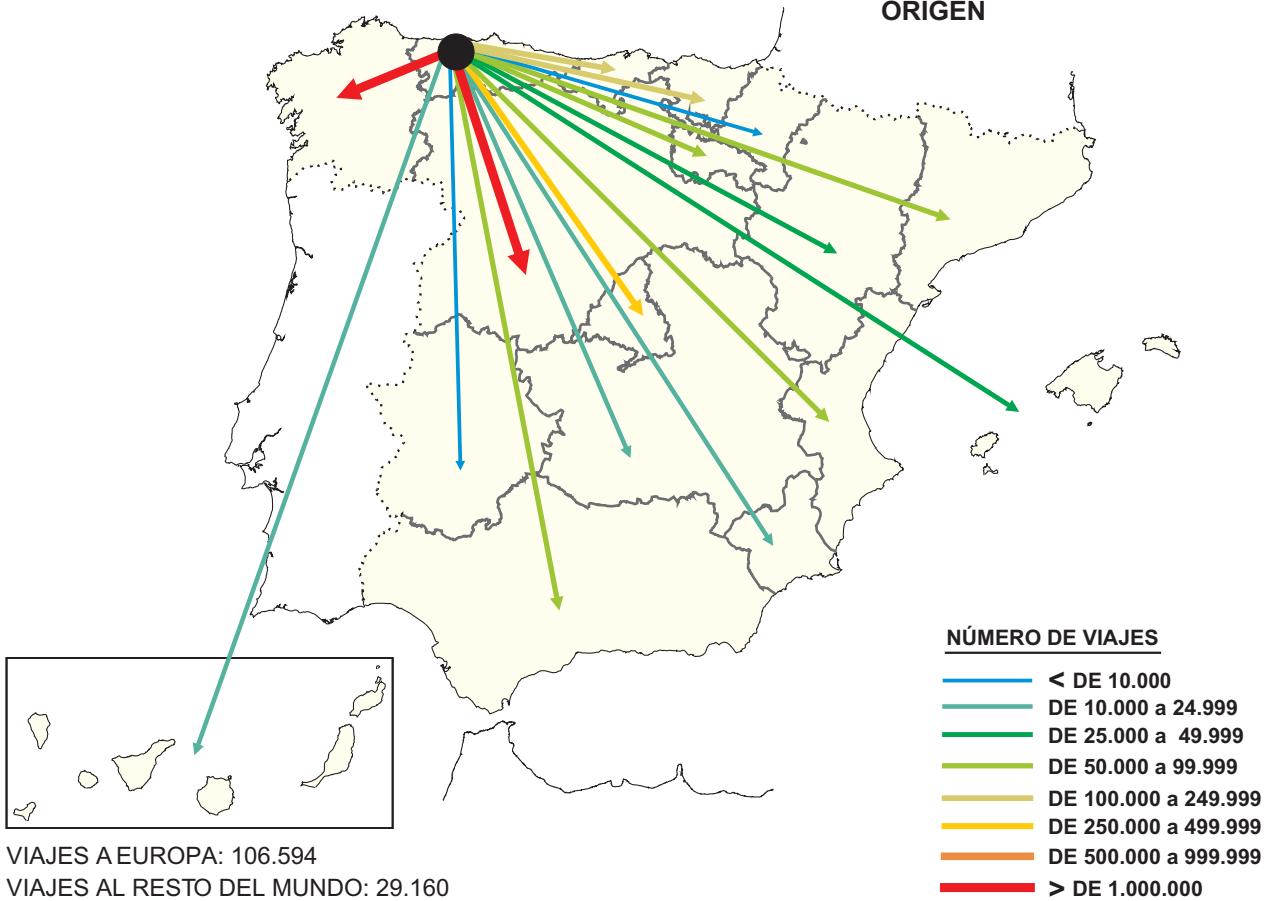


DESTINO

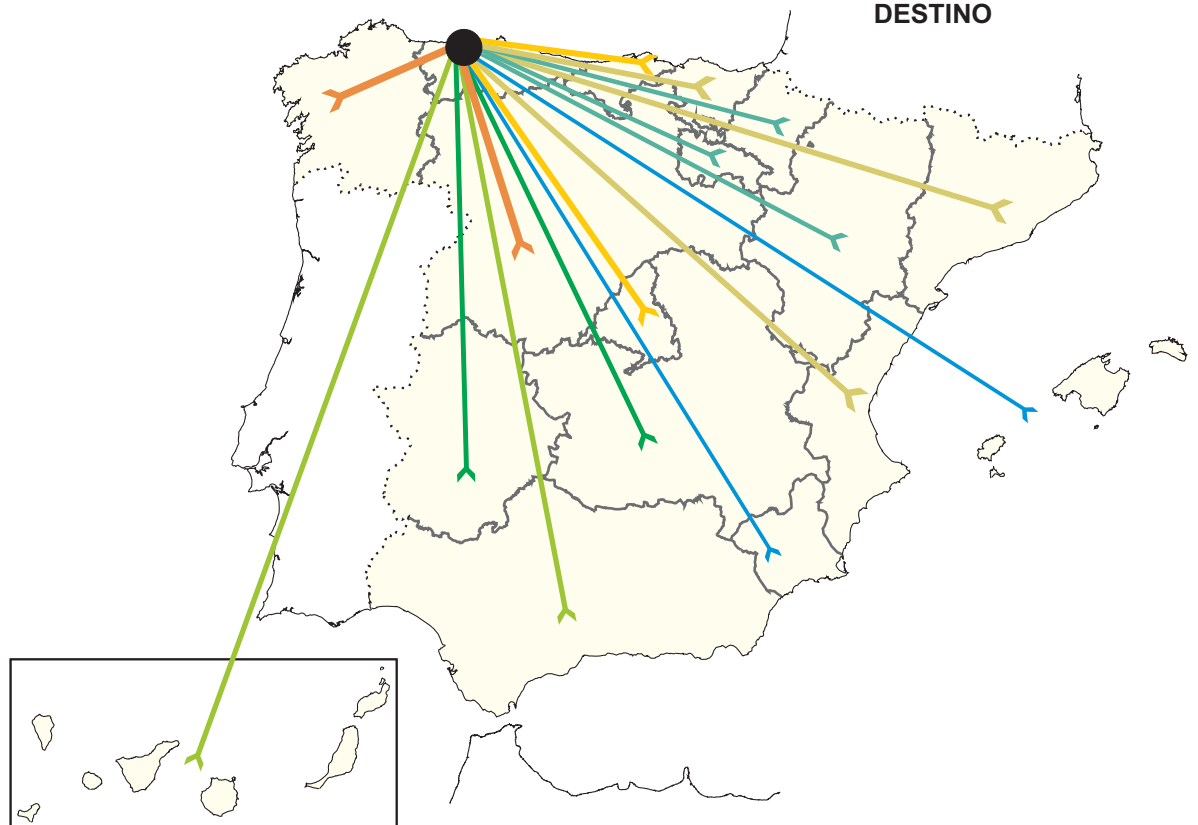


FLUJOS DE VIAJES. PRINCIPADO DE ASTURIAS

ORIGEN

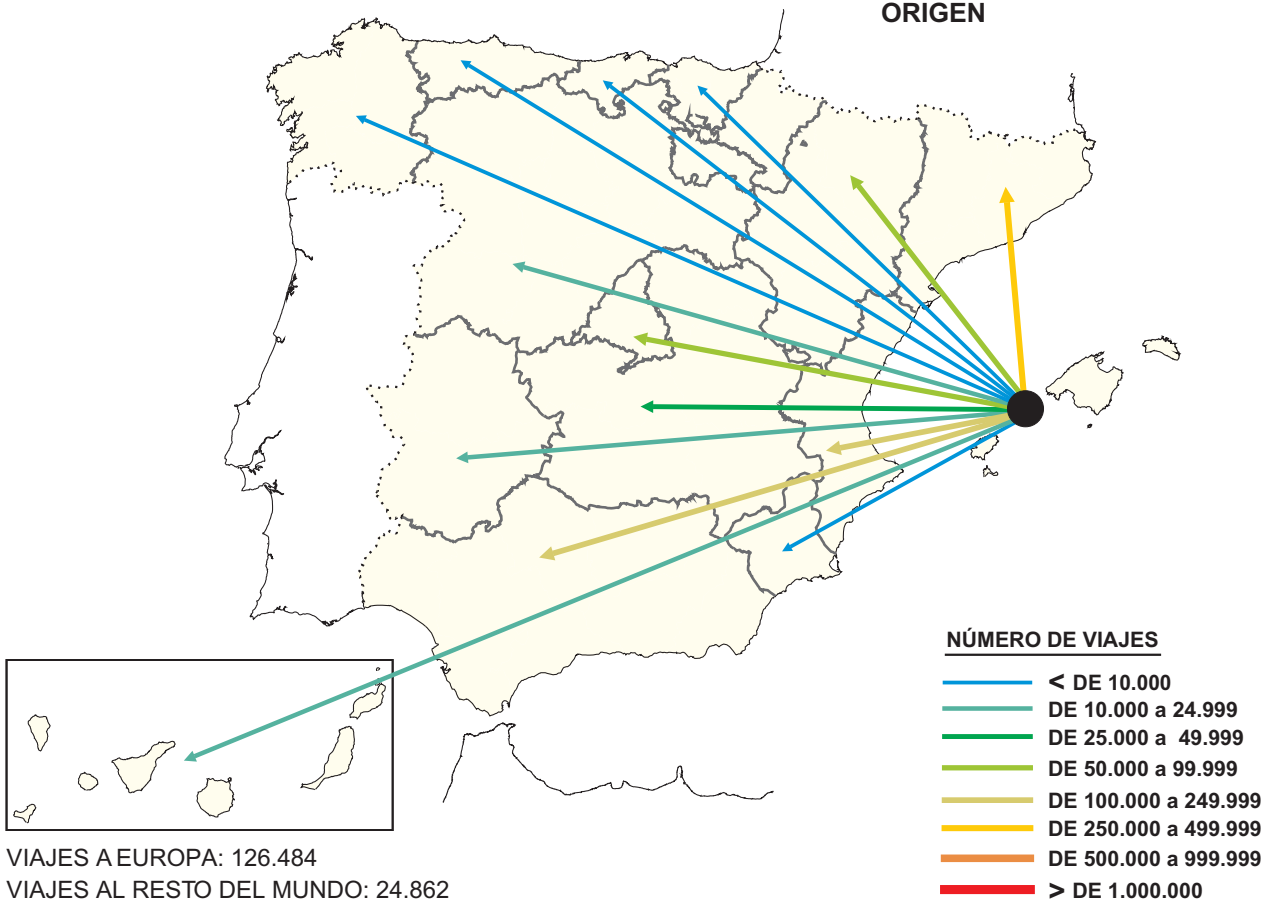


DESTINO

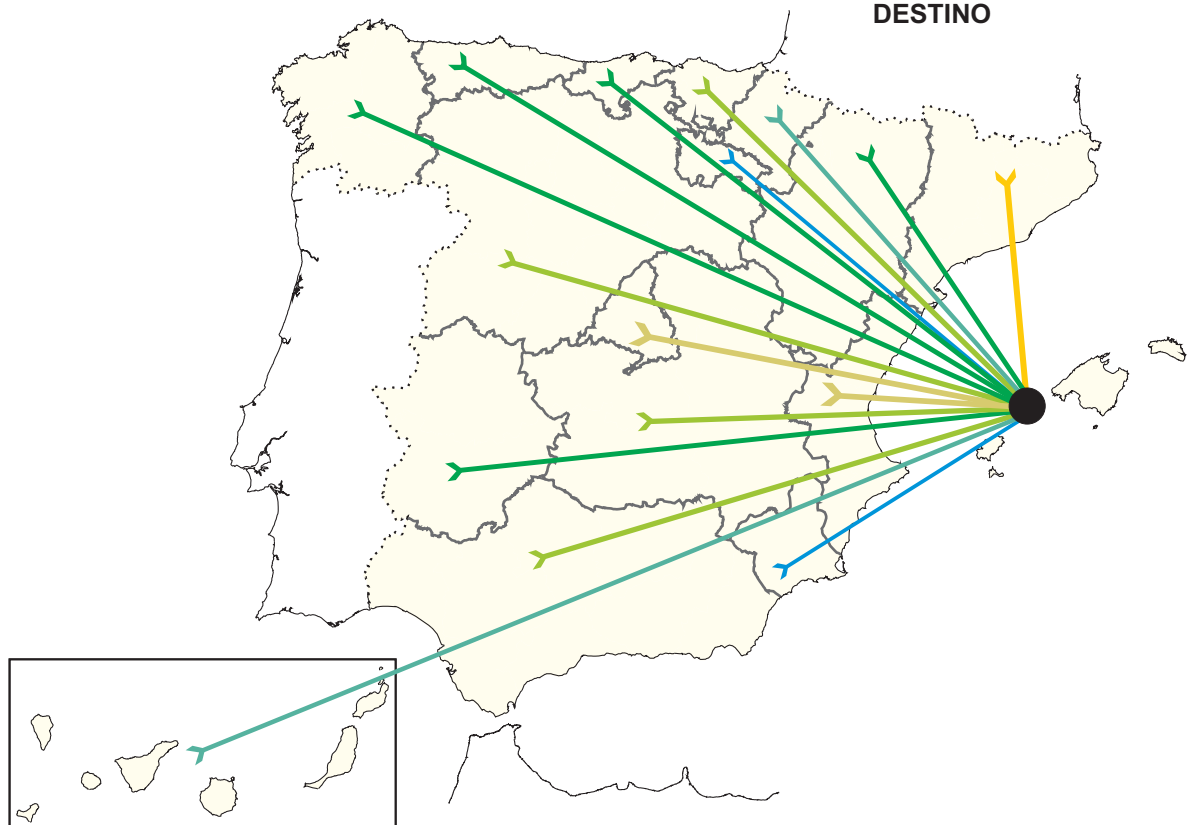


FLUJOS DE VIAJES. ILLES BALEARS

ORIGEN

