

# **PRINCIPALES RESULTADOS**

## **MOVILIDAD COTIDIANA (MOVILIA 2006)**



## 1. 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 5 minutos de duración.

Estos recorridos, tal y como se explica en el apartado de “Metodología”, no tienen la consideración de “desplazamiento” y por tanto no están descritos.

También 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.

Aproximadamente un 83% de la población realiza al menos un desplazamiento en día laborable.

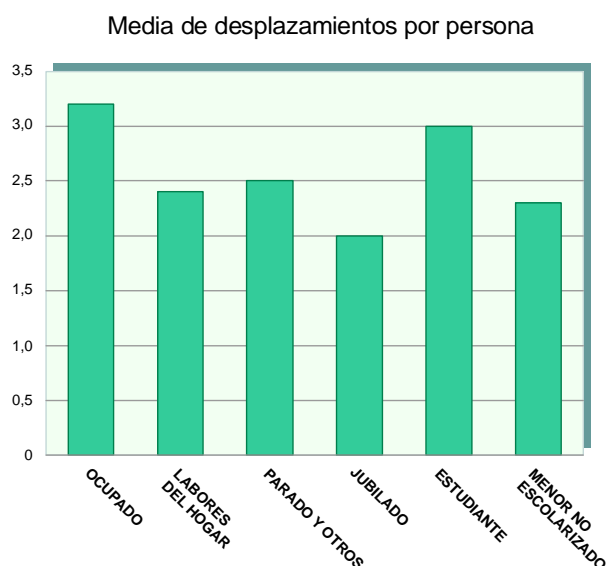
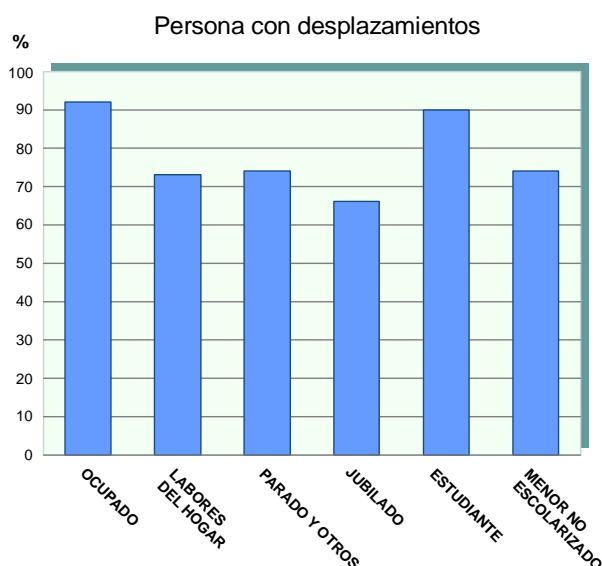
El número medio de desplazamientos realizados al día es de 2,8. Si consideramos sólo las personas con movilidad, la media es de 3,3 desplazamientos-día.

El porcentaje de personas con desplazamiento aumenta con el tamaño del municipio y es más alto en las áreas metropolitanas.

La actividad económica es la variable fundamental en la intensidad de movilidad, ya que son las personas sujetas a la denominada “movilidad obligada” (estudiantes y ocupados) las que presentan, lógicamente, mayor número de desplazamientos.

Los jubilados es el grupo que presenta menor movilidad.

### DESPLAZAMIENTO EN DÍA LABORABLE



El número de personas con desplazamientos disminuye los fines de semana, bajando al 72% de la población, manteniéndose la pauta de un mayor número de personas con desplazamiento en áreas metropolitanas y en municipios grandes.

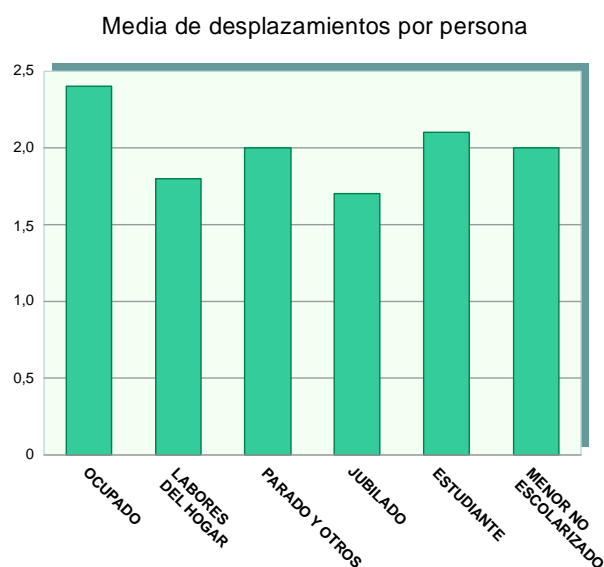
En un día-medio de fin de semana se realizan 2,1 desplazamientos por persona, lo que viene a significar un 25% menos que en un día laborable.

La media para personas con movilidad es de 2,9 desplazamientos.

Son los estudiantes los que registran un descenso mayor, y los jubilados los que registran menos diferencia.

A pesar de que en el fin de semana la actividad laboral se reduce, siguen siendo los ocupados los que mantienen una mayor movilidad.

### DESPLAZAMIENTOS EN FIN DE SEMANA



## 2. MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS

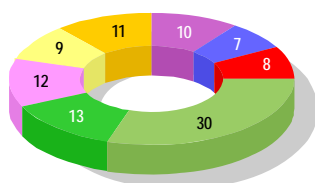
Como ya se ha dicho, el motivo “*volver a la vivienda*” se considera un desplazamiento independiente. Pero este motivo, está, por sus propias características, inducido por otro anterior. Por ello, resulta de de mayor interés analizar la distribución del resto de motivos, que son los que originan realmente los desplazamientos.

En un día medio laborable, el 43% de los desplazamientos distintos a los de la vuelta a la vivienda están motivados por trabajo o por estudios. El porcentaje llega al 60% de los desplazamientos de los ocupados y estudiantes.

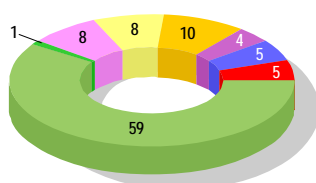
El motivo de los desplazamientos del resto de colectivos es bastante más variado, destacando los paseos y las compras.

### MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE

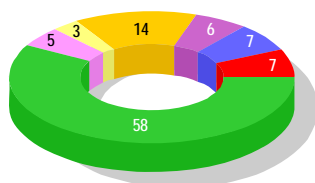
En %



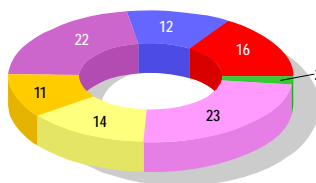
**Total Personas**



**Ocupados**



**Estudiantes**



**Resto**



Como consecuencia de la relación entre actividad y movilidad, y debido a la desigual distribución por sexo de la actividad económica, se observa como el 37% los desplazamientos de los varones

están motivados por trabajo, frente al 21% de las mujeres, colectivo en el que los desplazamientos para realizar compras o acompañar a personas tienen mucha más importancia que en los varones.

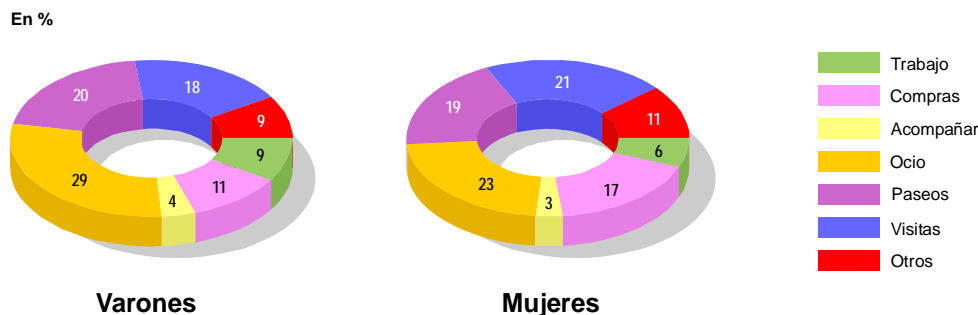
### MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE



Las relacionadas con el ocio son, como era previsible, las motivaciones principales de los desplazamientos en fin de semana.

Se observa también que en fin de semana las diferencias en la distribución por motivo entre varones y mujeres son menos significativas que las registras en día laborable.

### MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA DE FIN DE SEMANA



Aún así, se sigue observando una variabilidad importante según la actividad económica de las personas, fundamentalmente en los ocupados.

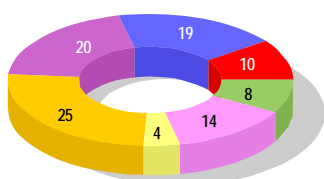
Los desplazamientos por motivo de trabajo siguen siendo importantes en fin de semana para este colectivo, fundamentalmente por los desplazamientos realizados en sábado.

Sin embargo los desplazamientos por motivo de estudios prácticamente son inexistentes en fin de semana, teniendo una gran incidencia en los estudiantes los desplazamientos por ocio.

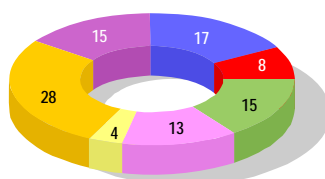
En el grupo de personas que no son ocupados ni estudiantes, el motivo principal de los desplazamientos en fin de semana es de pasear.

### MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA DE FIN DE SEMANA

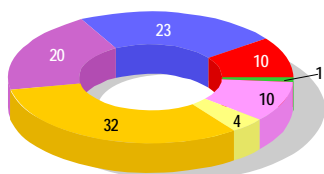
En %



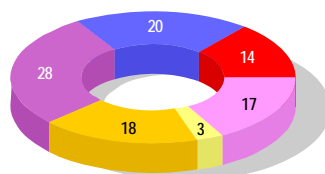
Total Personas



Ocupados



Estudiantes



Resto

- Trabajo
- Estudios
- Compras
- Acompañar
- Ocio
- Paseos
- Visitas
- Otros

### 3. MODO PRINCIPAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS

Tal y como se explica en el apartado de “Metodología”, es posible que en un mismo desplazamiento se utilicen varios modos distintos de transporte.

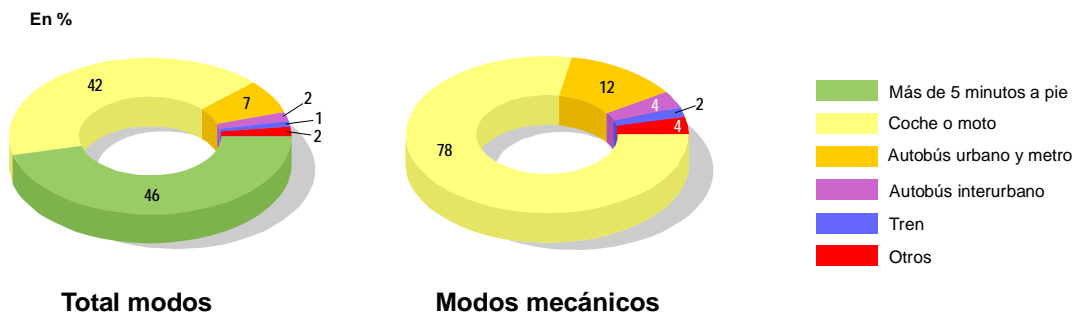
Para caracterizar a los desplazamientos, se utiliza el concepto de “modo principal”, basado en un criterio jerárquico de

selección de entre todos los modos utilizados.

La utilización de medios no mecánicos en los desplazamientos tiene gran importancia, sobre todo en recorridos cortos.

En los desplazamientos con algún modo mecánico es el coche (incluyendo las motocicletas), el medio principal utilizado.

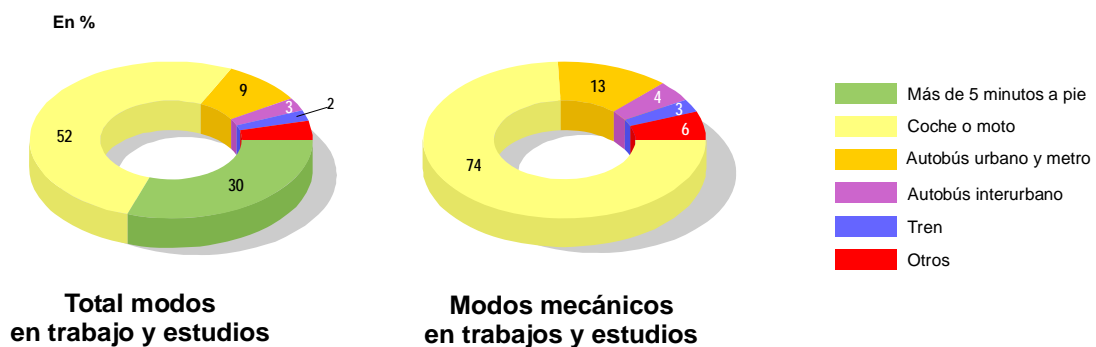
#### MODOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE



En la movilidad motivada por trabajo y estudios, los desplazamientos a pie son

menos importantes, con mayor importancia aún, del coche.

#### MODOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE





La distribución por modo de transporte en fin de semana, a pesar de la menor incidencia de la movilidad motivada por trabajos y estudios, es muy similar a la

registrada en día laborable, sobre todo en lo relativo a desplazamientos a pie y en coche, con porcentajes que son prácticamente idénticos.

### MODOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA DE FIN DE SEMANA



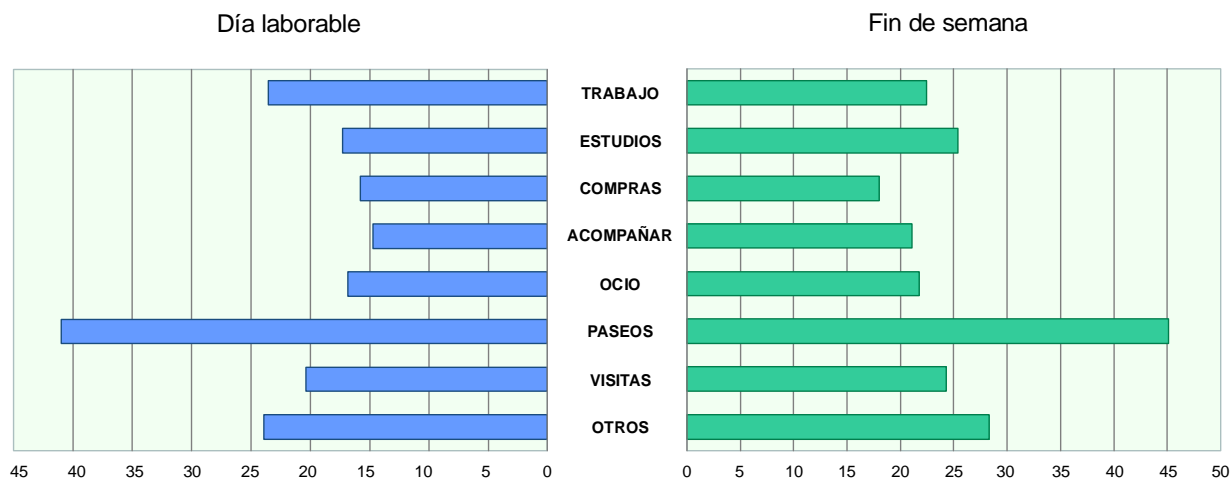
### 4. CARACTERÍSTICAS TEMPORALES DE LOS DESPLAZAMIENTOS

Para el resto de los motivos la duración media es bastante menor, con valores relativamente más homogéneos.

Los desplazamientos realizados por paseo son los de duración más larga, tanto en día laborable como en fin de semana.

La duración de los desplazamientos es un poco mayor los fines de semana.

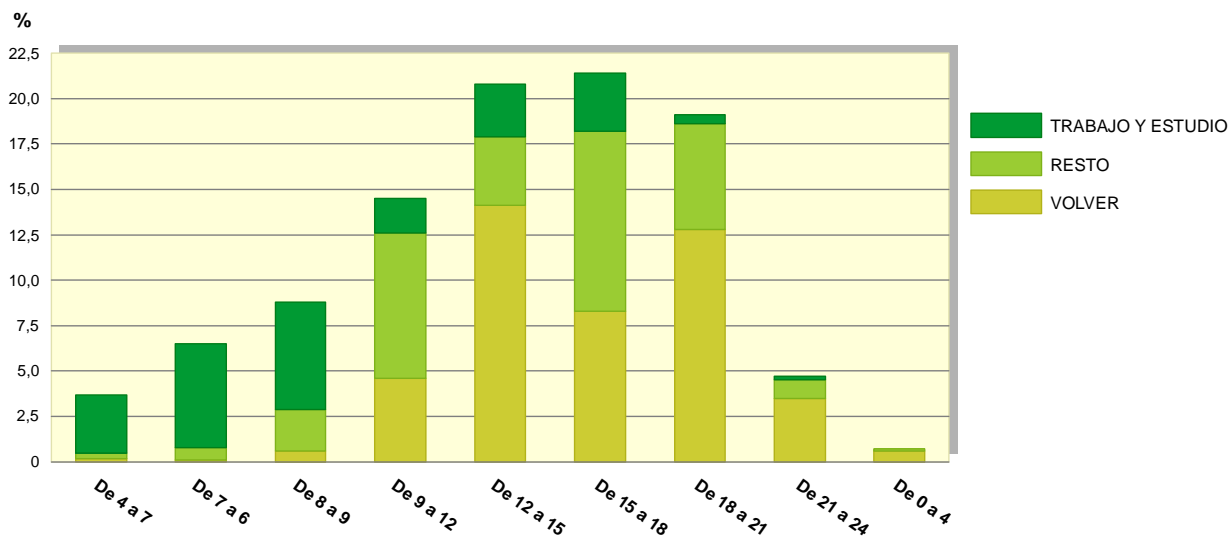
### DURACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS



En día laborable, el inicio de los desplazamientos está muy condicionado al motivo del mismo: casi dos tercios de los desplazamientos por trabajo o estudios se inician entre las cuatro y las nueve de la mañana, con un repunte en torno a las tres de la tarde.

En el conjunto de otros motivos de desplazamientos, los principales intervalos horarios de inicio están entre las nueve y las doce y entre las tres y las seis. Los intervalos más frecuentes de vuelta a la vivienda principal se producen en torno a las tres y entre las seis y las nueve de la tarde.

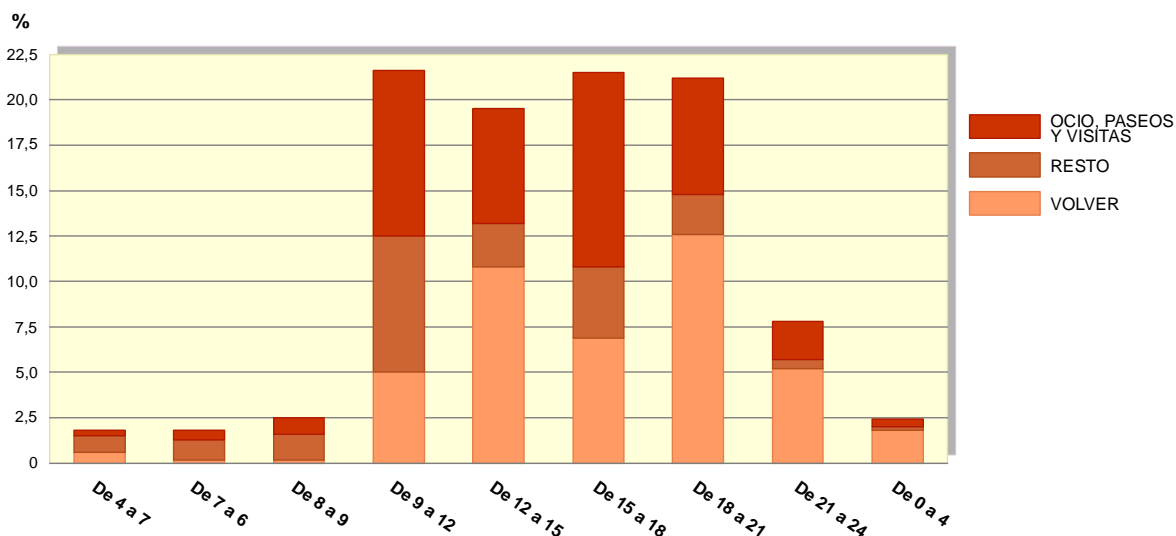
### INICIO DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN DÍA LABORABLE



En los fines de semana los desplazamientos se inician más tarde, como era de esperar, y se retrasa también la hora de regreso a la vivienda.

Tienen especial relevancia los desplazamientos por ocio, paseos y visitas, con una distribución más o menos uniforme entre las nueve de la mañana y las nueve de la tarde

### INICIO DE LOS DESPLAZAMIENTOS EN FIN DE SEMANA



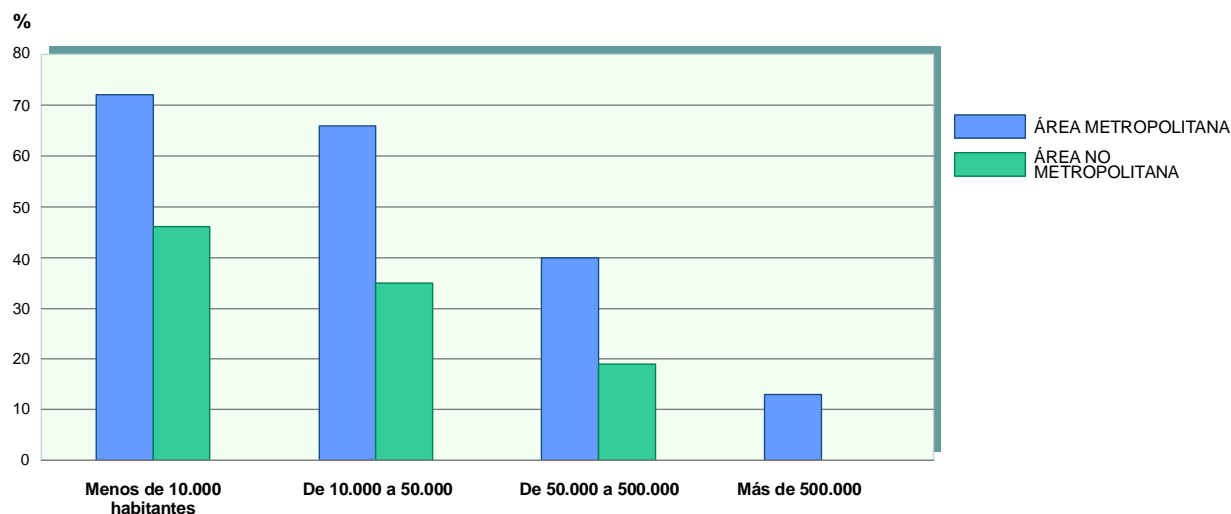
## 5. MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO Y ESTUDIO.

Tal y como se explica en el apartado de Metodología, adicionalmente a la movilidad concreta realizada en un día determinado, laborable o de fin de semana, la Encuesta de Movilidad analiza también las pautas generales de los desplazamientos a los centros de trabajo y estudios.

### 5.1 Centros de trabajo habitual

Un 37% de los centros habituales de trabajo se encuentran en un municipio distinto al de residencia, porcentaje que decrece al aumentar el tamaño de municipio, y que está muy condicionado por la pertenencia a un área metropolitana: para un mismo tamaño, el porcentaje de centros fuera del municipio es mayor en las áreas metropolitanas.

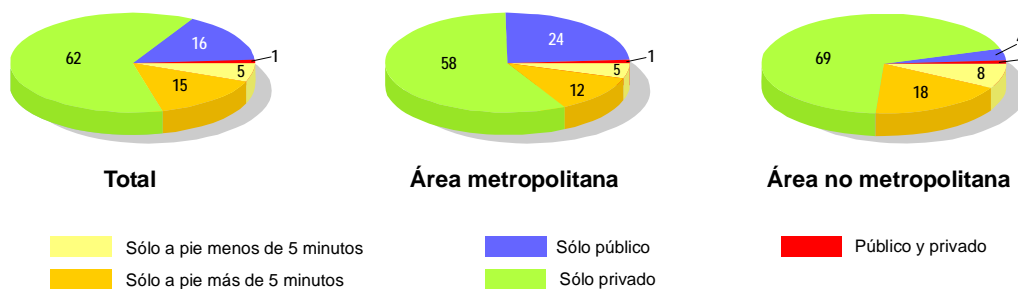
#### CENTROS DE TRABAJO HABITUALES EN MUNICIPIOS DISTINTOS AL DE RESIDENCIA



En casi un 80% de los desplazamientos a centros de trabajo habituales se utiliza algún modo mecánico, fundamentalmente privado (coche o moto).

En las áreas metropolitanas tiene mayor relevancia la utilización de modos públicos y en las no metropolitanas los desplazamientos exclusivamente a pie.

#### MODOS EMPLEADOS EN LOS DESPLAZAMIENTOS A CENTROS DE TRABAJO HABITUALES

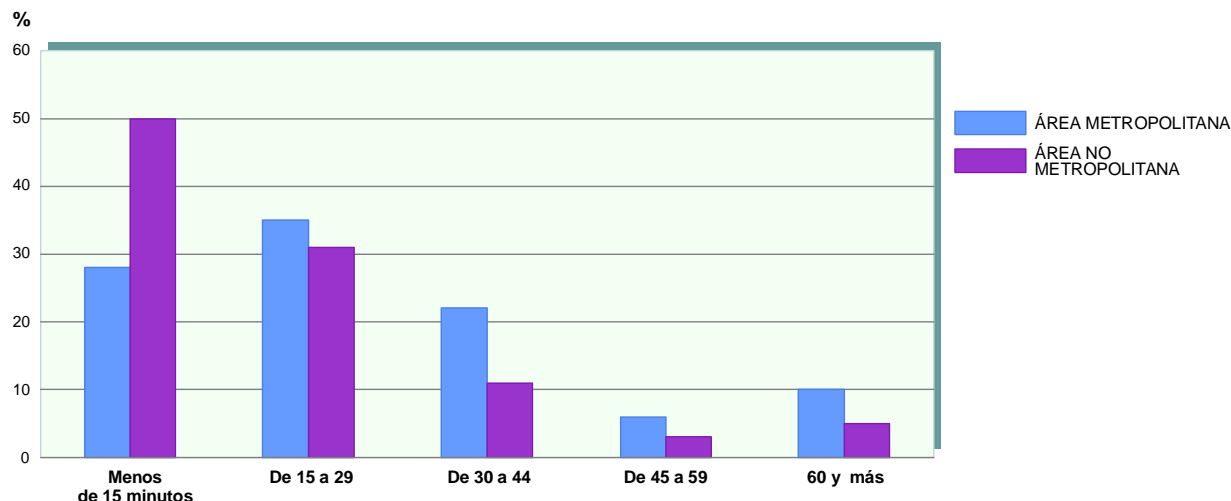


El tiempo medio de desplazamiento al centro habitual de trabajo es de 22 minutos.

