

La Covid-19 dispara el uso de vehículos particulares (+35%) y de movilidad personal (+18%) frente al desplome del transporte público (-46%)

Según el Estudio de Movilidad Segura y Sostenible del Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA, un 62% está a favor de la limitación de velocidad a 30 km/h en las ciudades

PONLE FRENO reforzará en 2021 su trabajo hacia los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas), que en 2019 superaron, por primera vez, a los fallecidos sobre cuatro ruedas

Entre los conductores que consideran que la seguridad ha empeorado, un 60% cree que el gran peligro en la conducción es el móvil

El 54% de los conductores no quiere poner la etiqueta medioambiental y en Galicia, País Vasco y Aragón más del 70% de los vehículos no la lleva

El informe muestra desconfianza hacia los vehículos sin conductor en el futuro: por cada partidario hay dos detractores, excepto entre los más jóvenes

(Madrid, 22 de febrero de 2021)

Las consecuencias de la Covid-19 han provocado también cambios relevantes a la hora de tener que desplazarnos: el uso de vehículos particulares y de movilidad personal (bicicletas y patines) ha aumentado en un +35% y un +18%, respectivamente, mientras que se ha desplomado el del transporte público en un -46% y el de taxis y VTC en un -29%. Así lo constata el **Estudio de Movilidad Segura y Sostenible del Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA**, que ha sido presentado este lunes en una rueda de prensa online en la que han participado el director general de Tráfico, **Pere Navarro**, el director general de Atresmedia TV, **Javier Bardají**, el director general del Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA y de la Fundación AXA, **Josep Alfonso**, y el secretario técnico del Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA, **Javier Olave**.

Realizado por Kantar entre septiembre y octubre de 2020 y con la colaboración de PONS Seguridad Vial, el informe recoge la percepción de más de 4.000 conductores sobre hábitos en los desplazamientos y en aspectos relacionados con la movilidad segura, sostenible, accesible y conectada. Sobre las transformaciones generadas por el coronavirus, **Navarro** ha dicho que *"estamos en un 25% menos de desplazamiento por coche en días laborables y un 65% menos los fines de semana. Cuando pase, seguiremos con un 10% menos por cuestiones económicas y la incidencia del teletrabajo a lo que hay que añadir el concepto de vehículos compartidos"*.



**CENTRO DE ESTUDIOS
DE SEGURIDAD VIAL**

El director general de Atresmedia TV e impulsor de PONLE FRENO, **Javier Bardají**, ha comenzado la rueda de prensa asurando que la mayor acción de Responsabilidad Corporativa por la Seguridad Vial, impulsada por el grupo Atresmedia *“ha demostrado después de más de 12 años que llegamos para quedarnos”* y que el informe presentado hoy sigue la línea en la que trabajará el Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA en el futuro: *“aportar divulgación y también ciencia y data a través de estudios concretos que puedan aportar información y se ponga también a disposición de la DGT”*.

“Cuando fundamos este movimiento social hablábamos de atacar una pandemia que son las muertes en la carretera; resulta paradójico hablar de esto en el momento actual. Cuando pase la pandemia que estamos viviendo, que saldremos, volveremos con fuerzas renovadas y sin perder el objetivo que tiene PONLE FRENO”, ha subrayado Bardají, una vocación que no es otra que *“ser una plataforma aglutinadora de la sociedad civil y trabajar para reducir las muertes con una única vacuna que es la divulgación”* y se administra en *“cuatro dosis”*: trabajar desde la información y la divulgación, la mejora de infraestructuras, la tecnología y seguir potenciando con sectores y agentes relevantes, a los que se sumará, a finales de año, una gran campaña para volver a examinar y auditar el mapa de puntos negros de nuestras carreteras.

En este sentido, ha añadido que en los próximos trimestres, **PONLE FRENO trabajará por los ciclistas, peatones y motoristas, que forman los colectivos más vulnerables** y que, según ha recordado el director general de Tráfico, **Pere Navarro**, en 2019 representaron el 52%, superando, por primera vez, a los fallecidos sobre cuatro ruedas.

El director general del Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA y de la Fundación AXA, **Josep Alfonso**, ha señalado, por su parte, que *“la evolución pasa por movernos en los datos empíricos que tenemos y testar la opinión: movernos en el ámbito de la percepción y la realidad. Es importante hacer esta combinación porque hay una distorsión”*. *“Necesitamos espacios de reflexión para saber por dónde vamos y preguntar al ciudadano, que es también imprescindible”*, ha añadido en esta línea **Navarro**, para quien el trabajo de PONLE FRENO es un *“buen ejemplo público-privado”* de contribuir a mejorar en Seguridad Vial: *“Llevamos tiempo trabajando juntos. La administración funciona por presión y las campañas de PONLE FRENO tienen un valor incalculable”*.