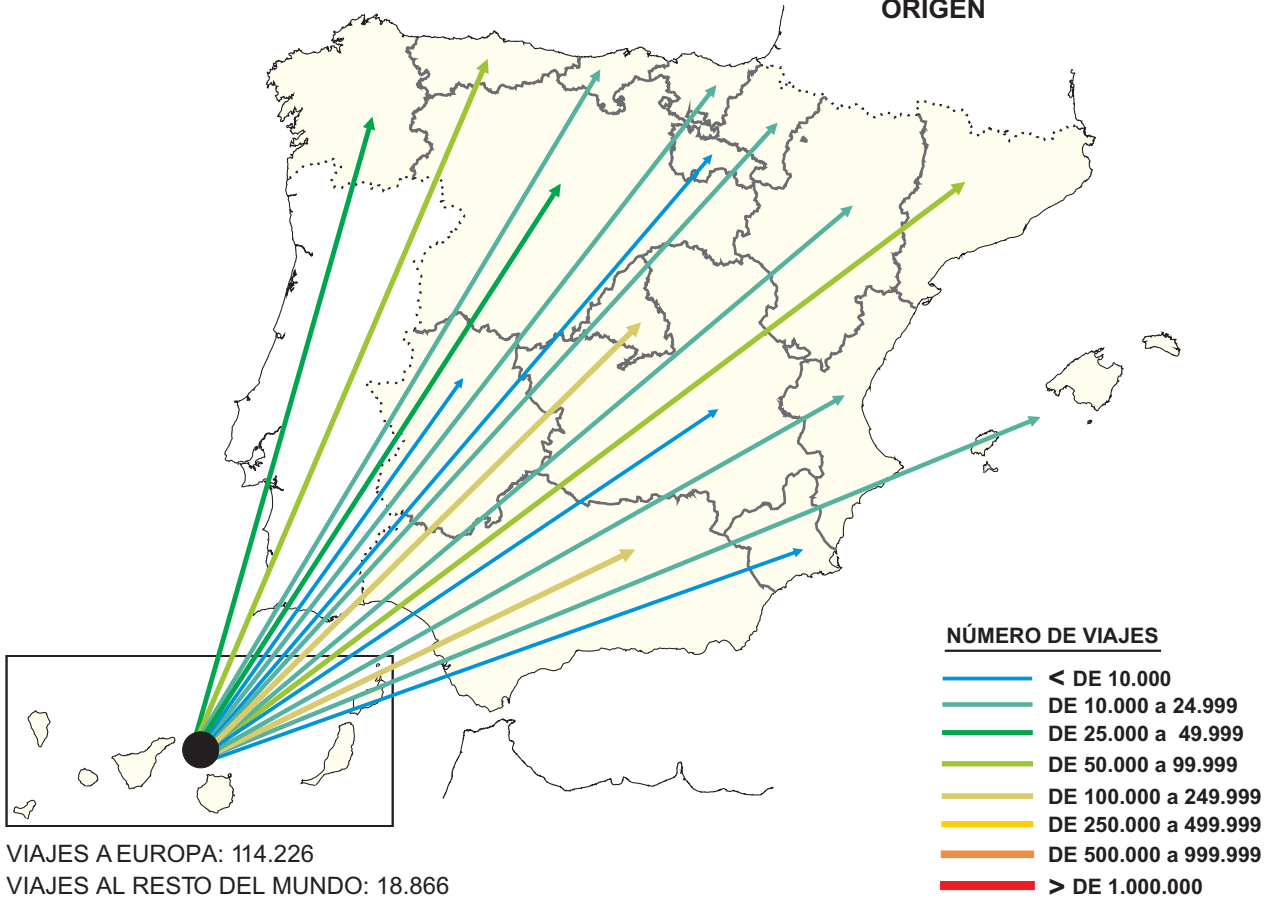


DESTINO

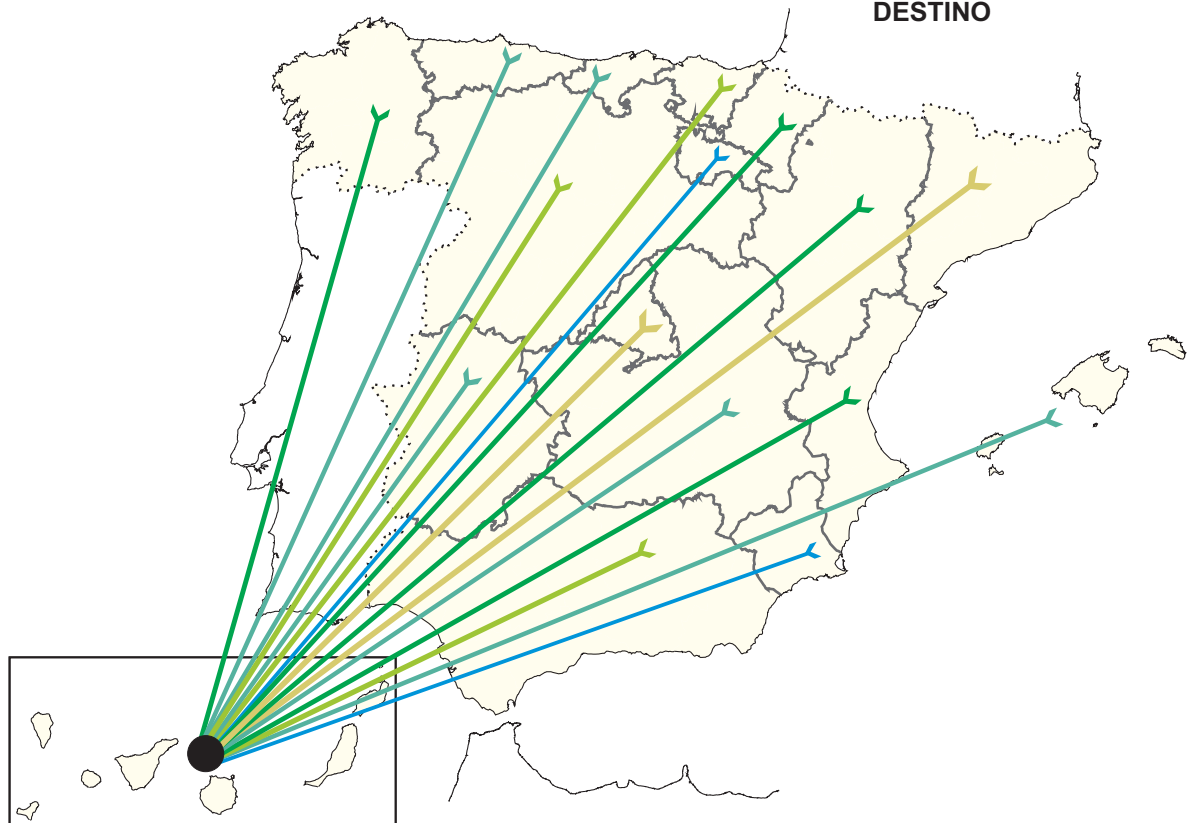


FLUJOS DE VIAJES. CANARIAS

ORIGEN

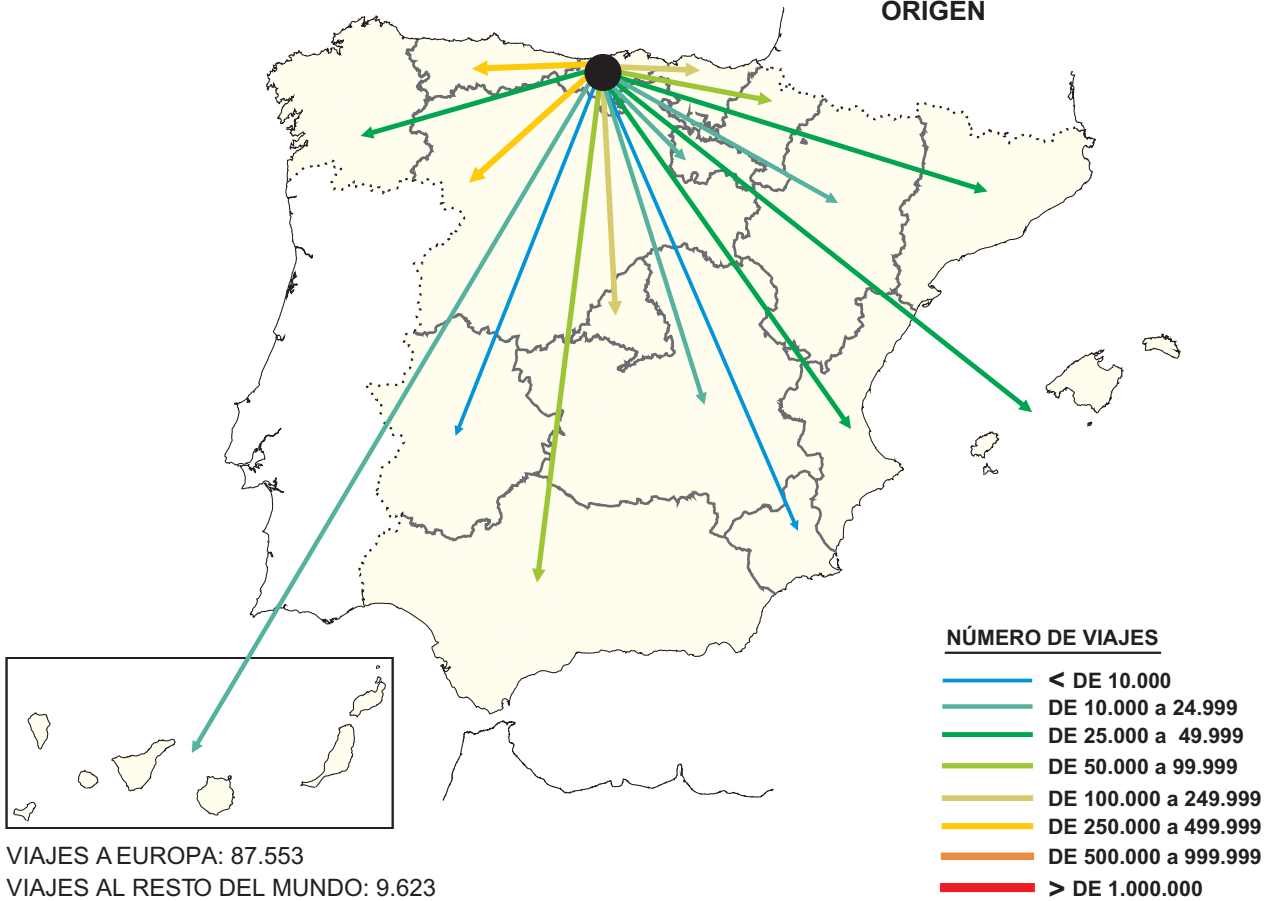


DESTINO

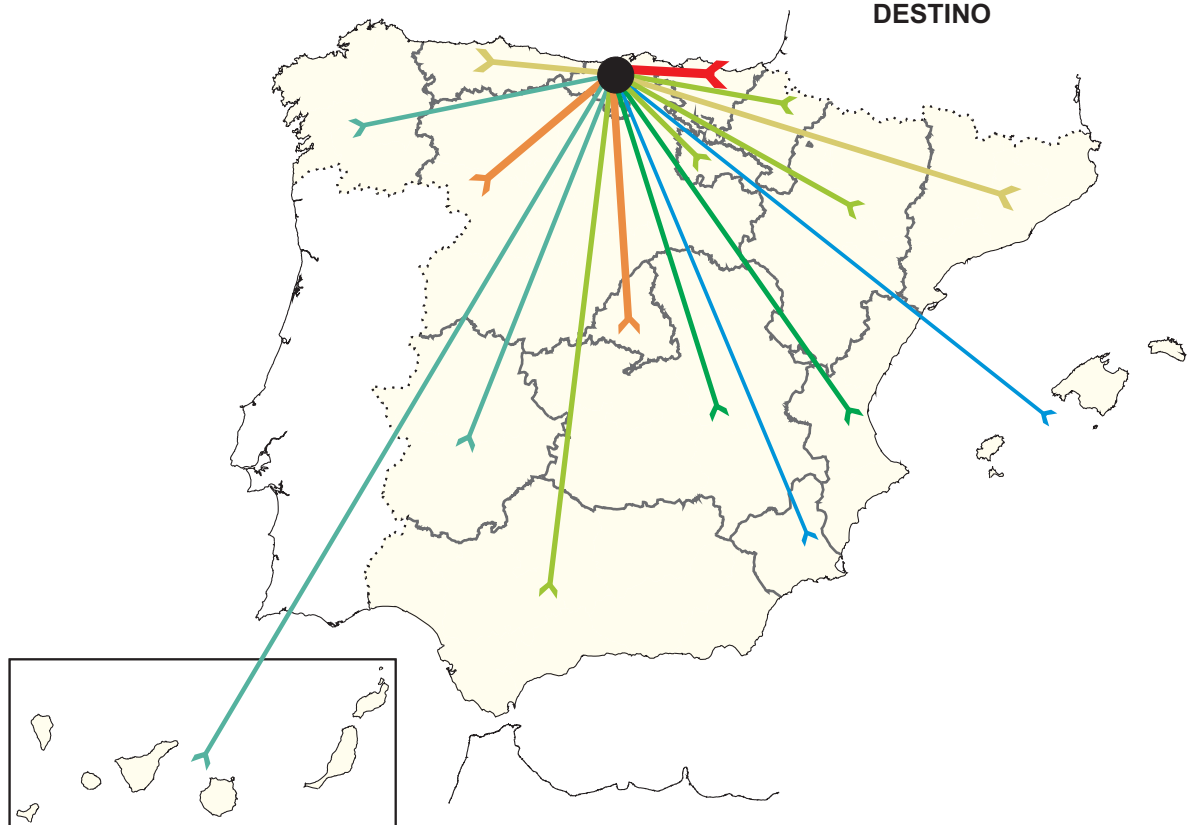


FLUJOS DE VIAJES. CANTABRIA

ORIGEN