En las áreas no metropolitanas la media es de 18 minutos, y la mitad de los desplazamientos son inferiores a los 15 minutos.

En las áreas metropolitanas la media es de 25 minutos, el porcentaje de desplazamientos inferiores a 15 minutos no llega al 30%, y el intervalo más frecuente es el de 15 a 29 minutos. También son más habituales los desplazamientos de más de una hora de duración.

**TIEMPO EMPLEADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS A CENTROS DE TRABAJO HABITUALES**

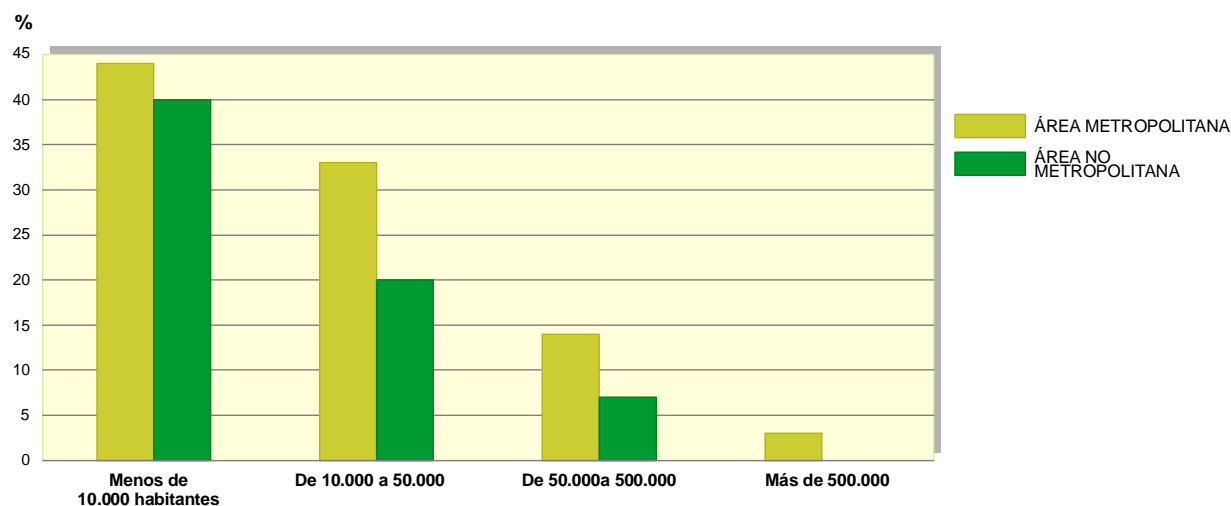


## 5.2 Centros habituales de estudios

Un 20% de los centros de estudios habituales se encuentran en un municipio distinto al de residencia, cifra inferior que la de los centros de trabajo.

El porcentaje decrece al aumentar el tamaño de municipio, tal y como sucedía en los centros de trabajo, pero en los centros habituales de estudio la pertenencia a un área metropolitana tiene una influencia menor.

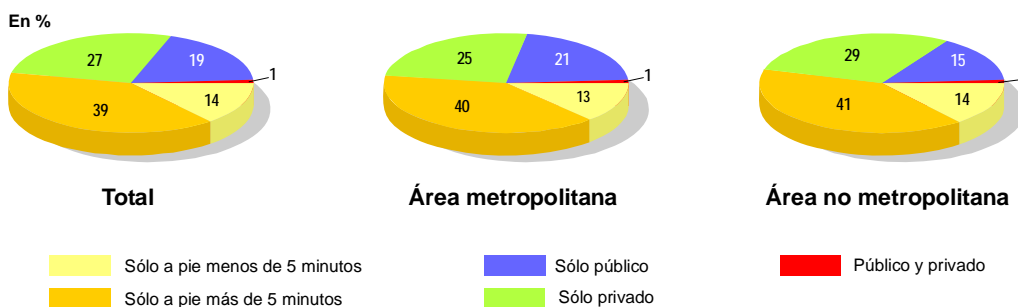
**CENTROS HABITUALES DE ESTUDIOS EN MUNICIPIOS DISTINTOS AL DE RESIDENCIA**



Más de la mitad de los desplazamientos a un centro habitual de estudios se realizan exclusivamente a pie, y en un 14% estos desplazamientos a pie duran menos de 5 minutos.

A diferencia de los desplazamientos a centros de trabajo, en la utilización de los modos no se observan grandes diferencias por pertenencia a áreas metropolitanas.

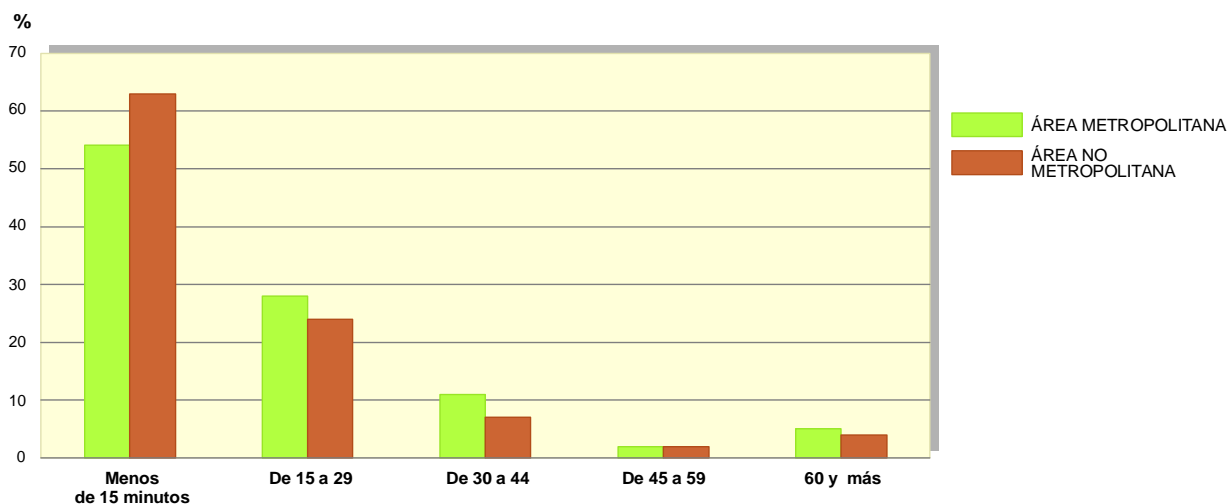
### MODOS EMPLEADOS EN LOS DESPLAZAMIENTOS A CENTROS HABITUALES DE ESTUDIOS



El tiempo medio de desplazamiento al centro habitual de estudios es de 16 minutos, 17 en áreas metropolitanas y 15 en no metropolitanas.

La mayoría de los desplazamientos, tanto en áreas metropolitanas como no metropolitanas, tienen una duración inferior a los 15 minutos.

### TIEMPO EMPLEADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS A CENTROS HABITUALES DE ESTUDIOS





## **PRINCIPALES RESULTADOS**

### **MOVILIDAD LARGA DISTANCIA (MOVILIA 2007)**





## 1. VIAJES ANALIZADOS

Tal y como se explica en el apartado de Metodología, los viajes estudiados en el ámbito de la encuesta se han dividido en cuatro grupos.

- Viajes a más de 50 Km., excluidos los realizados para desplazarse al centro habitual de trabajo o de estudios, pero incluidos los originados por otros motivos profesionales o de estudios.
- Viajes a centros de trabajo y estudios a más de 50 Km.
- Viajes a menos de 50 Km. con pernoctación
- Flujos entre comunidades autónomas, que recogen de forma agregada todos tres tipos de viajes anteriores.

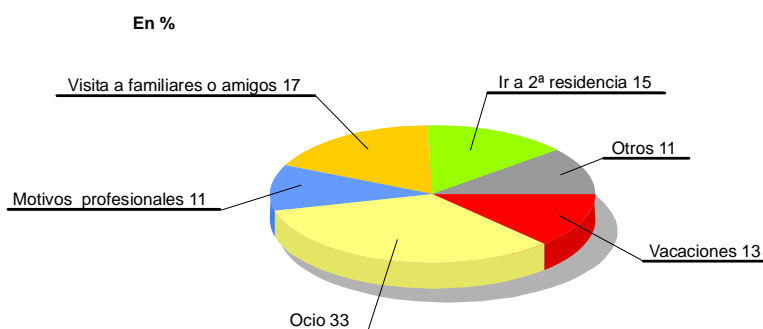
## 2. VIAJES A MÁS DE 50 KM.

Como ya se ha dicho, en este apartado están excluidos los viajes realizados para desplazarse al centro habitual de trabajo o de estudios

Según los datos de la encuesta, los viajes de más de 50 km. realizados por la población residente durante el año 2007 alcanzaron casi los 364 millones.

La mayoría de ellos fueron por motivo de ocio (el 33%) o de vacaciones (el 13%). Tal y como se explica en el apartado de Metodología, la diferencia entre ambos viene dada por la duración del viaje: 3 o menos noches los primeros (incluyendo los realizados en el mismo día) y 4 o más noches los segundos.

### MOTIVO DE LOS VIAJES A MÁS DE 50 Km



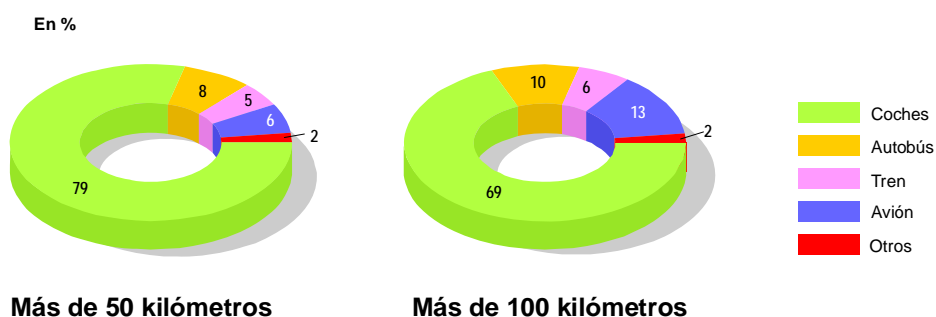
El coche es, con diferencia, el modo de transporte más empleado, ya que, solo o con otros modos, se utiliza en el 83% de los viajes.

El coche está considerado como el modo principal en el 78% de los viajes, porcentaje que baja al 70% en los de más de 100.

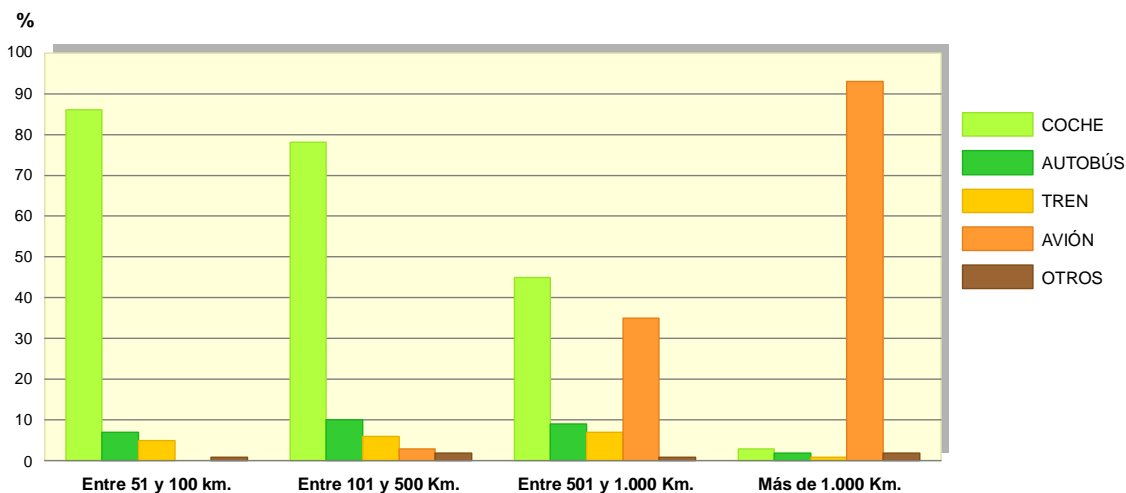
Su importancia está muy determinada por la distancia: se emplea en el 88% de los viajes de entre 51 y 100 Km., porcentaje que baja al 79% en los de más de 100.

Es a partir de los viajes a más de 500 km., y especialmente en los de más de 1000, cuando su importancia baja de forma más notoria, especialmente a favor del avión.

### MODO PRINCIPAL DE LOS VIAJES



### MODO PRINCIPAL DE LOS VIAJES A MÁS DE 50 Km SEGÚN DISTANCIA



### 3. VIAJES A CENTROS HABITUALES DE TRABAJO Y ESTUDIOS.

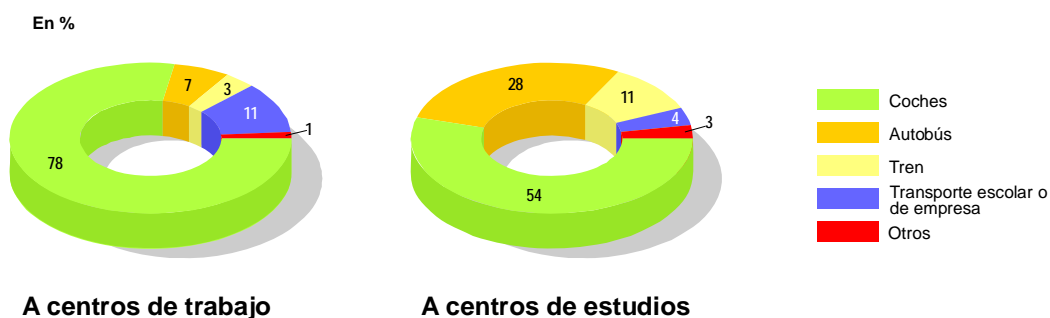
Se han contabilizado más de 92 millones de viajes realizados a centros localizados a más de 50 kilómetros del lugar de residencia.