Limitación de velocidad en las ciudades

El secretario técnico del Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA, **Javier Olave**, ha presentado las conclusiones del Estudio y, respecto a las diversas medidas para mejorar la seguridad, ha destacado la reducción de velocidad en las ciudades, que estaría claramente aceptada: **el 62% está a favor de limitar la velocidad a 30km/h**. *“Esto no es un tema del gobierno, son los propios ayuntamientos los que se dirigen a la DGT, es un tema de sentido común aplastante”*, ha asegurado el director de la DGT.

No existe, sin embargo, una opinión tan generalizada sobre la necesidad de **implantar un mayor número de radares**, solo el 21% cree que es insuficiente, frente al 55% que considera que hay suficientes y el 23% que opina que el número es excesivo.

En líneas generales, la opinión mayoritaria acerca de la seguridad es que no ha evolucionado, ni ha mejorado ni empeorado a lo largo del último año (65%). Únicamente, una cuarta parte piensa que ha mejorado, cifra que se incrementa entre los más jóvenes (38%), mientras que las mujeres son claramente más críticas (13%), al igual que en Cataluña (15%) y Madrid (18%).



El móvil, en el centro de las distracciones

De los que opinan que ha empeorado, el 11% de la población conductora, **las distracciones provocadas por el uso de dispositivos móviles** es el principal argumento citado con un 60%, seguido del **uso imprudente de los vehículos de movilidad personal** (patinetes) y la falta de educación vial, citado estos dos últimos por 1 de cada 2 entrevistados, así como el uso imprudente de las bicicletas (34%). También el llamado **peatón tecnológico** (aquella persona que transita por la ciudad utilizando aparatos tecnológicos como auriculares, móviles, reproductores de música, agendas electrónicas...) representa ya un gran peligro para el 21% de los conductores en ciudad.

Sobre este punto, **Pere Navarro** ha asegurado que *"el móvil no es un problema de movilidad solo, es un problema de dependencia de la sociedad en general, el tercer brazo"* y ha señalado que, si bien se ha avanzado en la labor de informar, *"tenemos que incidir en la segunda fase: la de la vigilancia"*, además de que *"cuando se aprobó el permiso por puntos no existía el WhatsApp, hay que actualizar en función del ritmo que supone el teléfono móvil"*.

"Estamos trabajando en un real decreto para la protección de los colectivos vulnerables, es lo que toca", ya que, además de que la seguridad de los vehículos ha mejorado *"de forma exponencial"*, la situación de los desplazamientos a pie ha cambiado *"radicalmente"*: *"en circulación, el protagonista es el coche; en movilidad el ciudadano. Hay nueve millones y medio de personas de 65 años, más que menores de 18, y son los que marcarán la agenda porque se desplazan a pie, los desplazamientos a pie van a ser uno de los grandes protagonistas de la movilidad tras la era Covid. Y solo hay un problema, no hay negocio detrás, frente a la industria del coche, la moto e incluso la bici"*, ha asegurado el responsable de la DGT.

Para Navarro, *"para que funcione la seguridad vial tiene que funcionar la movilidad"*, ha dicho para añadir que *"si me preguntan por una medida tan eficaz como fue el desarrollo del ferrocarril, probablemente ahora mismo diría el llevar las mercancías de las carreteras al ferrocarril. El 4% de las mercancías solo van por ferrocarril frente al 15% de la media europea, reduciría de manera significativa la circulación de los camiones, no porque conduzcan mal, que no es el caso, sino por descongestionar"*.

Otra de las asignaturas pendientes que se percibe es la **formación de los conductores**, ya que solo el 29% cree que salimos bien preparados para coger el coche tras el paso por las autoescuelas, unos resultados que se incrementan entre los más jóvenes (39%), mientras que entre los hombres (45%) y el tramo de edad de 35-44 años (48%) se observa una mayor crítica en este sentido. Por tanto, hay un claro consenso en mejorar la formación: la necesidad de usar más recursos audiovisuales (73%), la formación de los sistemas tecnológicos y de seguridad que incorporan los vehículos (73%), la posibilidad de obtener puntos extras tras recibir cursos sobre conducción segura (70%) o establecer un mínimo de clases prácticas (68%). **El 64% está a favor de aumentar las restricciones del permiso de conducir en función de la edad** y el **61% pide que haya que obtener un permiso para circular por las ciudades con bicicleta o patín**.

Movilidad sostenible

Con relación a la movilidad sostenible, una de las principales conclusiones es que 9 de cada 10 opinan que la contaminación de vehículos es un problema importante o muy importante, aunque también es cierto que la industria es para los entrevistados el principal factor que contribuye a la contaminación en las ciudades (64% en primera opción), seguido de los vehículos particulares (13%) y las calefacciones (9%).