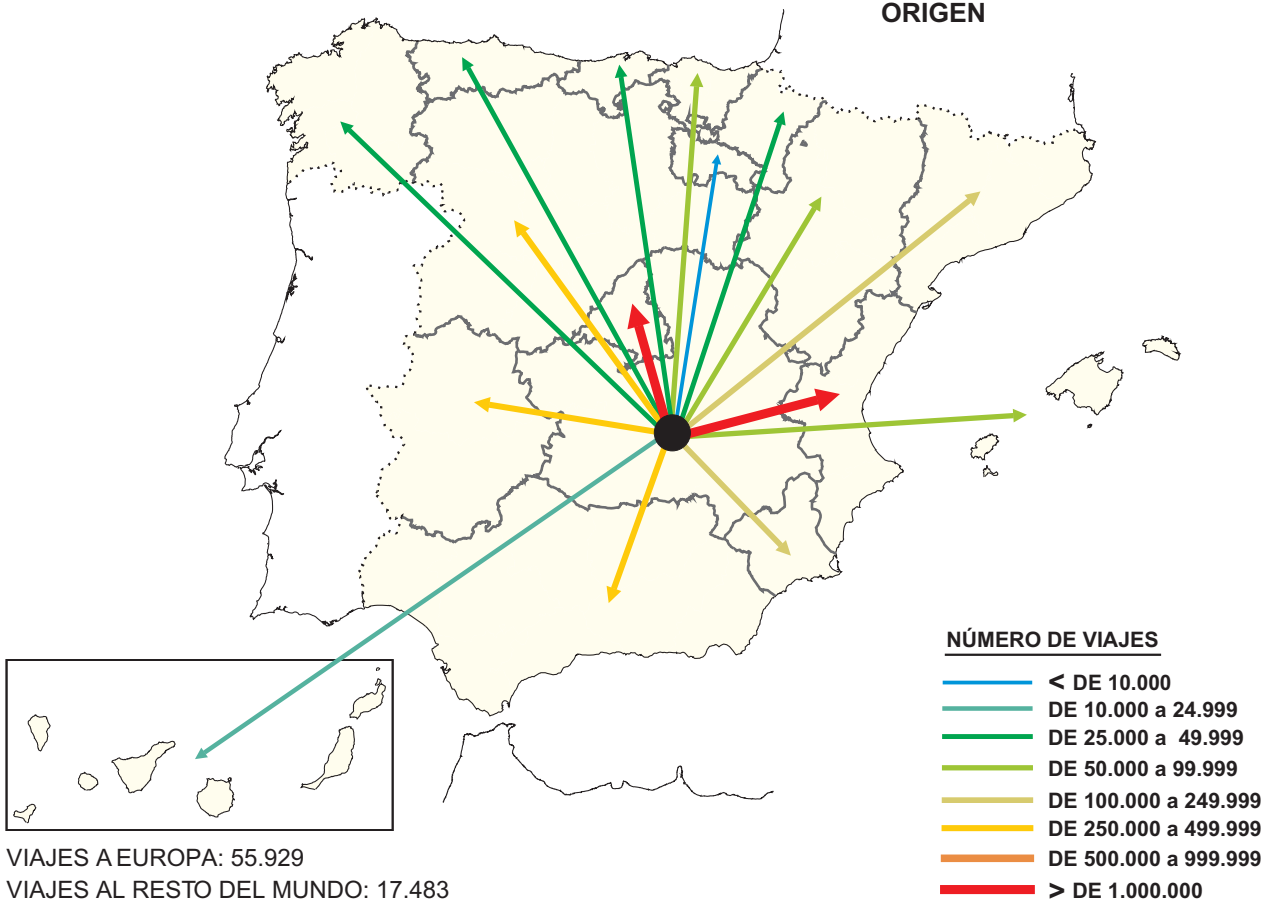


DESTINO

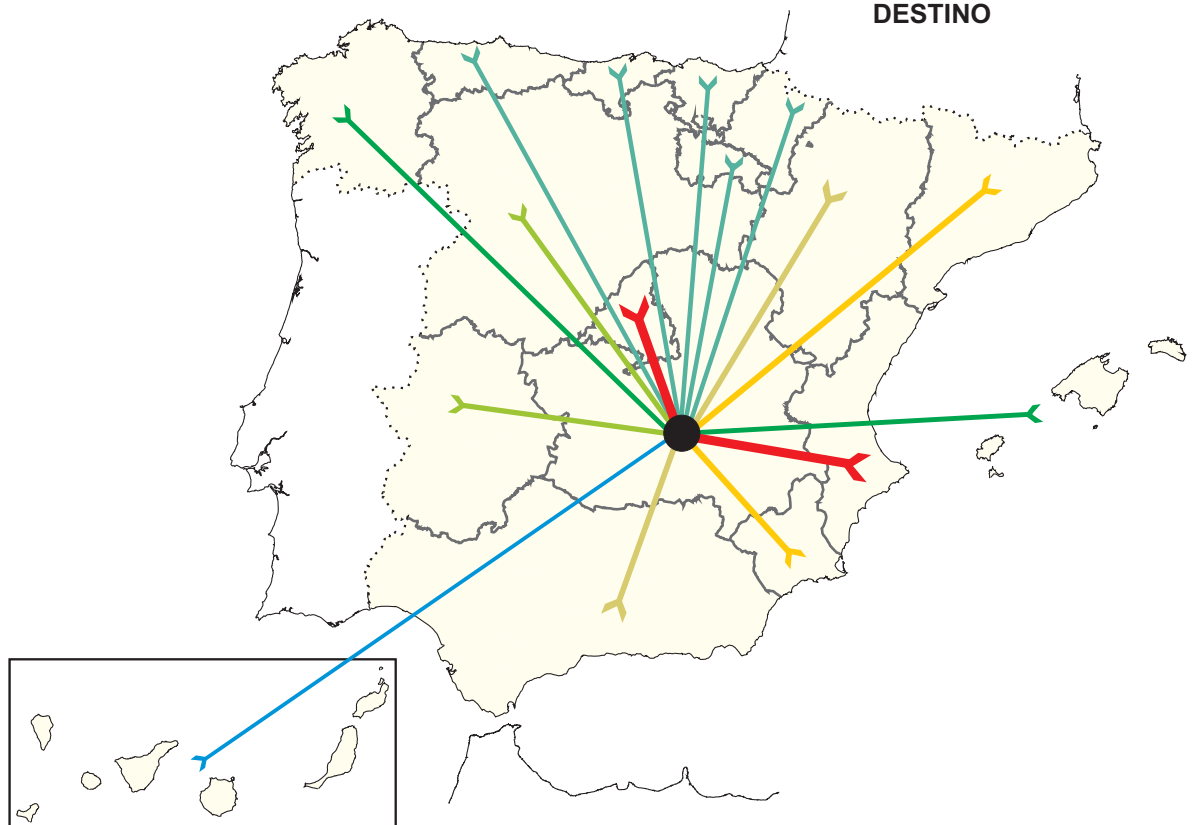


FLUJOS DE VIAJES. CASTILLA-LA MANCHA

ORIGEN

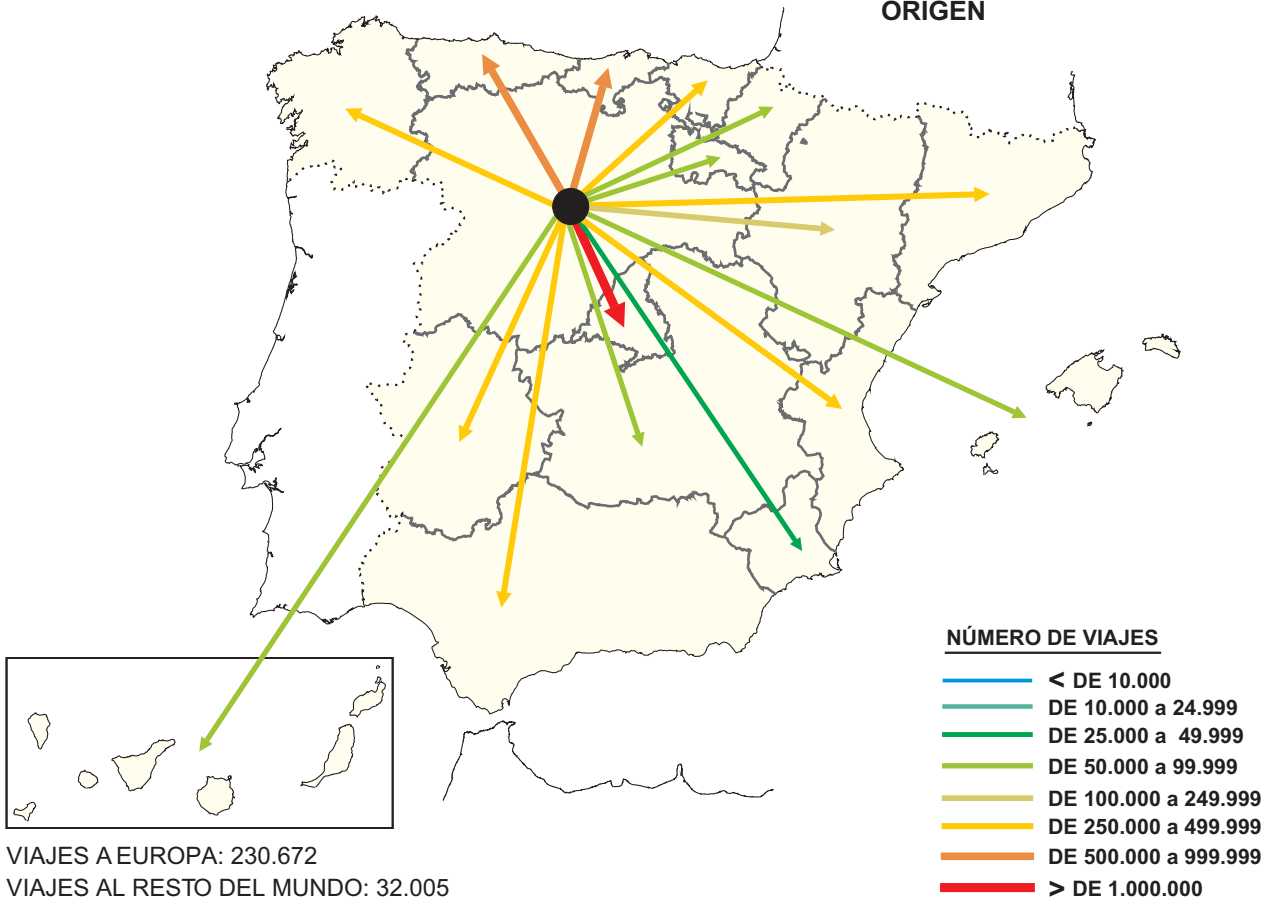


DESTINO

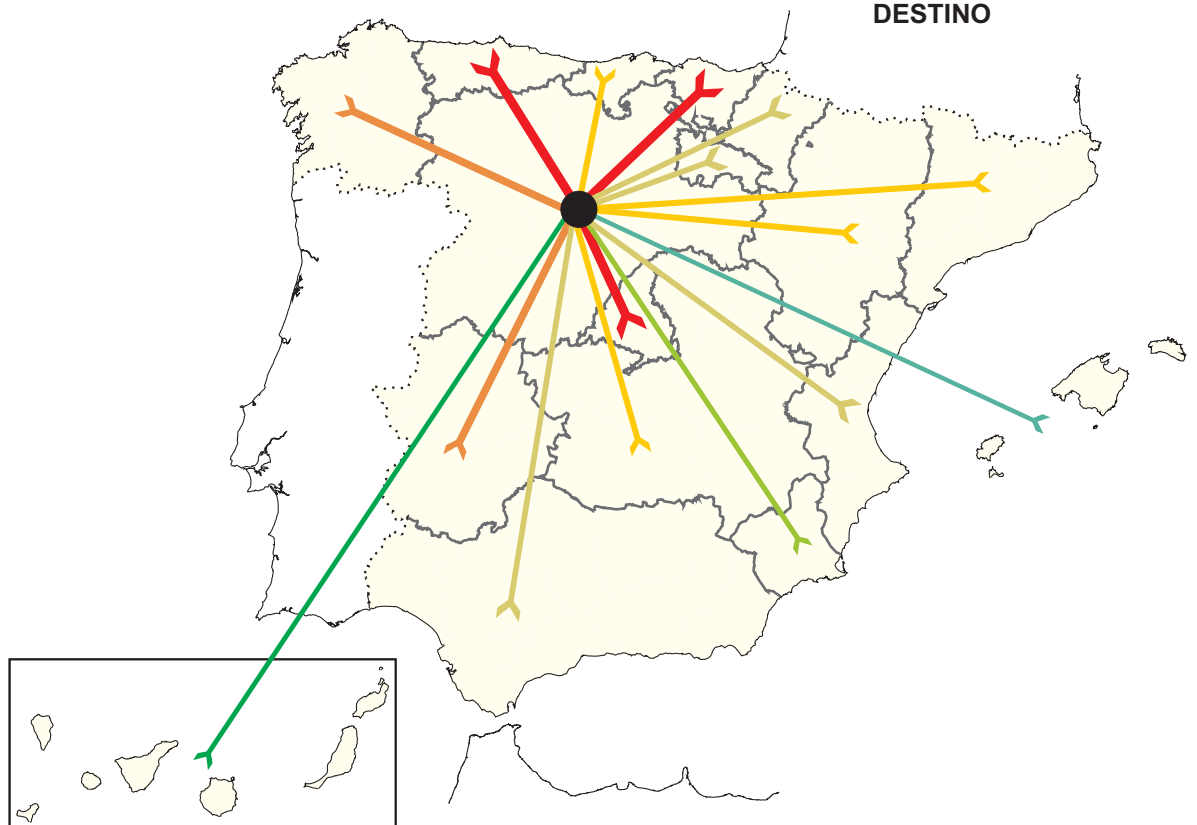


FLUJOS DE VIAJES. CASTILLA Y LEÓN

ORIGEN