Estos viajes se caracterizan por realizarlos un número relativamente pequeño de personas, pero de forma bastante frecuente.

Son más numerosos los viajes a centros de trabajo (alcanzan el 80%) y en ellos la utilización del coche es claramente predominante, con cierta importancia del transporte colectivo de empresa.

En los viajes a centros habituales de estudios, aún siendo el coche el modo más utilizado, en más de la mitad de los casos, también alcanza una gran importancia el autobús y, en menor medida, el tren.

#### MODO PRINCIPAL DE LOS VIAJES



#### 4. VIAJES A MENOS DE 50 KMS CON PERNOCTACIÓN.

Dada la cercanía del destino impuesta en este grupo de viajes, las motivaciones quedan claramente condicionadas y presentan un comportamiento muy diferenciado con respecto a lo visto para los viajes a más de 50 Km.

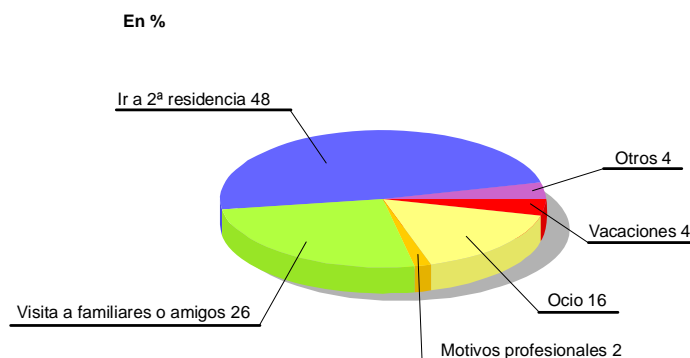
Se reduce notablemente la incidencia de los viajes de vacaciones y de ocio, des-

apareciendo prácticamente los viajes por motivos profesionales.

En el sentido contrario, se observa un aumento muy importante de la participación de los viajes a la segunda residencia, que es el motivo de prácticamente la mitad de los viajes de este tipo.

También es importante, aunque en menor medida, los viajes por visitas a familiares y amigos.

#### MOTIVO DE LOS VIAJES A MENOS DE 50 Km CON PERNOCTACIÓN



En los viajes de menos de 50 km., como era previsible, el coche es aún más utilizado que en los viajes de más de 50 Km., siendo el modo principal del 87% de los viajes.

En los viajes a la segunda residencia alcanza el 94% y en el resto de motivos baja al 80%, adquiriendo cierta importancia los viajes en autobús.

#### MODO PRINCIPAL DE LOS VIAJES A MENOS DE 50 Km CON PERNOCTACIÓN



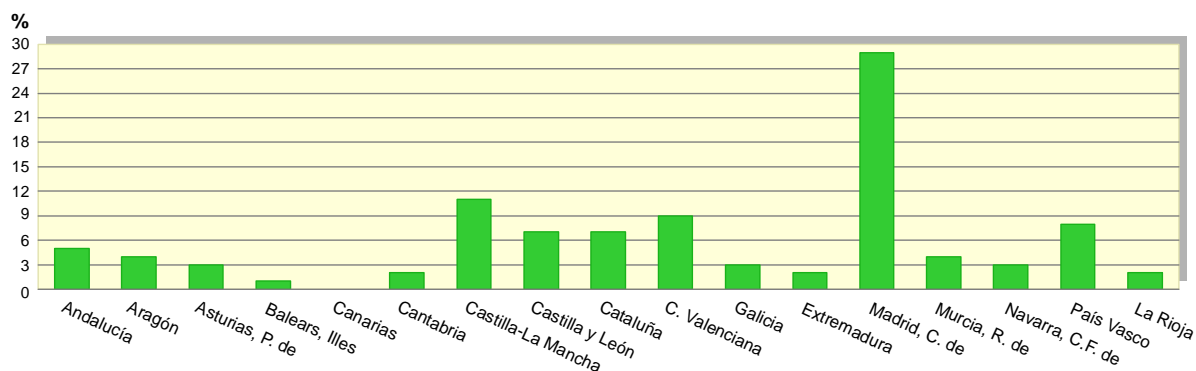
## 5. FLUJOS INTERREGIONALES

Considerando de forma conjunta los datos de los tres grupos de viajes analizados, es la población residente en Madrid la que realiza un mayor número de viajes a otras comunidades, resultado en

el que debe influir no sólo su población si no también su tamaño geográfico.

También es elevado el número de viajes en Castilla-la Mancha, probablemente por la influencia de Madrid, y en la Comunidad Valenciana y el País vasco.

**VIAJES INTERCOMUNITARIOS. PORCENTAJE POR CC. AA. DE ORIGEN**



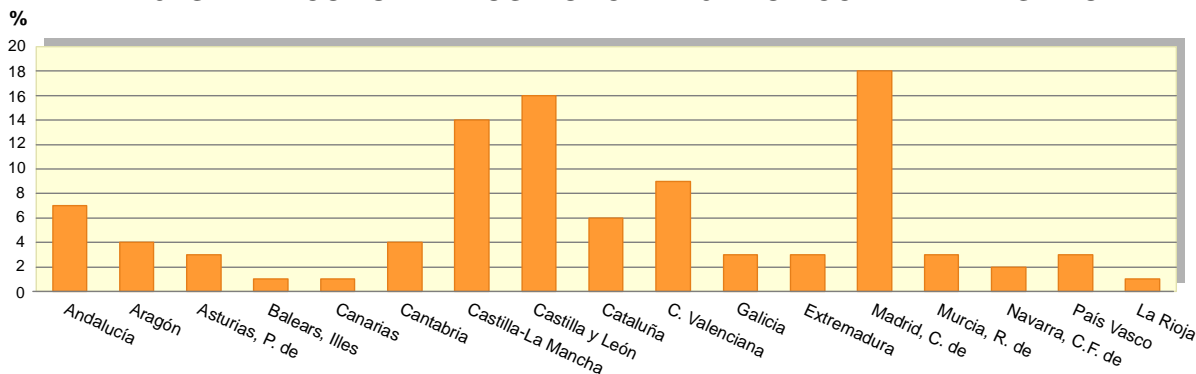
Las comunidades que más viajes reciben son, en este orden, Comunidad de Madrid, Castilla y León y Castilla-La Mancha, que en conjunto suponen casi la mitad del destino de este tipo de viajes.

Hacia Castilla y León y hacia Castilla-La Mancha los viajeros proceden mayoritariamente de Madrid, si bien en la primera comunidad es importante el flujo desde el País Vasco y en el segundo desde la Comunidad Valenciana.

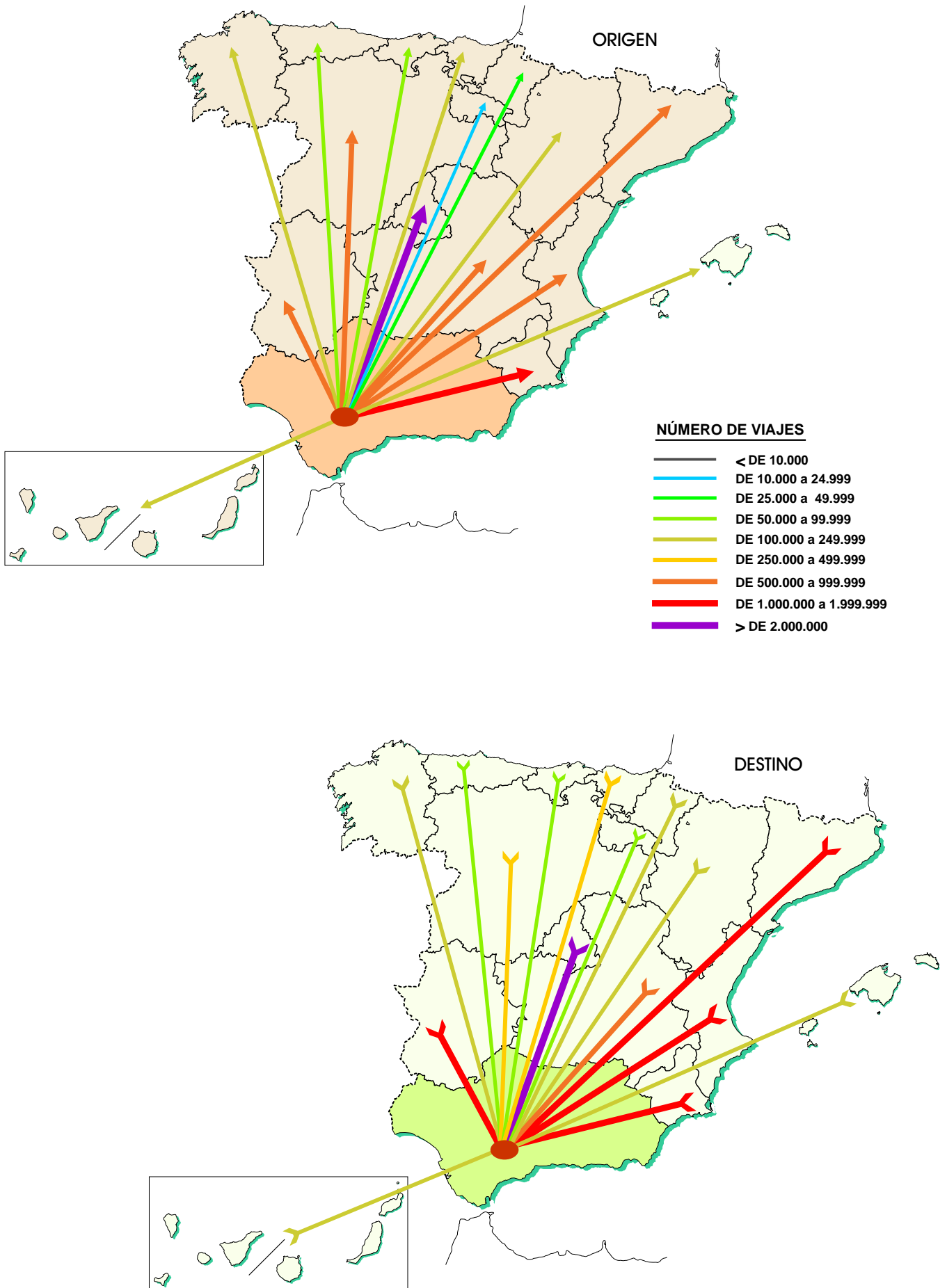
En Madrid los viajeros provienen principalmente de Castilla y León y en menor medida de Castilla la Mancha.

En las páginas siguientes se ofrece una imagen visual de los flujos entre las distintas comunidades autónomas.