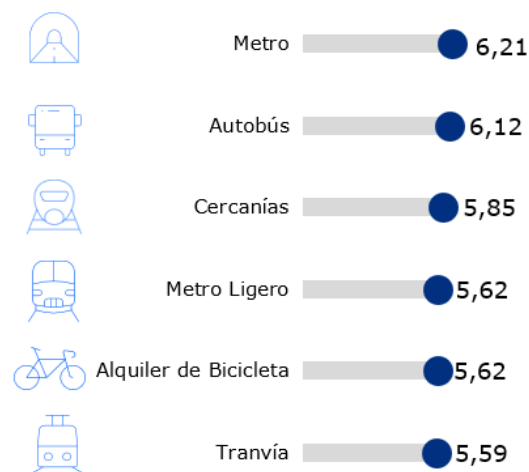
En relación con la **etiqueta medioambiental de los vehículos**, 1 de cada 2 dice no tenerla puesta -y de estos, el 54% no quiere ponerla- cifra que se incrementa en Andalucía (61%), Aragón (70%), Baleares (69%), Canarias (64%), Valencia (63%), Galicia (73%) y País Vasco (71%). Solo Madrid y Cataluña destacan por un mayor grado de uso de la etiqueta (79% y 68% respectivamente).

Sobre la utilidad de las etiquetas, un 70% destaca su uso para reducir o restringir la movilidad de ciertos vehículos, un 60% para tener conciencia del grado de contaminación del vehículo, un 64% como orientación para elegir un modelo de coche y un 55% considera que su finalidad es recaudar dinero o multar. Sobre este último punto, Pere Navarro se ha mostrado tajante: "La DGT no ingresa ni un euro por esto y el coste es únicamente de la fabricación".

También ha destacado el desarrollo del **vehículo eléctrico** dentro de los avances desde el punto de vista medioambiental, si bien ha subrayado que "para la seguridad vial, **la apuesta de la DGT es el vehículo conectado**".

En el apartado de movilidad accesible, **el Metro es el transporte público más valorado** (con 6,21 puntos sobre 10), especialmente en Euskadi, con notable alto (7,65), y en Madrid, donde roza el notable (6,81). En general, **todo el transporte público aprueba**, incluido el alquiler de bicicletas:

Valoración de transporte público (Media 0-10)



Respecto a la **movilidad conectada**, 1 de cada 2 cree que no hay suficiente información sobre el tráfico en tiempo real, lo que podría solucionarse con aplicaciones que ayuden a mejorar la movilidad y a planificar mejores rutas y más rápidas, ante lo que los conductores estarían dispuestos a ceder sus datos personales. En este sentido, de las apps disponibles, los sistemas de navegación son los más utilizados (76%), seguidos del pago en aparcamientos regulados y del uso del transporte público (44%), frente al uso minoritario tanto del alquiler de vehículos como de los agregadores de movilidad, en torno a un 15%.



Finalmente, preguntados por la confianza que, de cara al futuro, les ofrecen los **vehículos particulares sin conductor, un 48% dice que no lo usaría**, frente al 28% que asegura que sí subiría a este tipo de vehículos, subiendo el porcentaje al 35% entre los jóvenes (18-34 años).

Sobre el Centro de Estudios de Seguridad Vial PONLE FRENO-AXA

El **Centro de Estudios de Seguridad Vial PONLE FRENO-AXA** es un proyecto que nace en mayo de 2013, un año después de la entrada de la aseguradora **AXA** como socio estratégico de la mayor acción social de Responsabilidad Corporativa emprendida por el grupo **Atresmedia**. Su objetivo es analizar y aportar información sobre los hábitos de conducción, así como las causas de los siniestros y ofrecer recomendaciones que ayuden a reducirlos, a través de estudios basados en la experiencia y el conocimiento en la gestión de la siniestralidad o análisis específicos.

El presente **Estudio de Movilidad Segura y Sostenible** está dirigido a medir y valorar una serie de comportamientos, hábitos y percepciones en la conducción y en la movilidad y se ha realizado entre el 18/09/2020 y el 09/10/2020 con una base de 4.004 entrevistas a conductores habituales, con cuotas por género, edad, región y tamaño de hábitat, representativas de la población conductora española.

Desde su creación, entre otras acciones, el Centro de Estudios PONLE FRENO-AXA ha publicado más de una decena de informes sobre siniestralidad, hábitos de conducción, ciclistas, motoristas, animales cinegéticos,... y ha lanzado diversas campañas de concienciación. Casi 8 años después, sigue trabajando por conseguir el mismo objetivo por el que nació Ponle Freno en 2008: llegar a 0 víctimas.