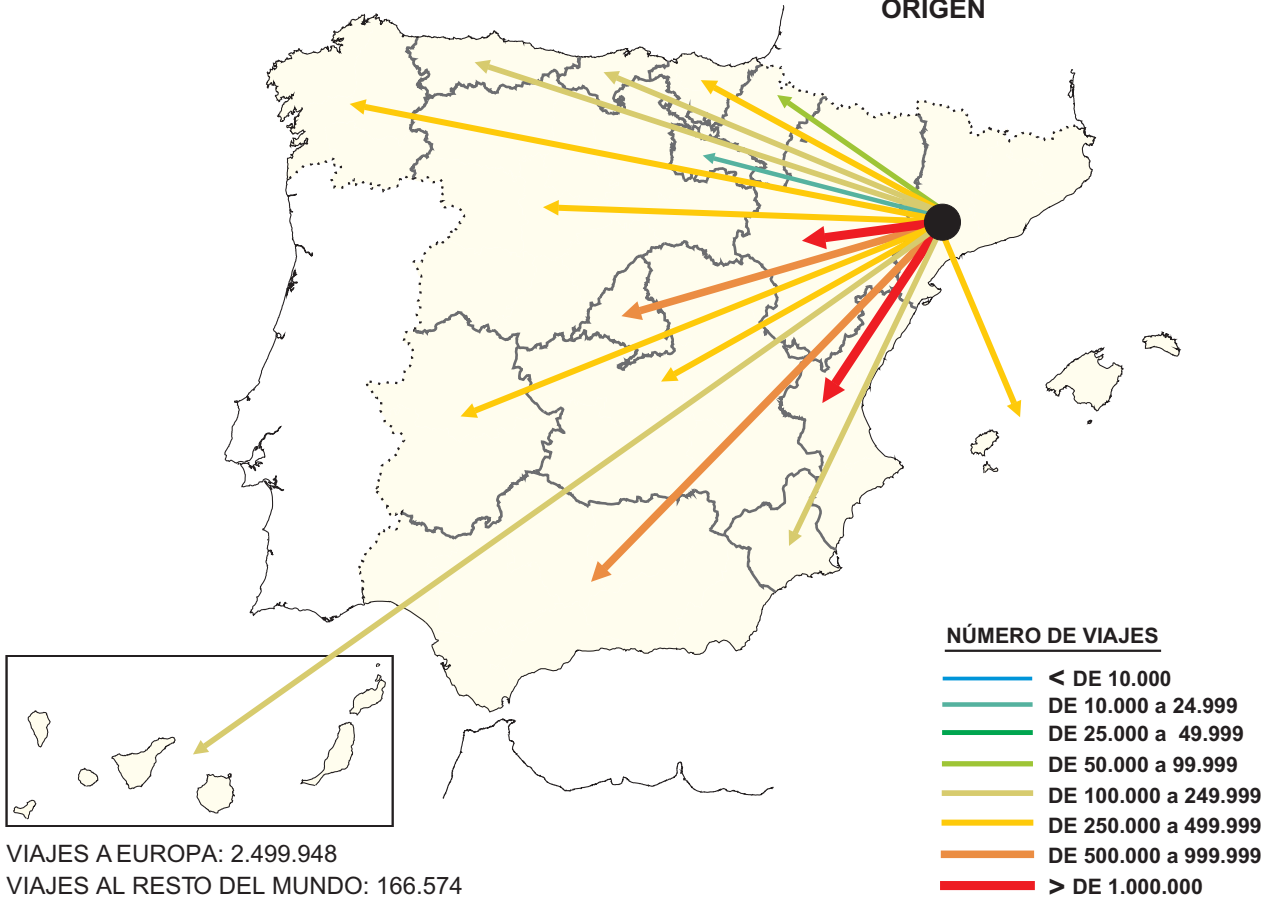


DESTINO

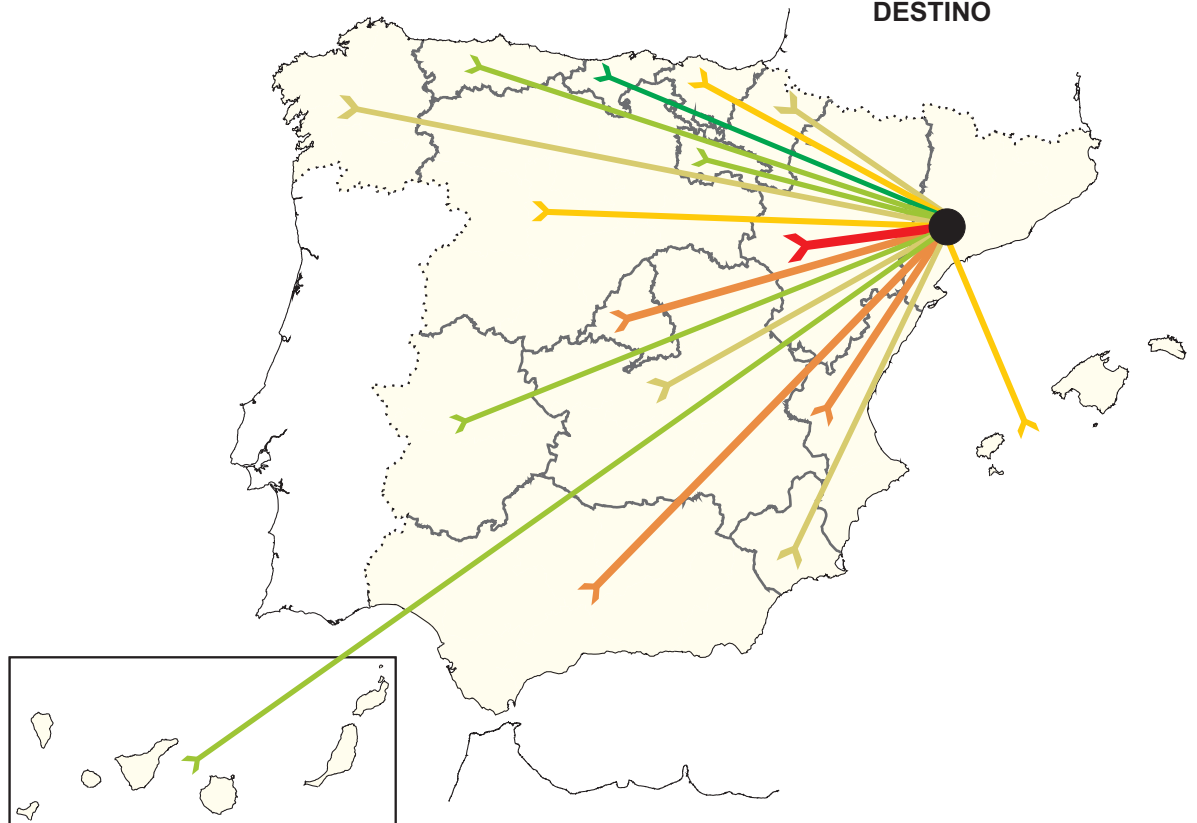


FLUJOS DE VIAJES. CATALUÑA

ORIGEN

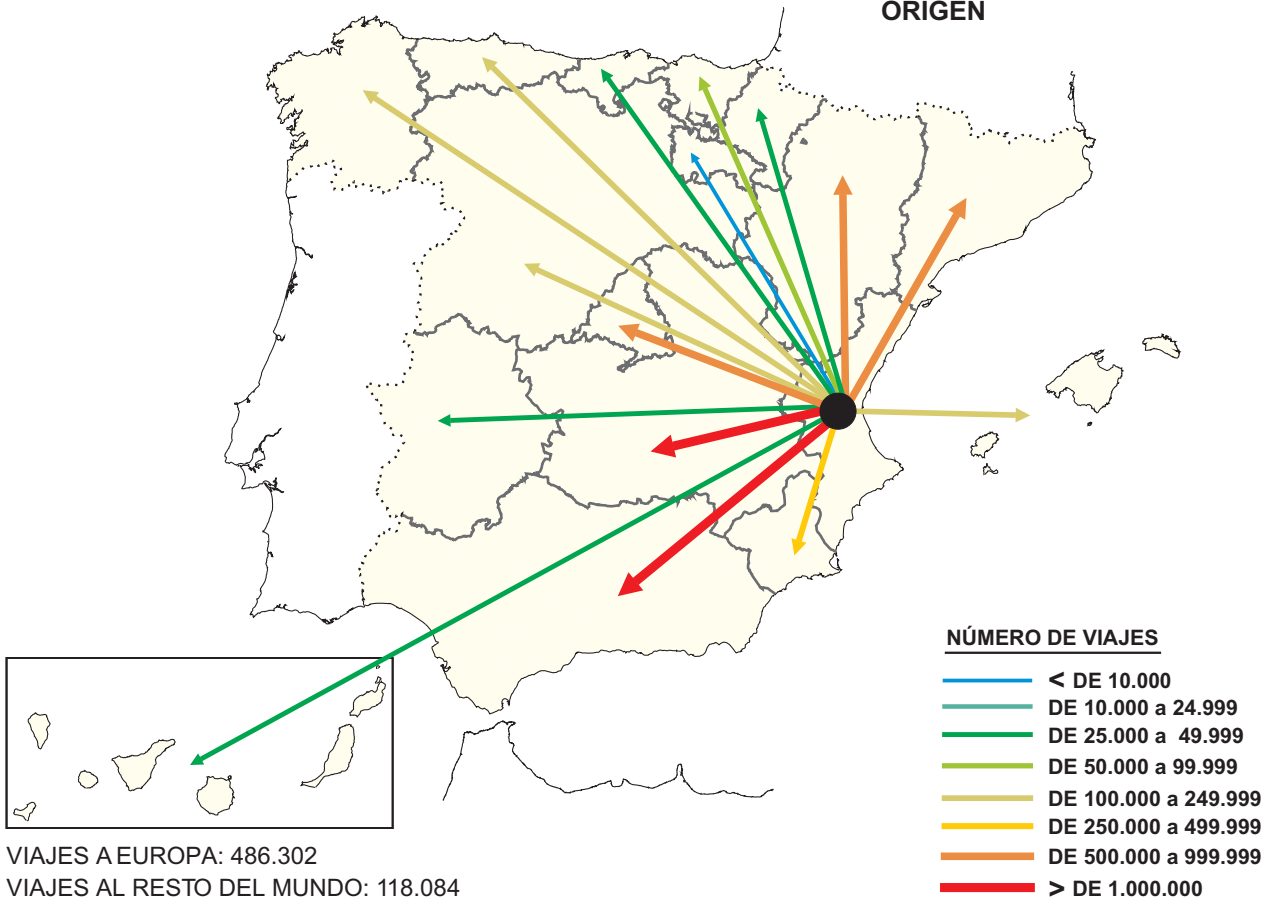


DESTINO

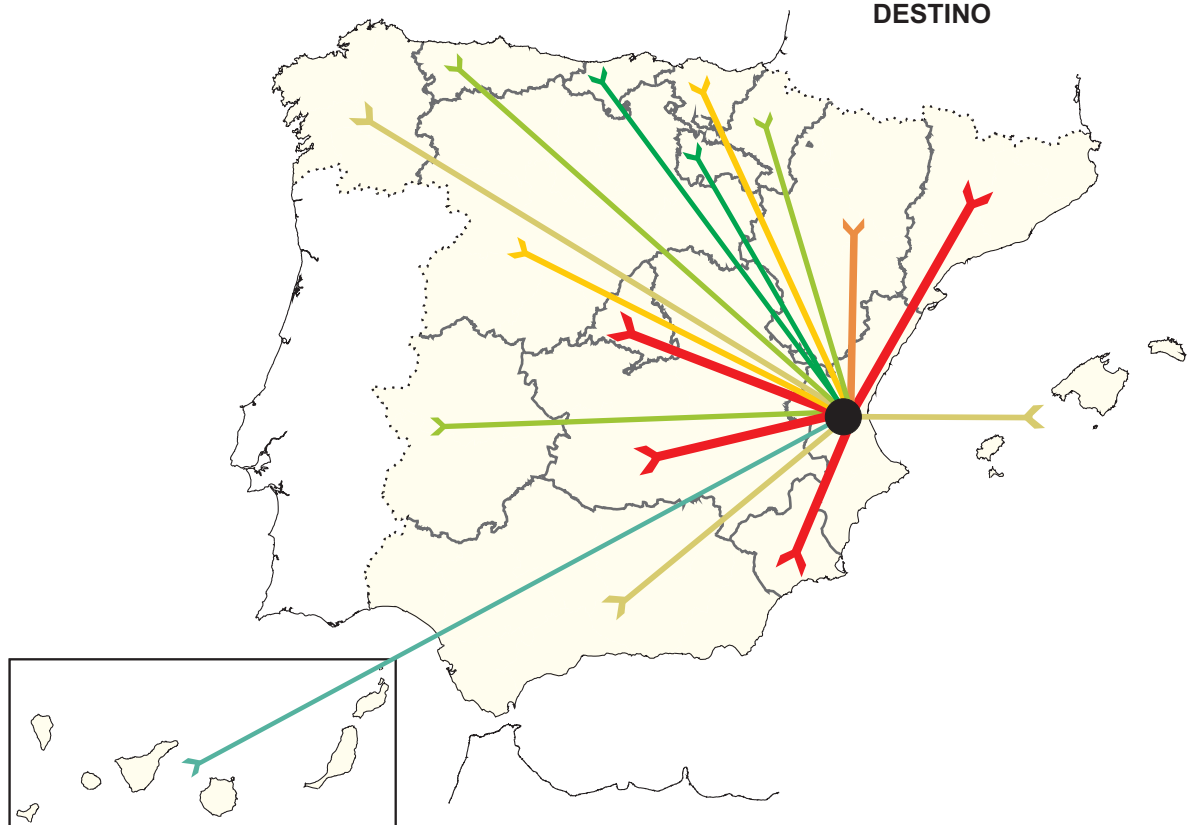


FLUJOS DE VIAJES. COMUNIDAD VALENCIANA

ORIGEN