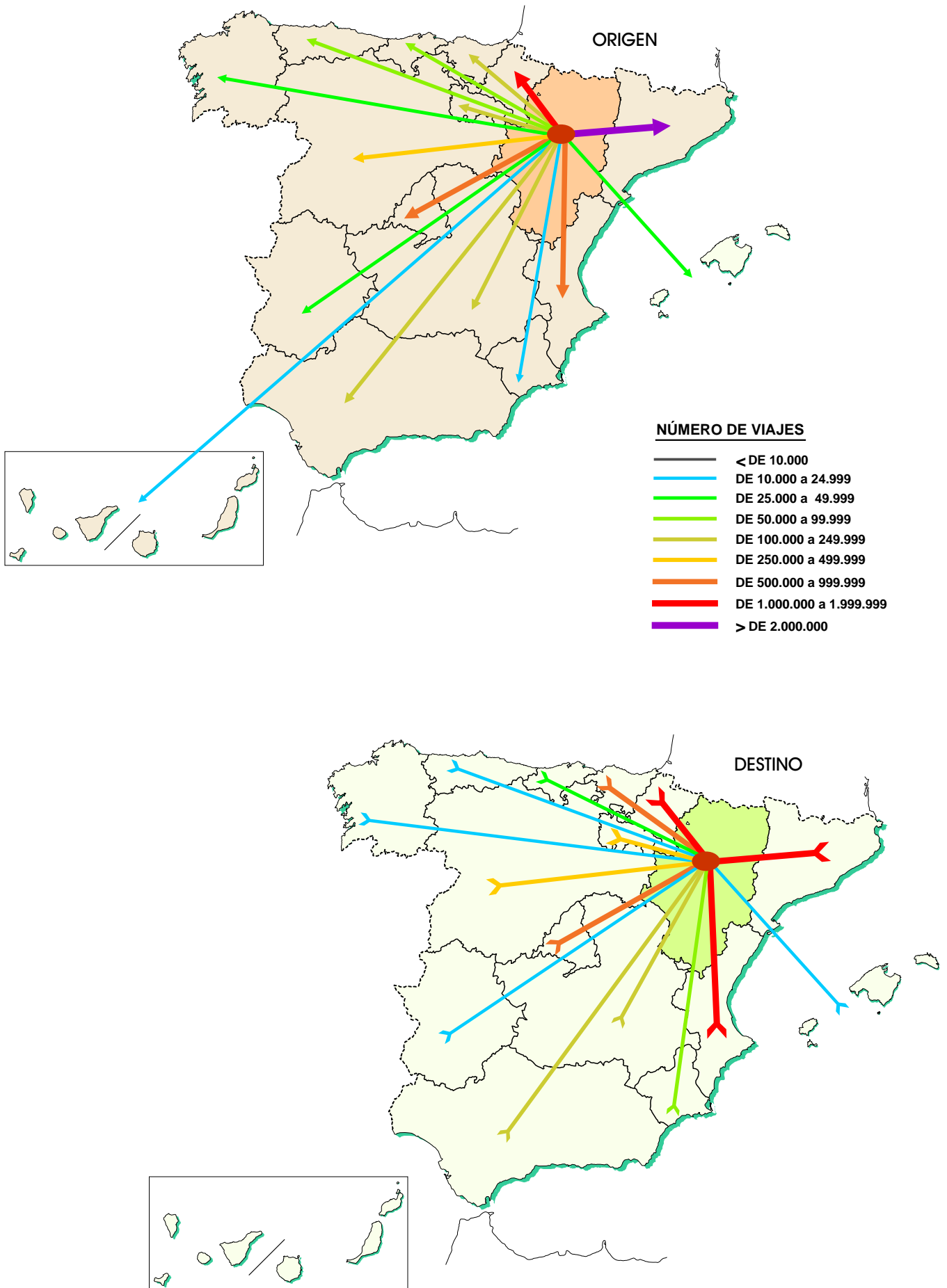
**VIAJES INTERCOMUNITARIOS. PORCENTAJE POR CC. AA. DE DESTINO**



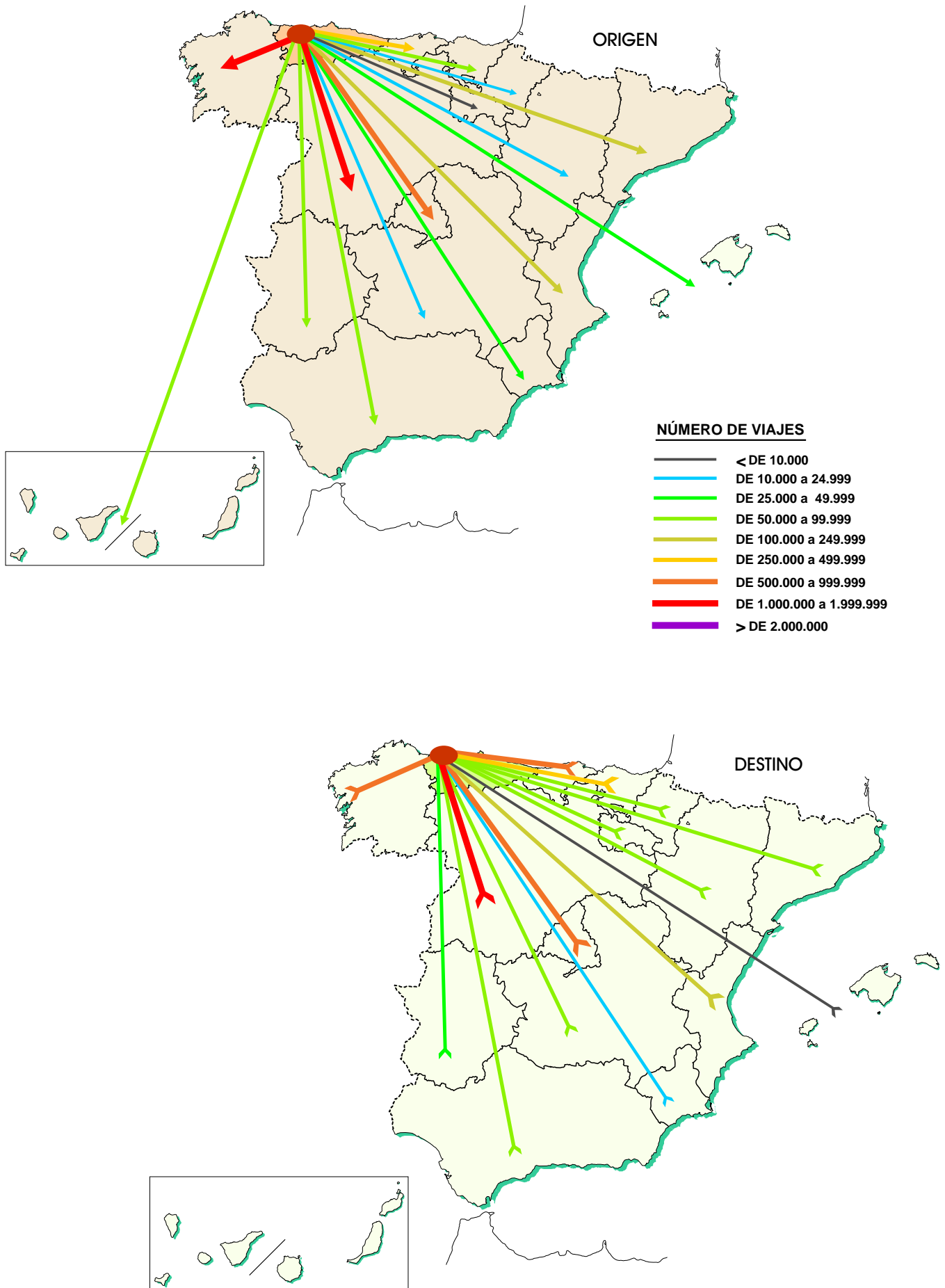
# FLUJOS DE VIAJES. ANDALUCÍA



# FLUJOS DE VIAJES. ARAGÓN

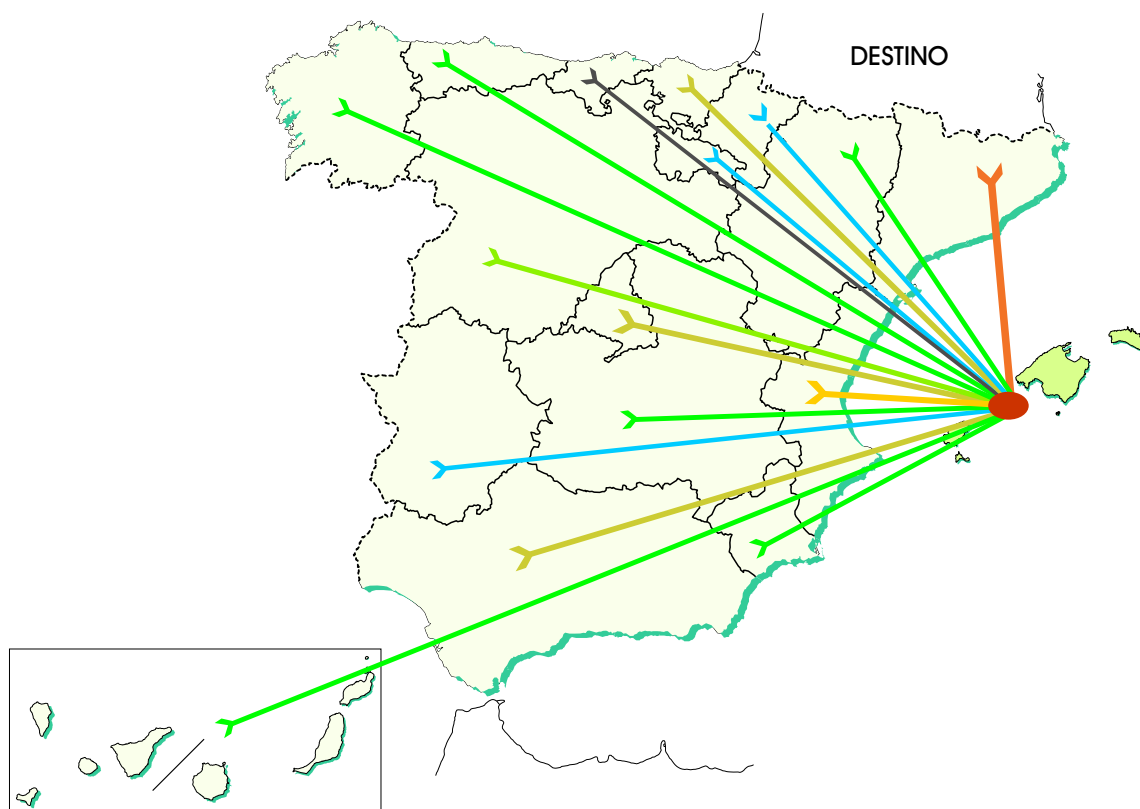
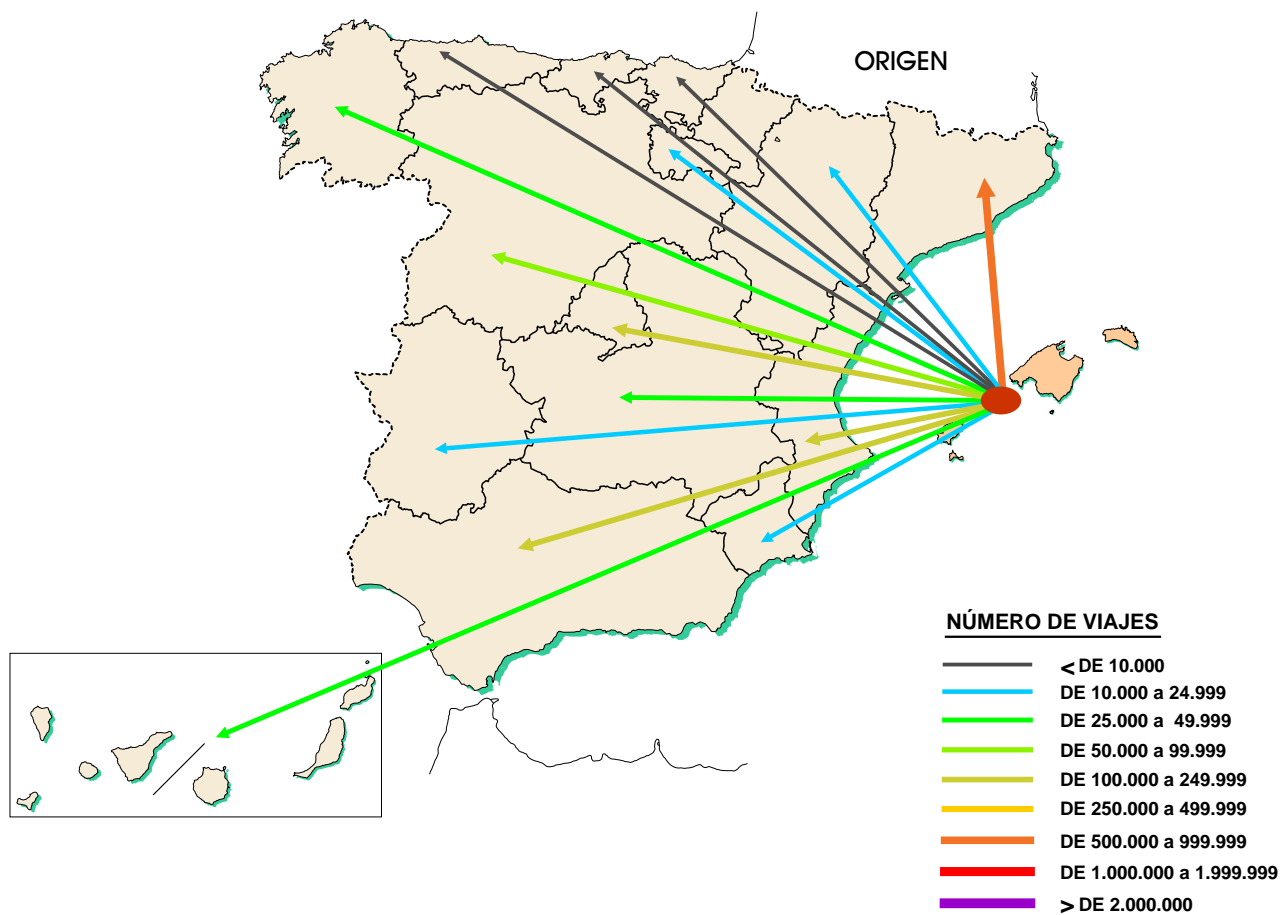