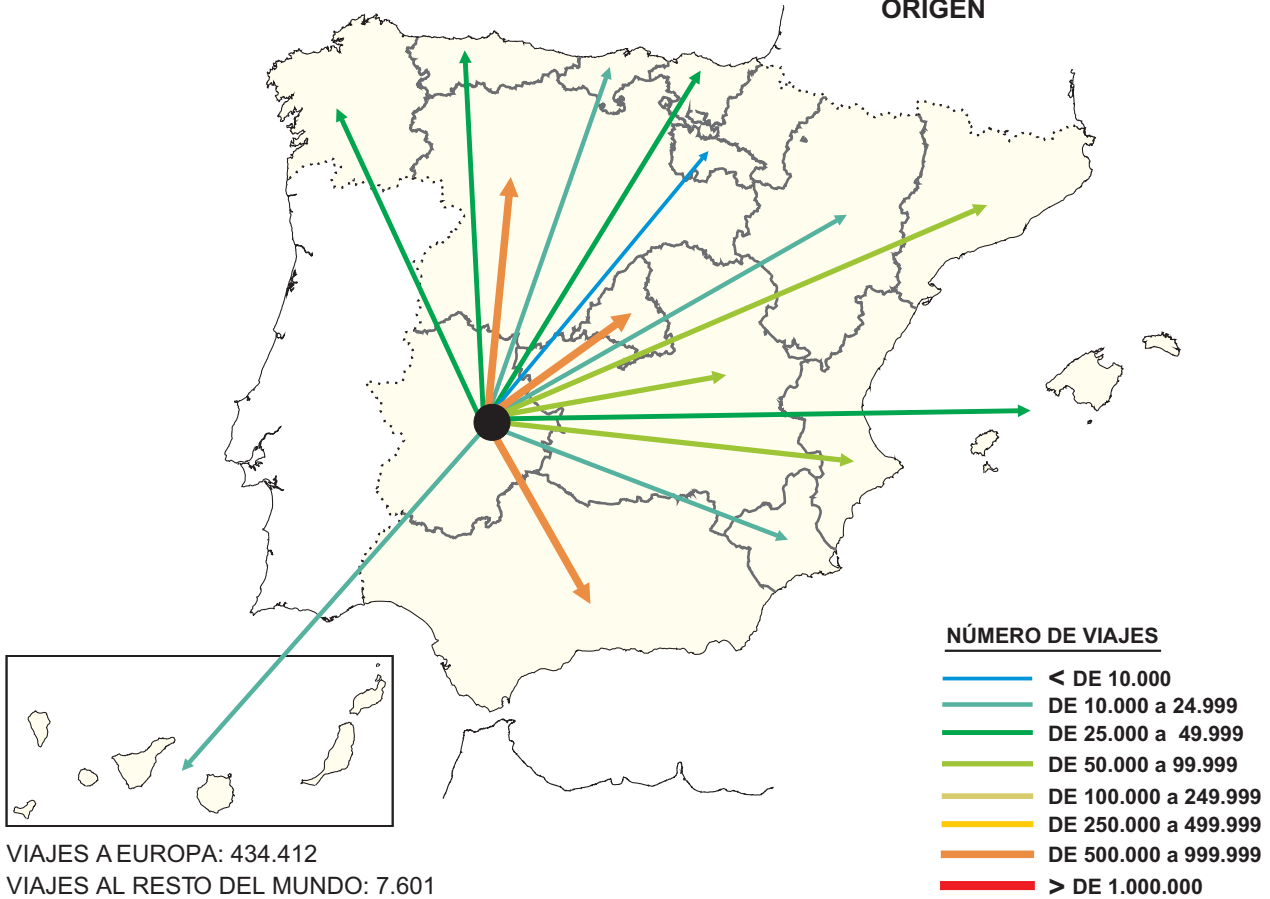


DESTINO

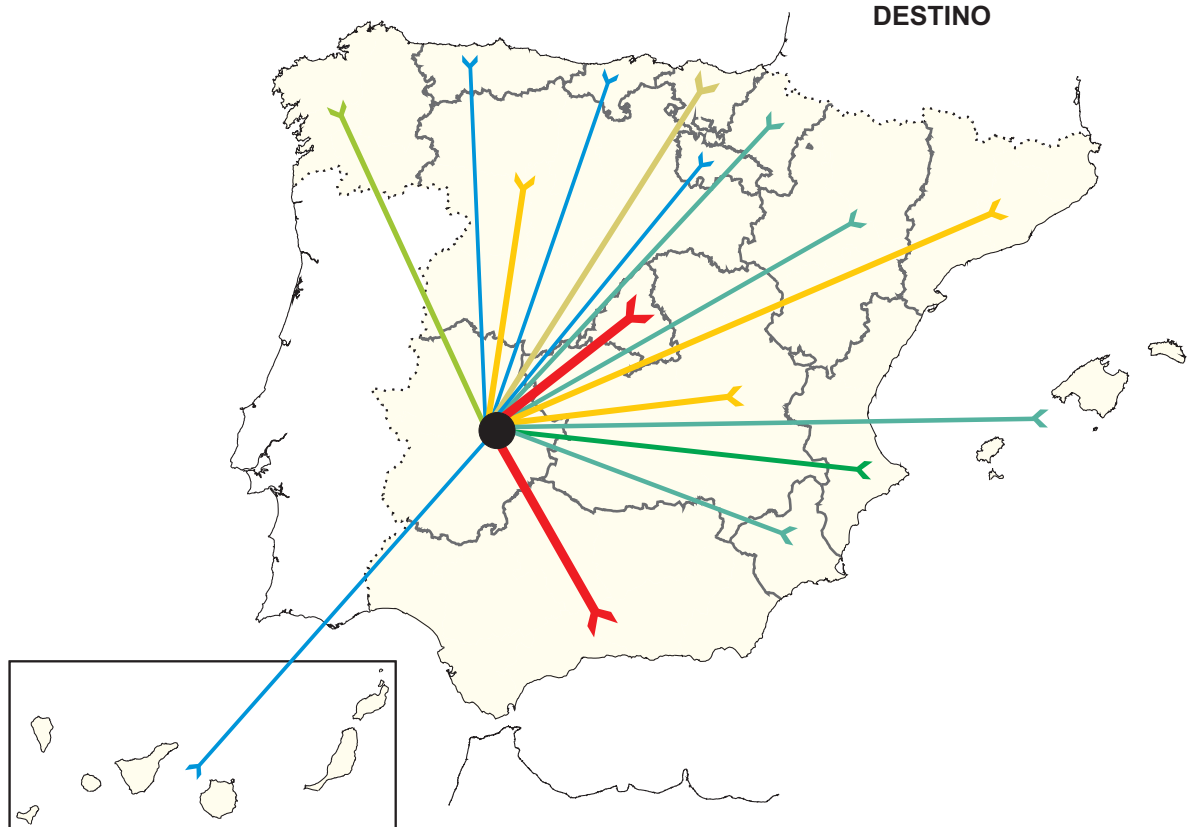


FLUJOS DE VIAJES. EXTREMADURA

ORIGEN

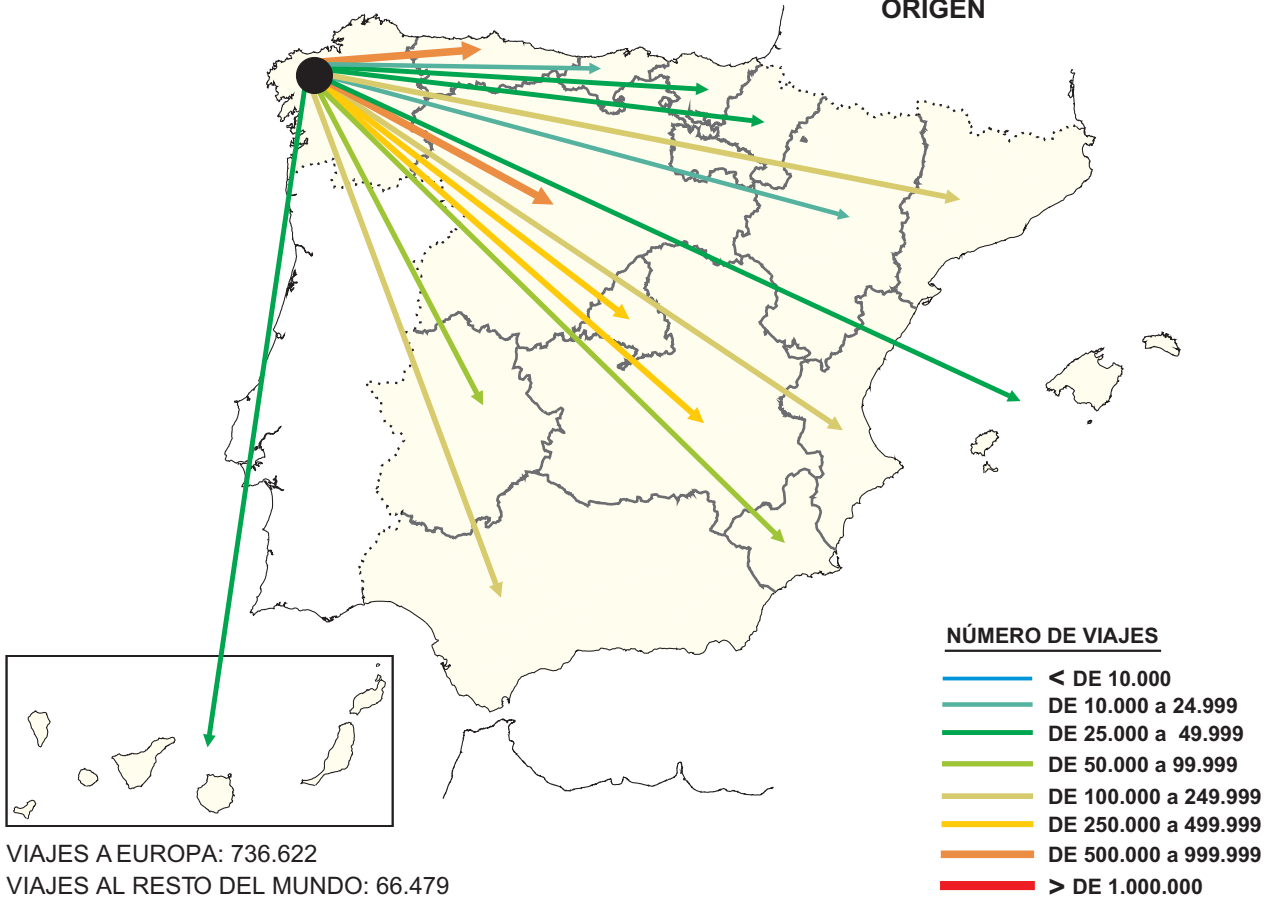


DESTINO

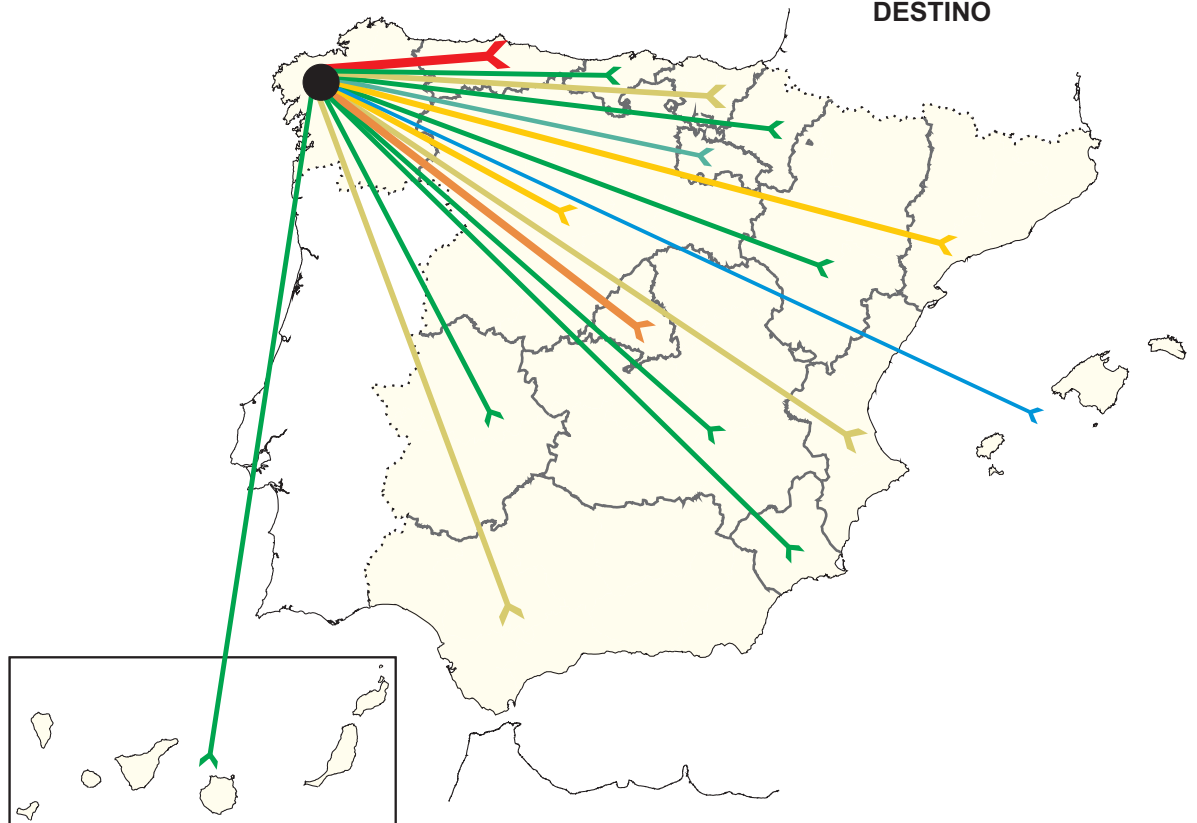


FLUJOS DE VIAJES. GALICIA

ORIGEN

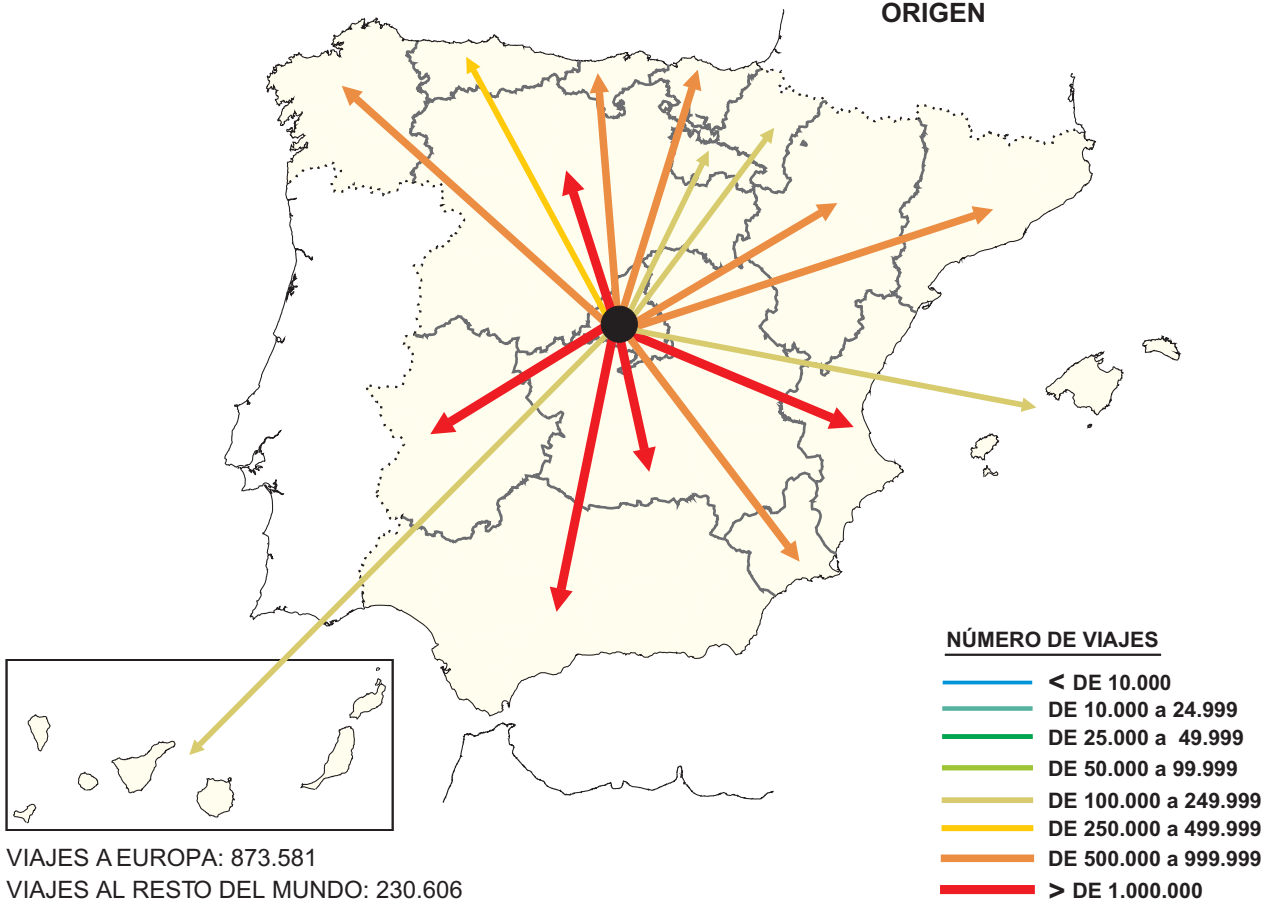


DESTINO



FLUJOS DE VIAJES. COMUNIDAD DE MADRID

ORIGEN

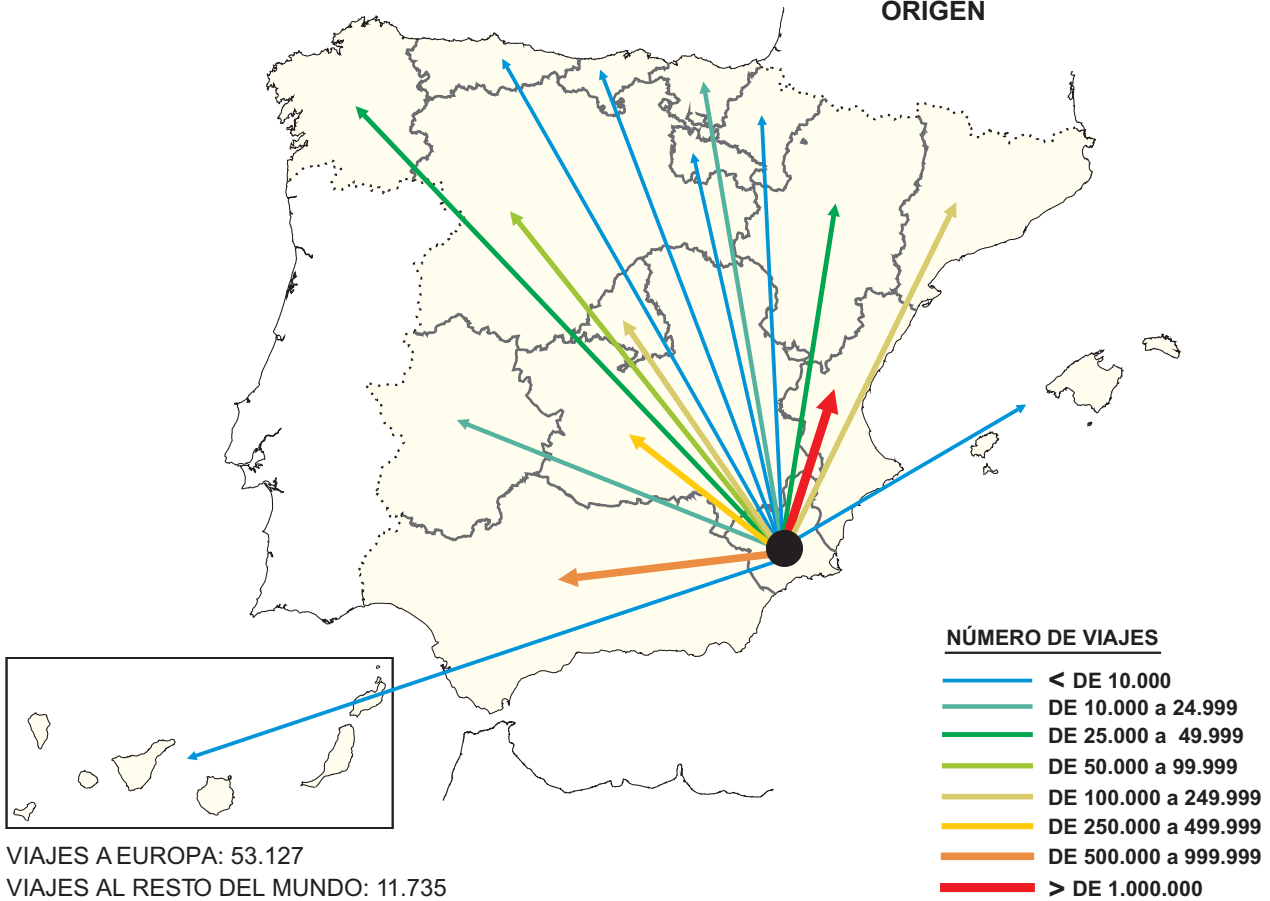


DESTINO



FLUJOS DE VIAJES. REGIÓN DE MURCIA

ORIGEN

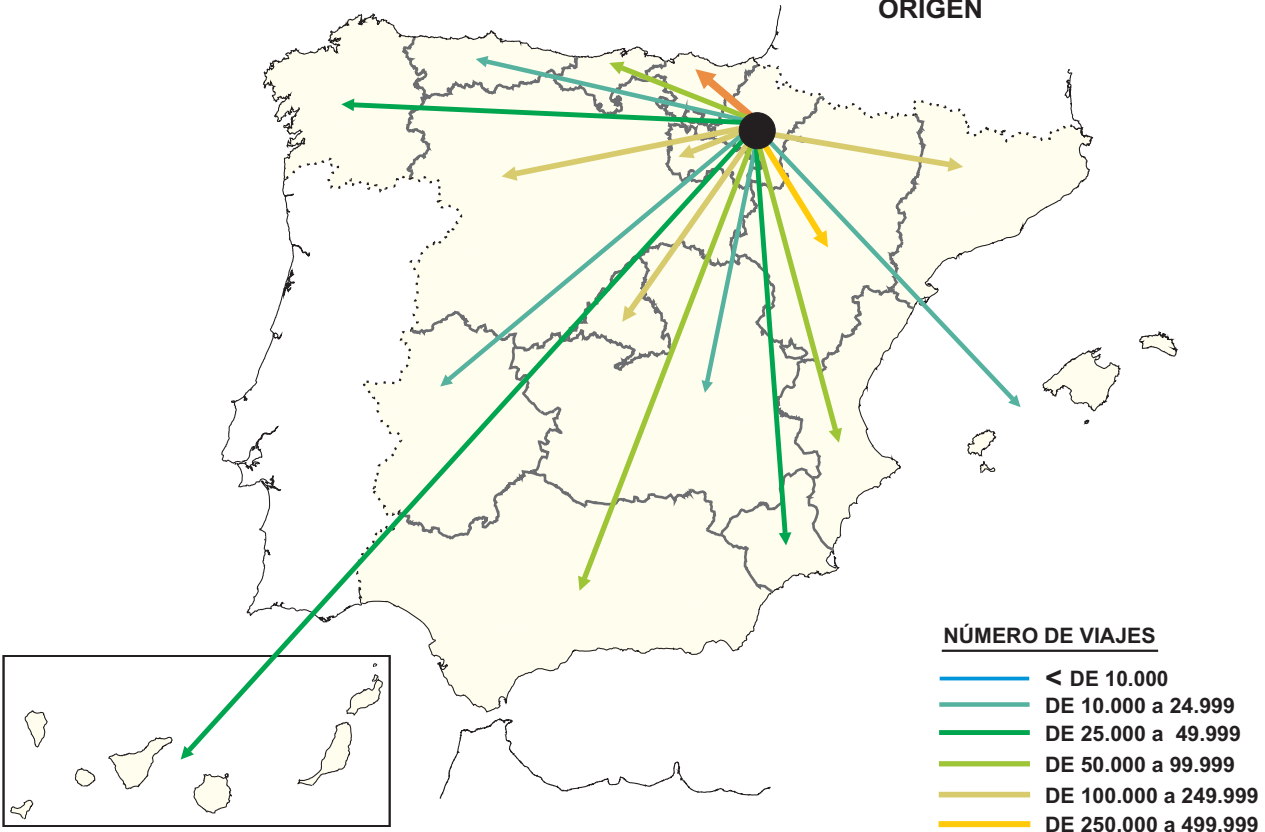


DESTINO



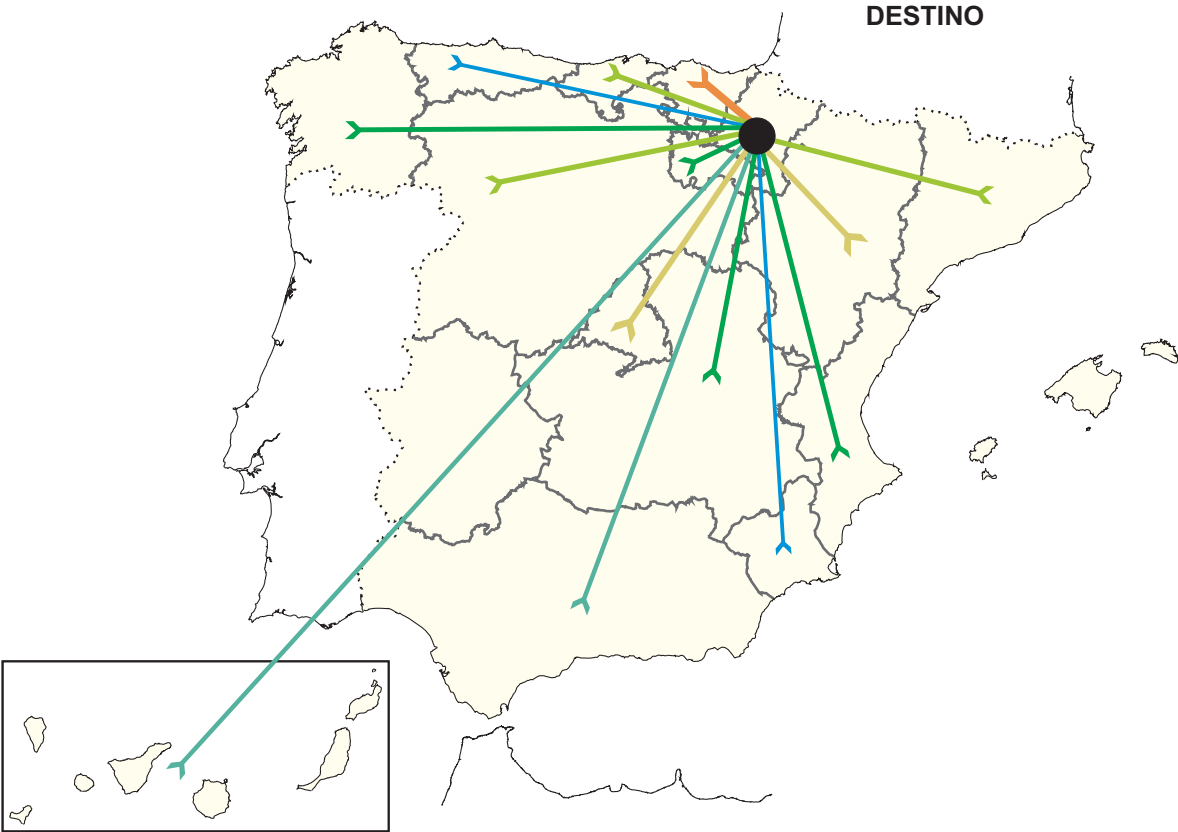