# FLUJOS DE VIAJES. PRINCIPADO DE ASTURIAS

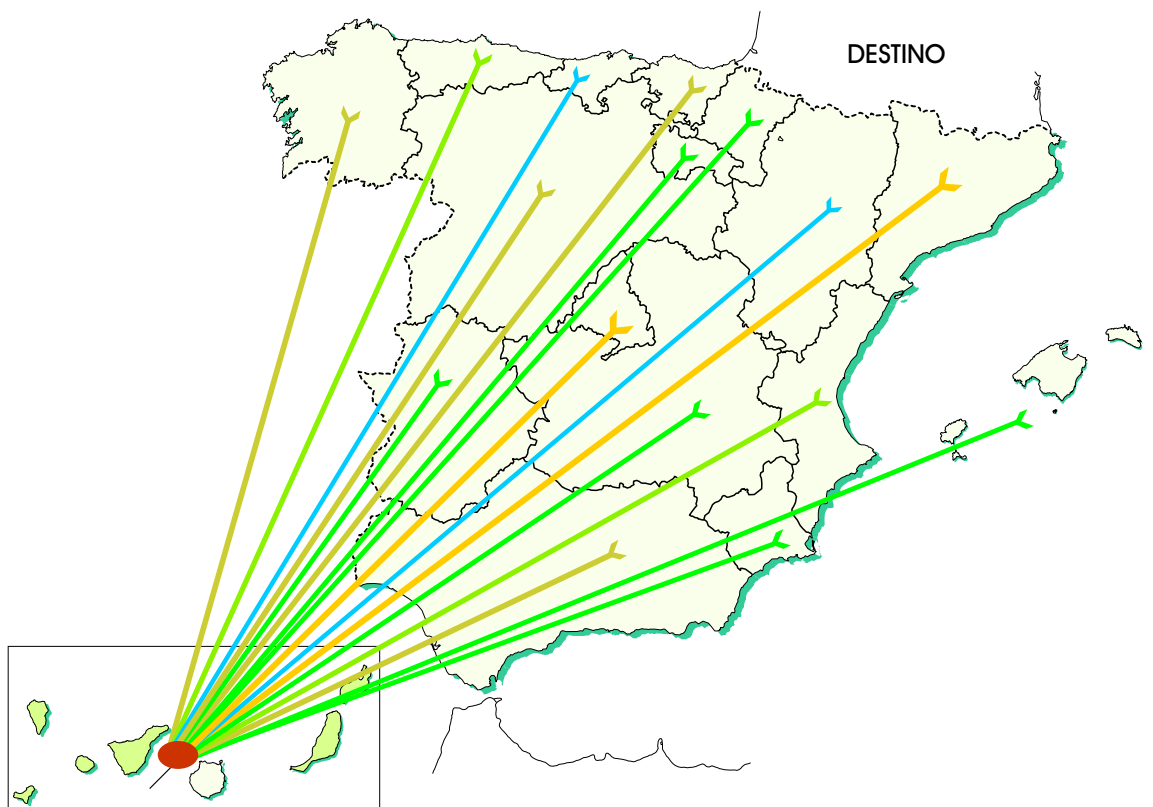
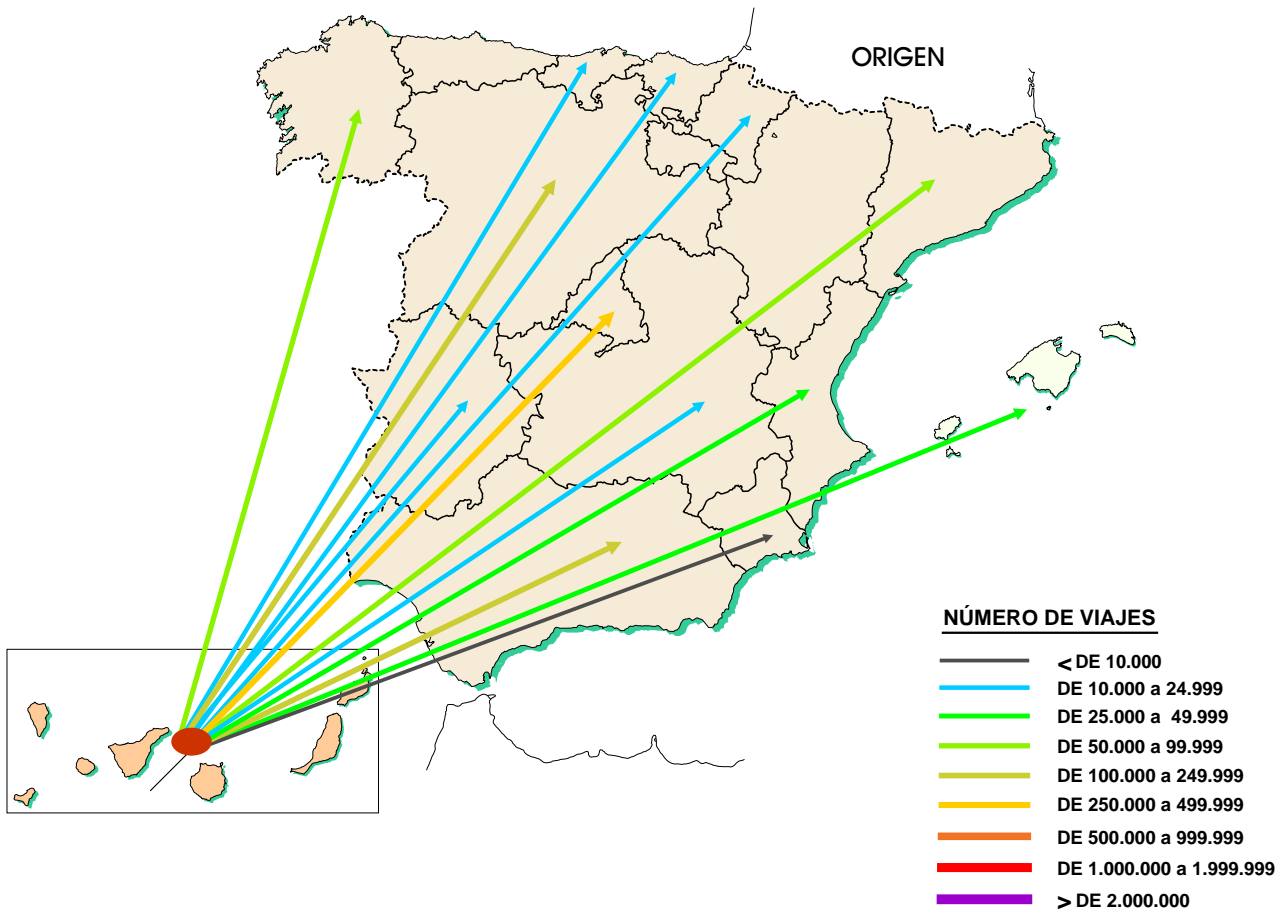




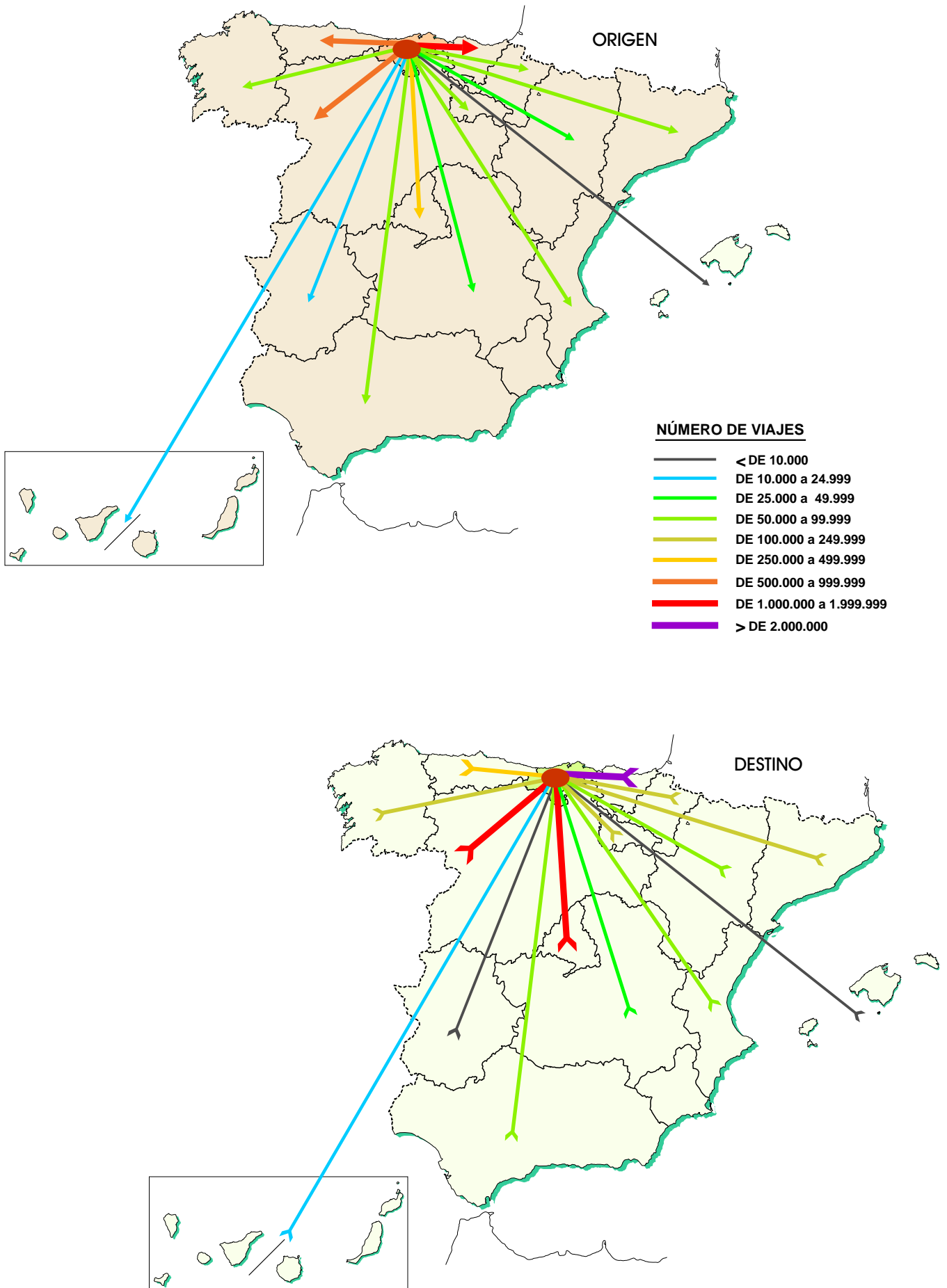
# FLUJOS DE VIAJES. ILLES BALEARS



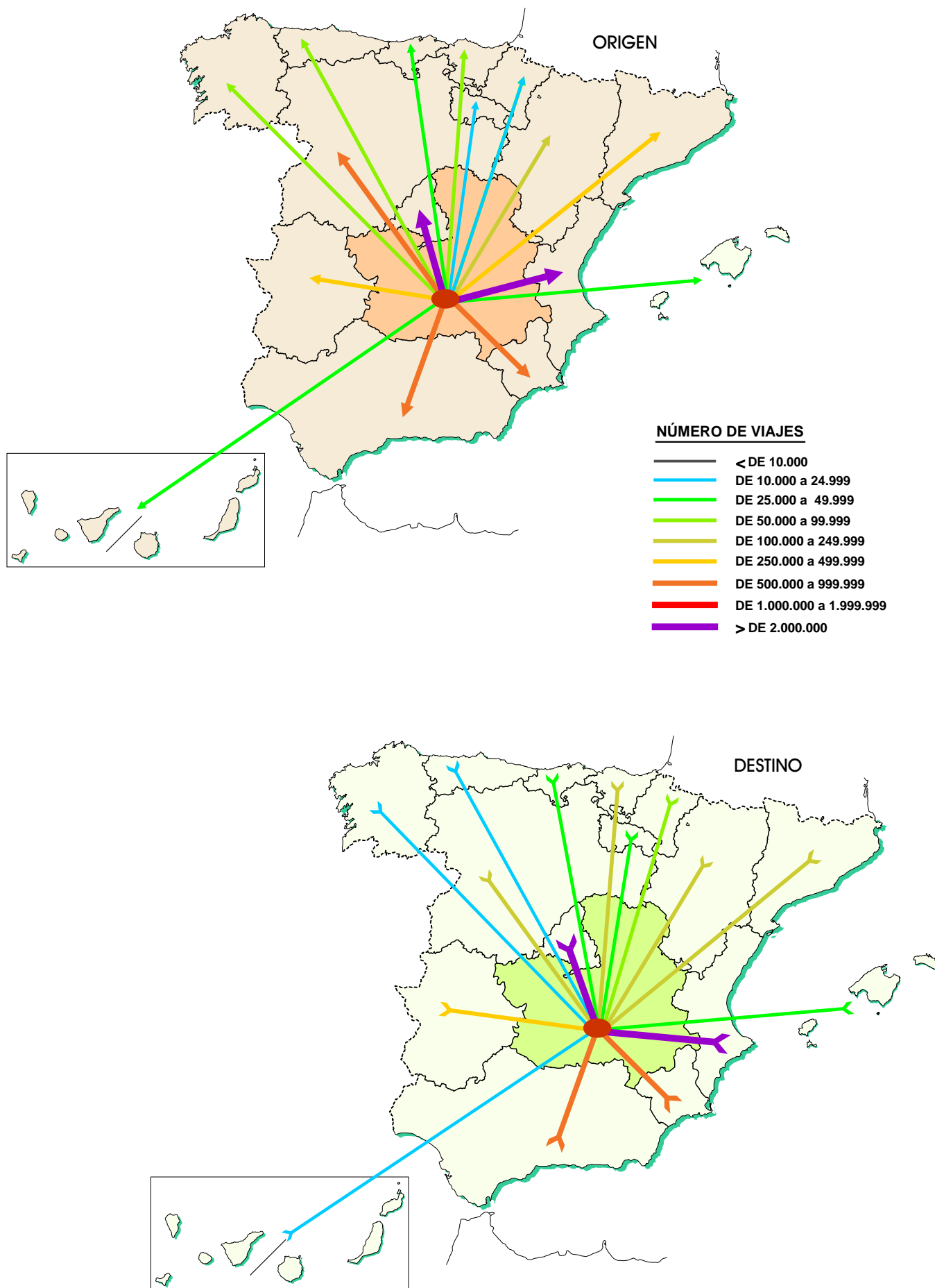
# FLUJOS DE VIAJES. CANARIAS



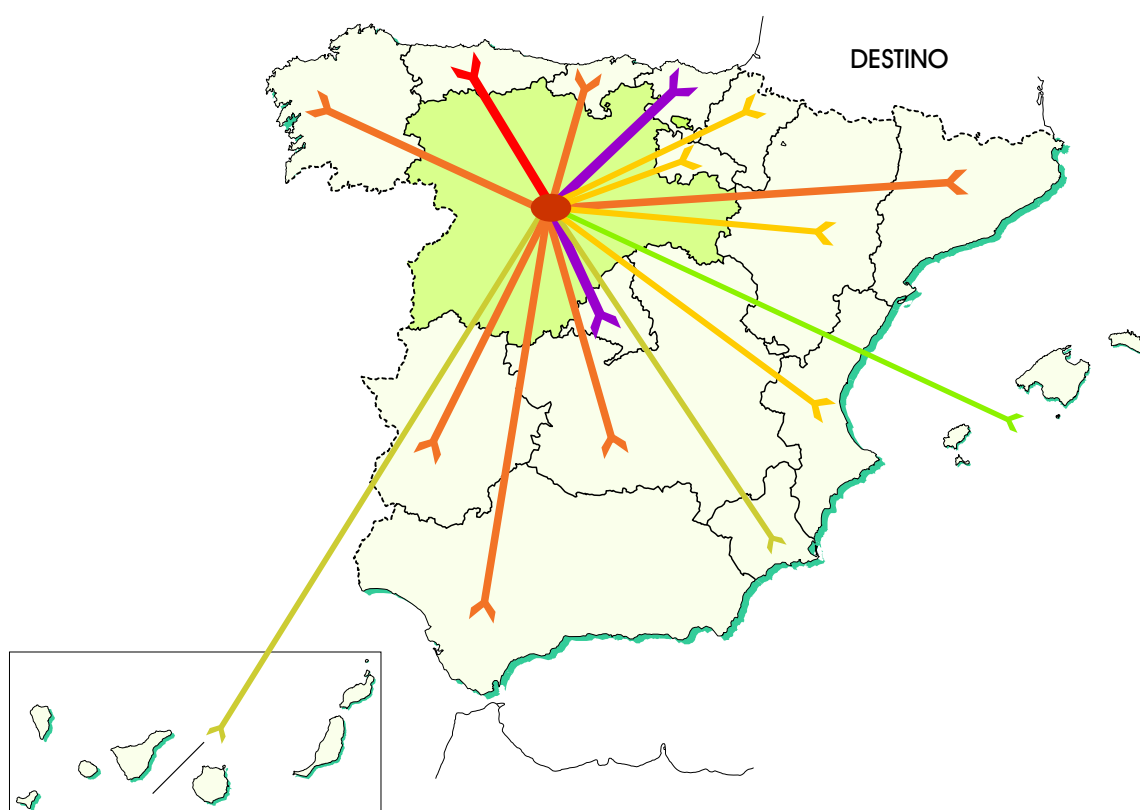
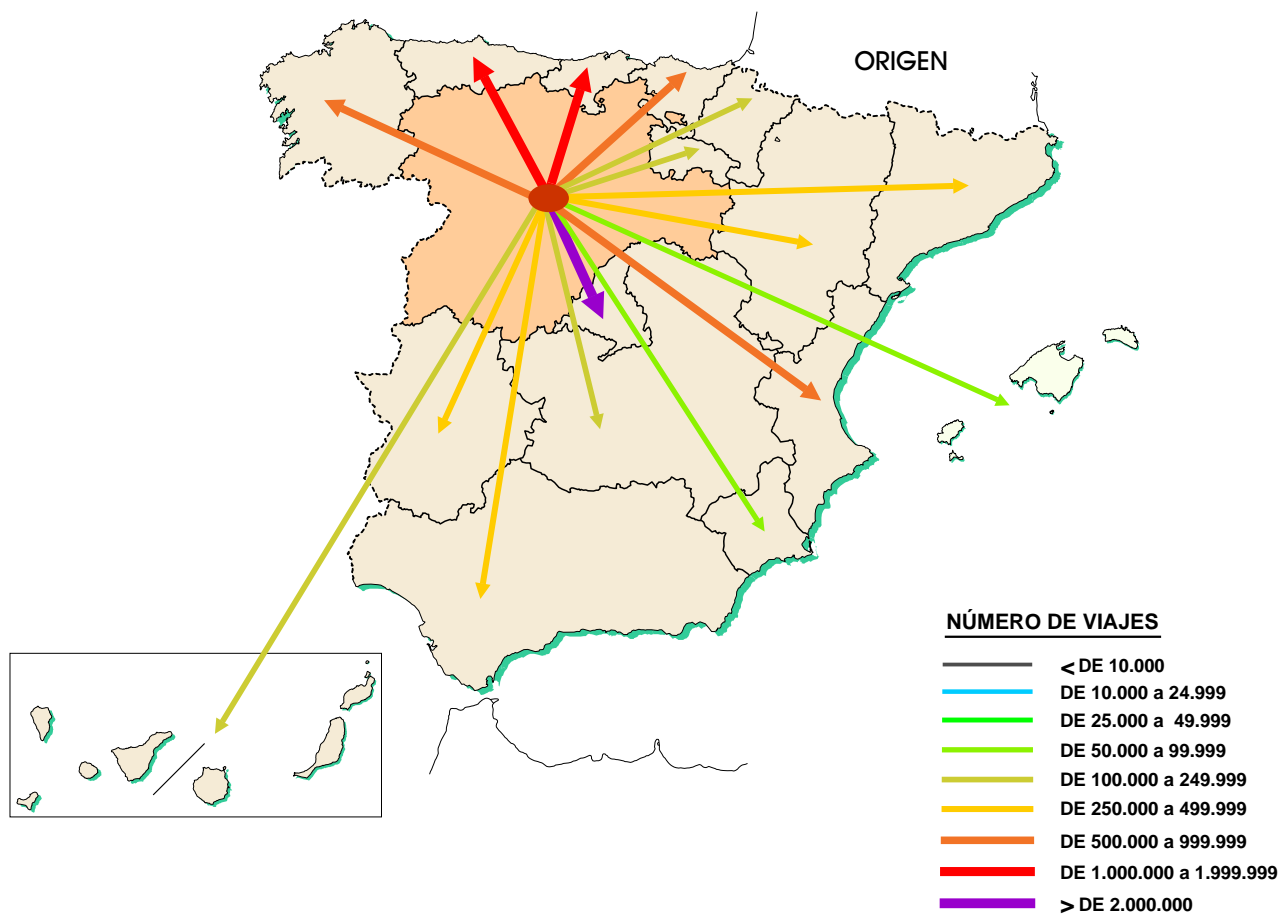
# FLUJOS DE VIAJES. CANTABRIA