FLUJOS DE VIAJES. COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA

ORIGEN



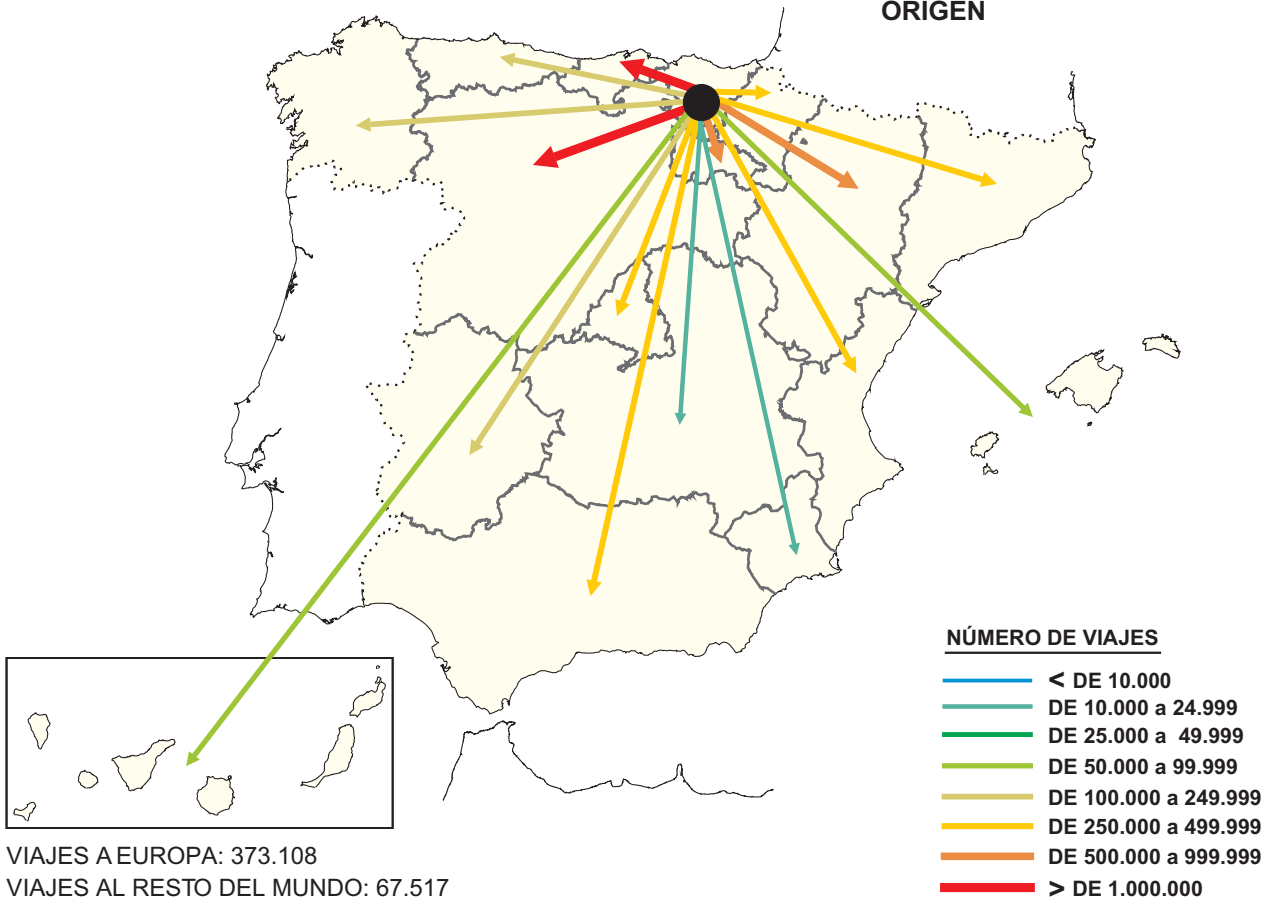
VIAJES A EUROPA: 106.556
 VIAJES AL RESTO DEL MUNDO: 18.674

DESTINO



FLUJOS DE VIAJES. PAÍS VASCO

ORIGEN

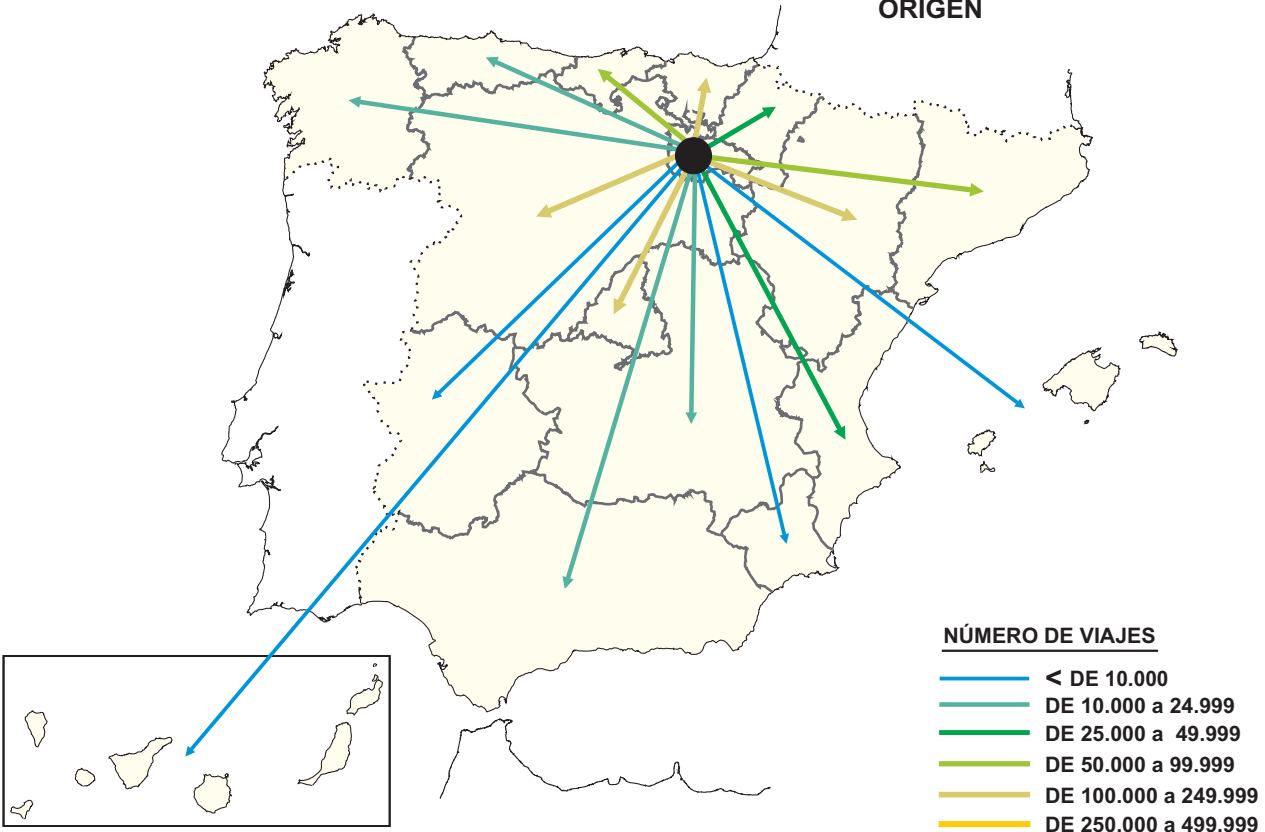


DESTINO



FLUJOS DE VIAJES. LA RIOJA

ORIGEN



NÚMERO DE VIAJES

- < DE 10.000
- DE 10.000 a 24.999
- DE 25.000 a 49.999
- DE 50.000 a 99.999
- DE 100.000 a 249.999
- DE 250.000 a 499.999
- DE 500.000 a 999.999
- > DE 1.000.000

VIAJES A EUROPA: 27.019
 VIAJES AL RESTO DEL MUNDO: 6.157

DESTINO