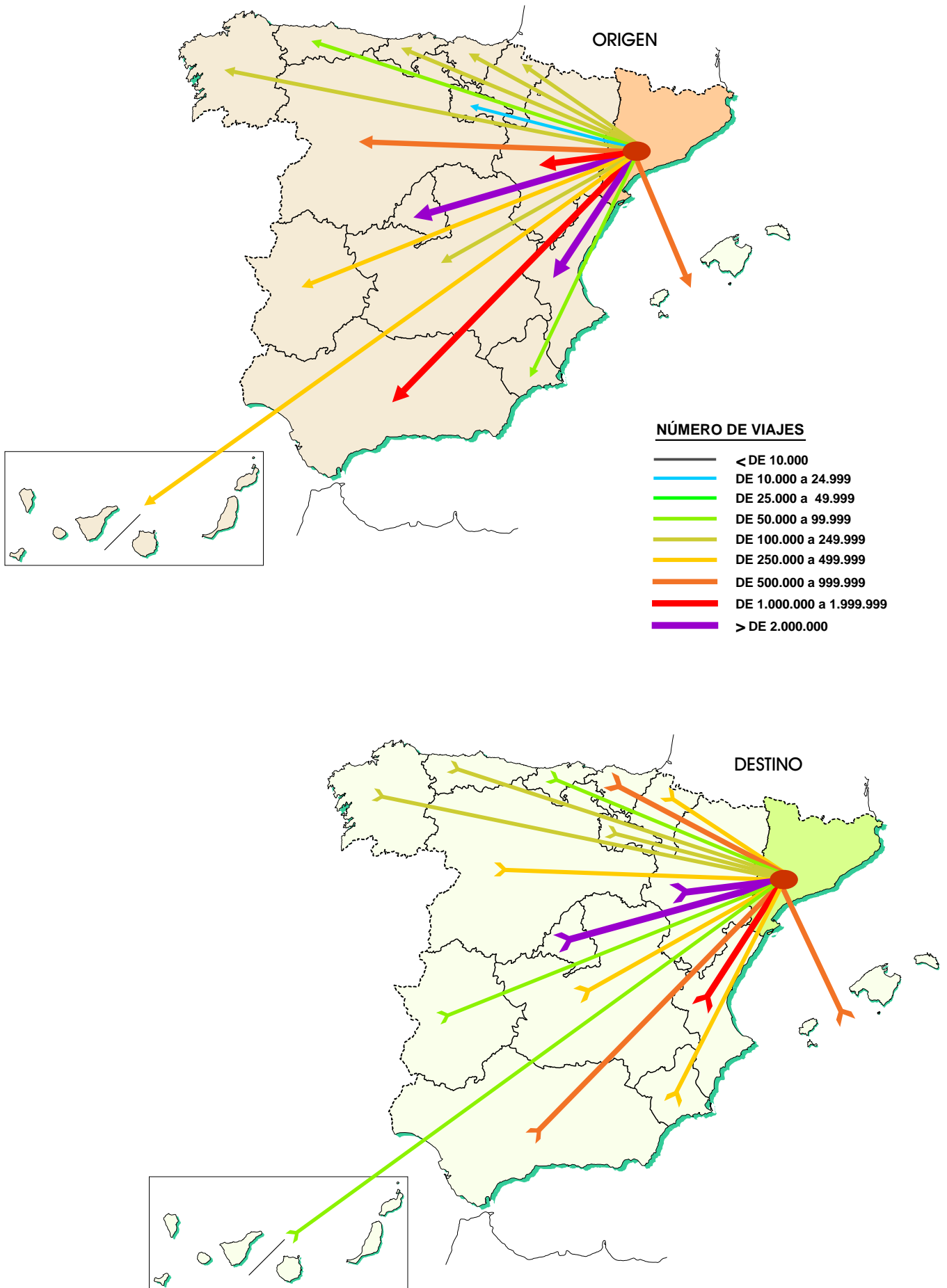
# FLUJOS DE VIAJES. CASTILLA-LA MANCHA



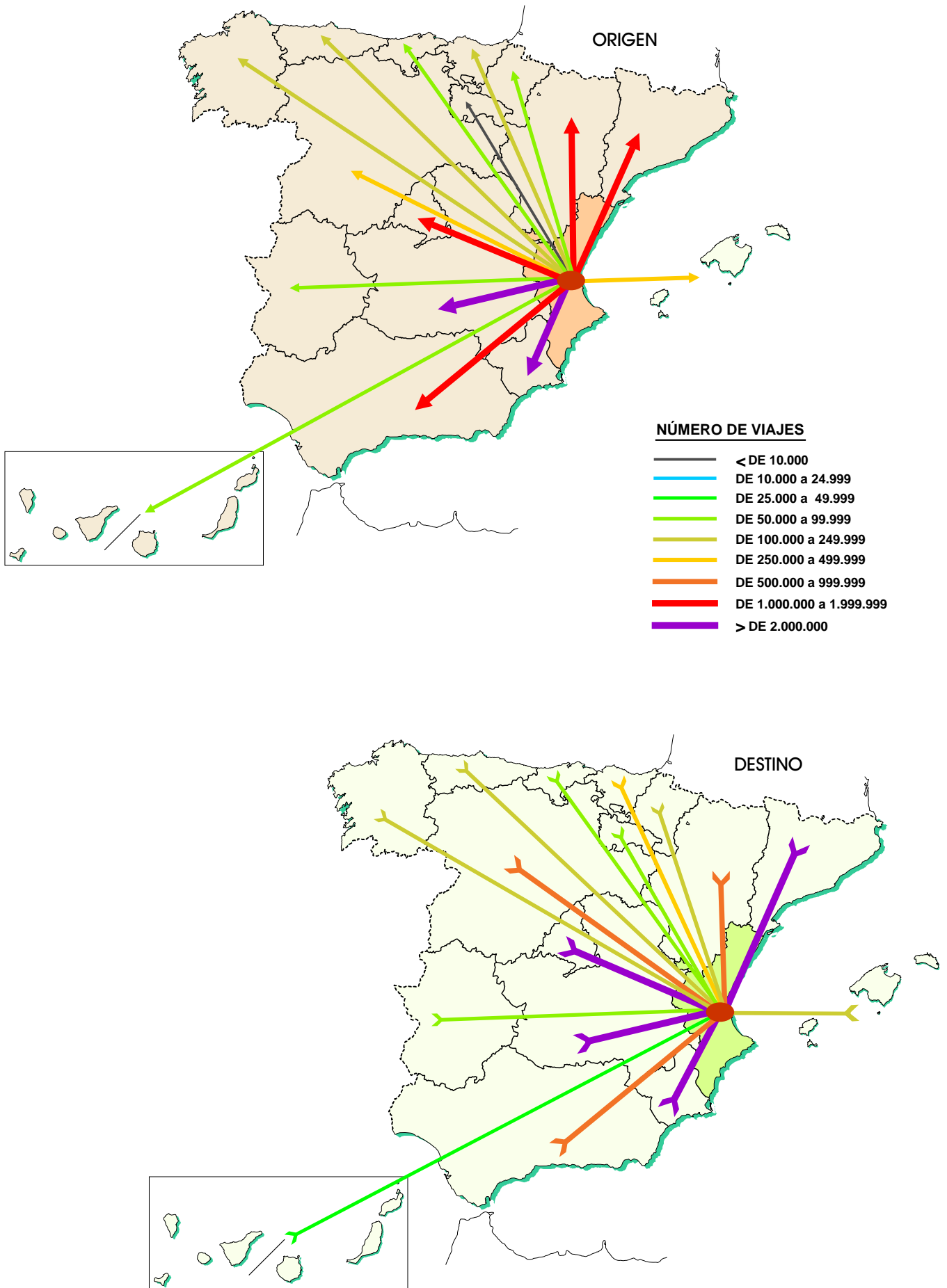
# FLUJOS DE VIAJES. CASTILLA Y LEÓN



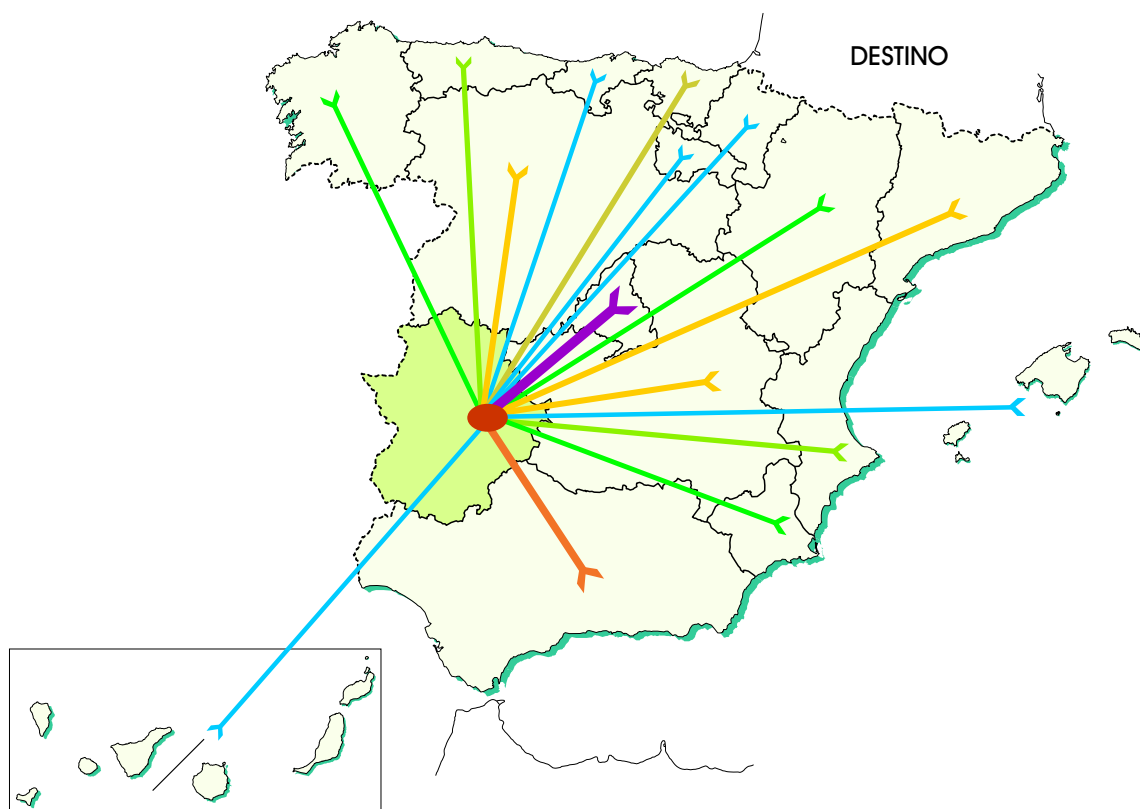
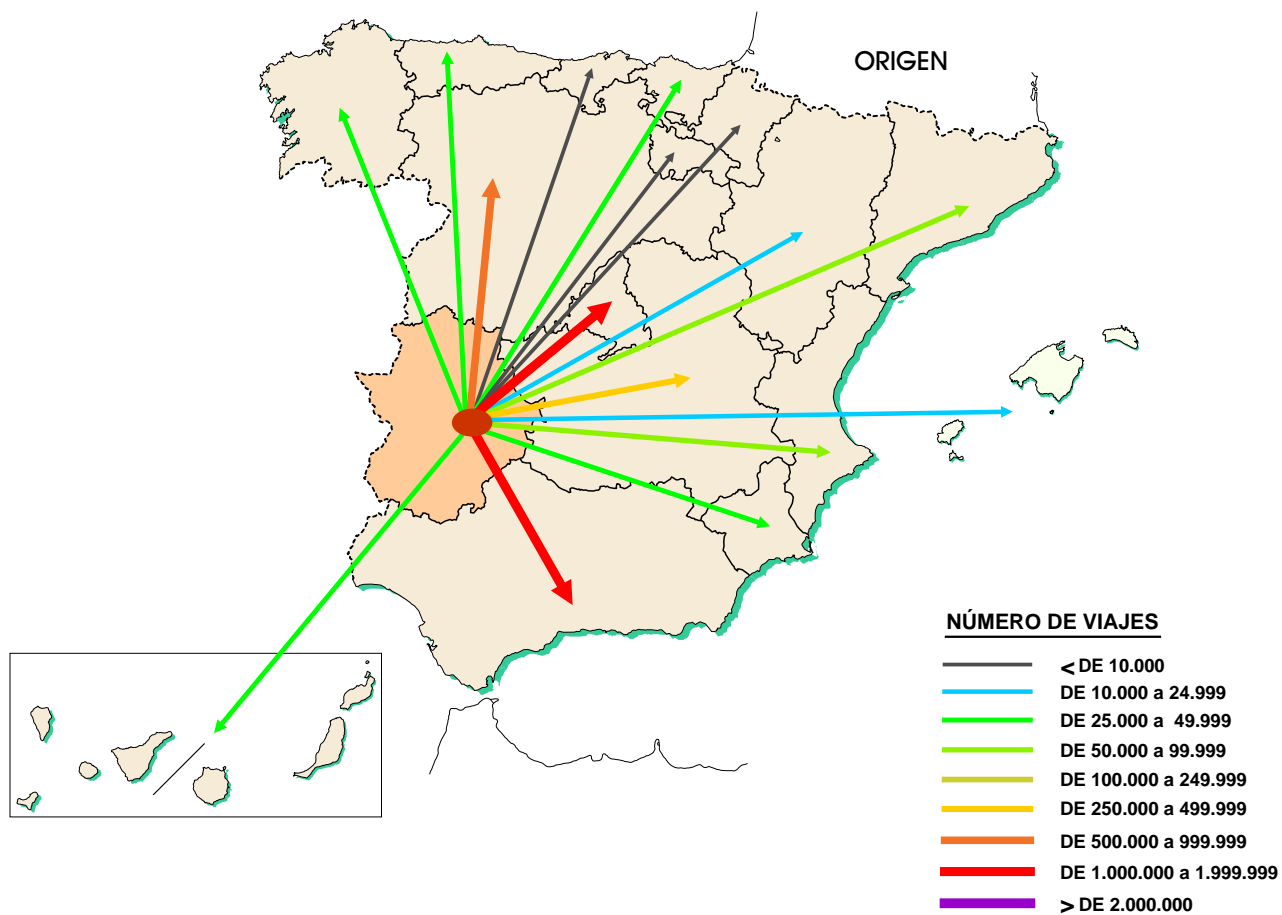
# FLUJOS DE VIAJES. CATALUÑA



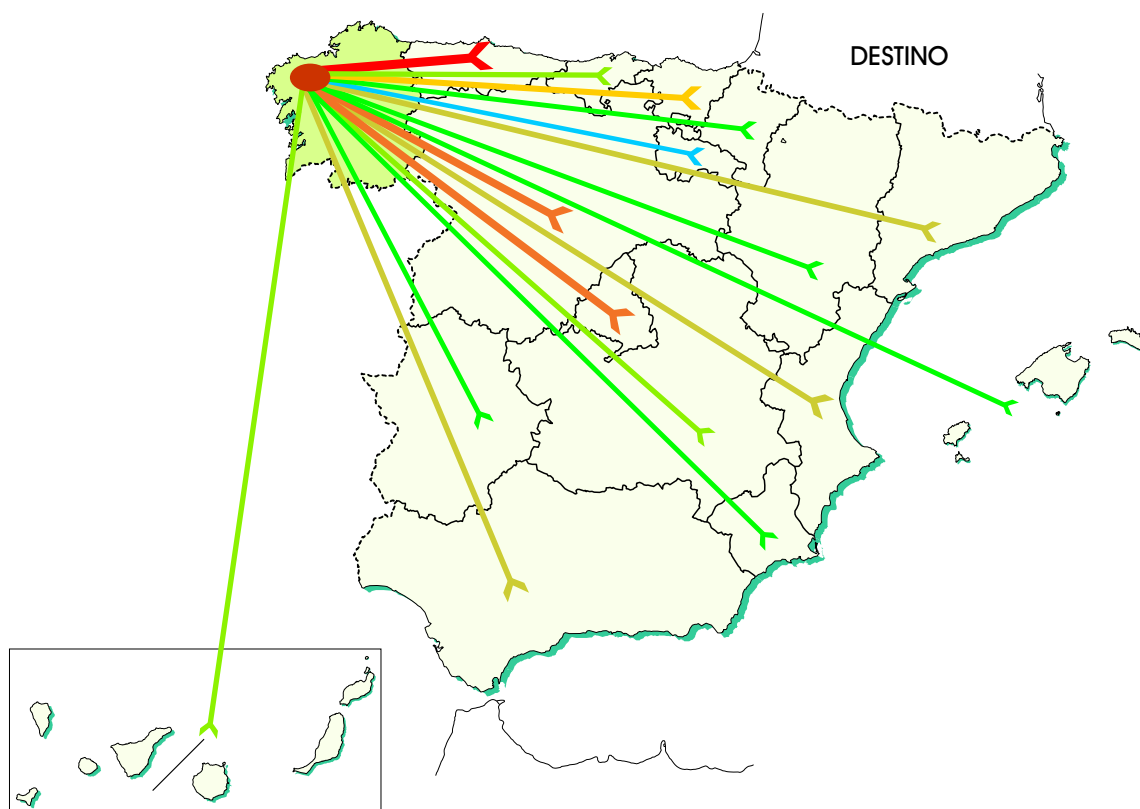
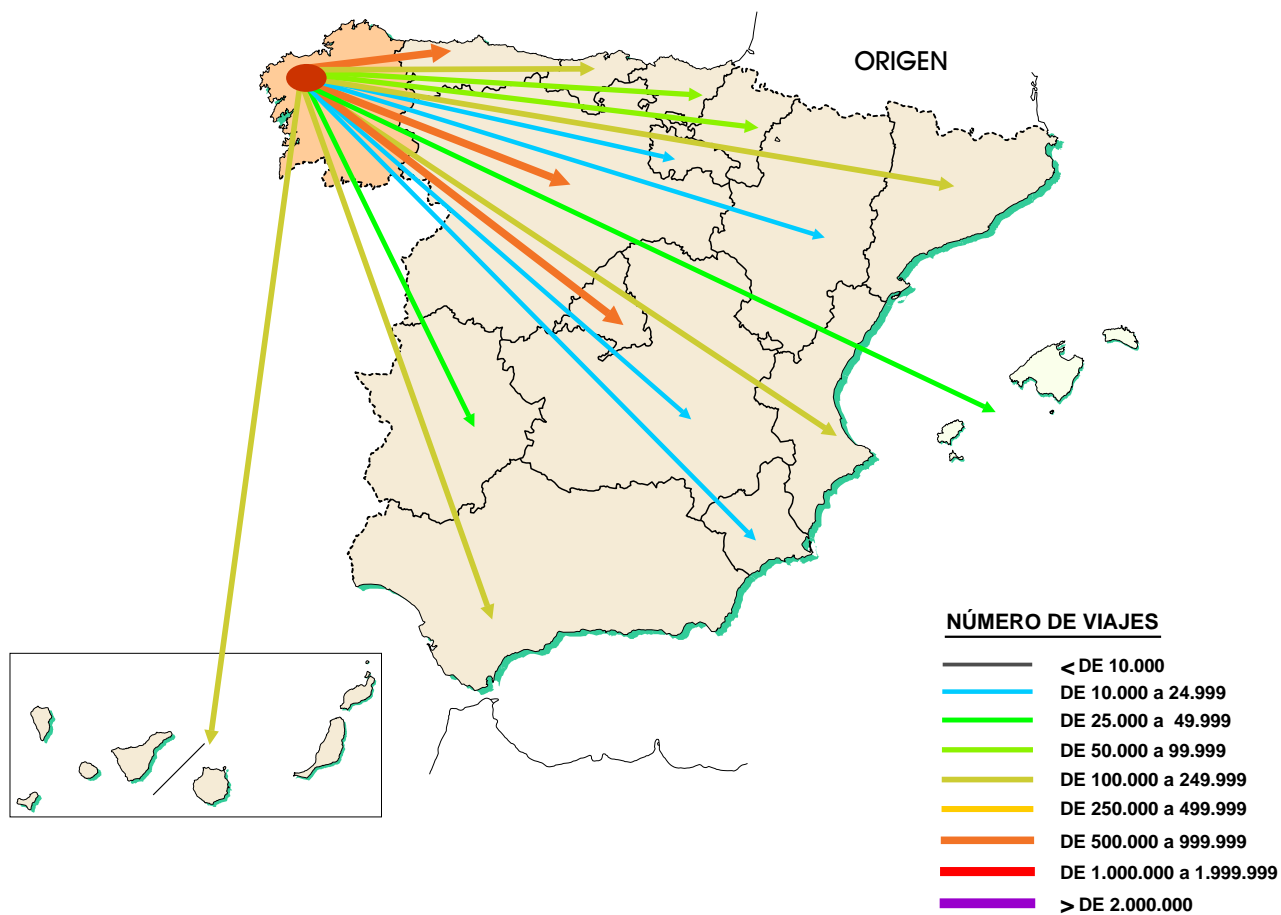
# FLUJOS DE VIAJES. COMUNIDAD VALENCIANA



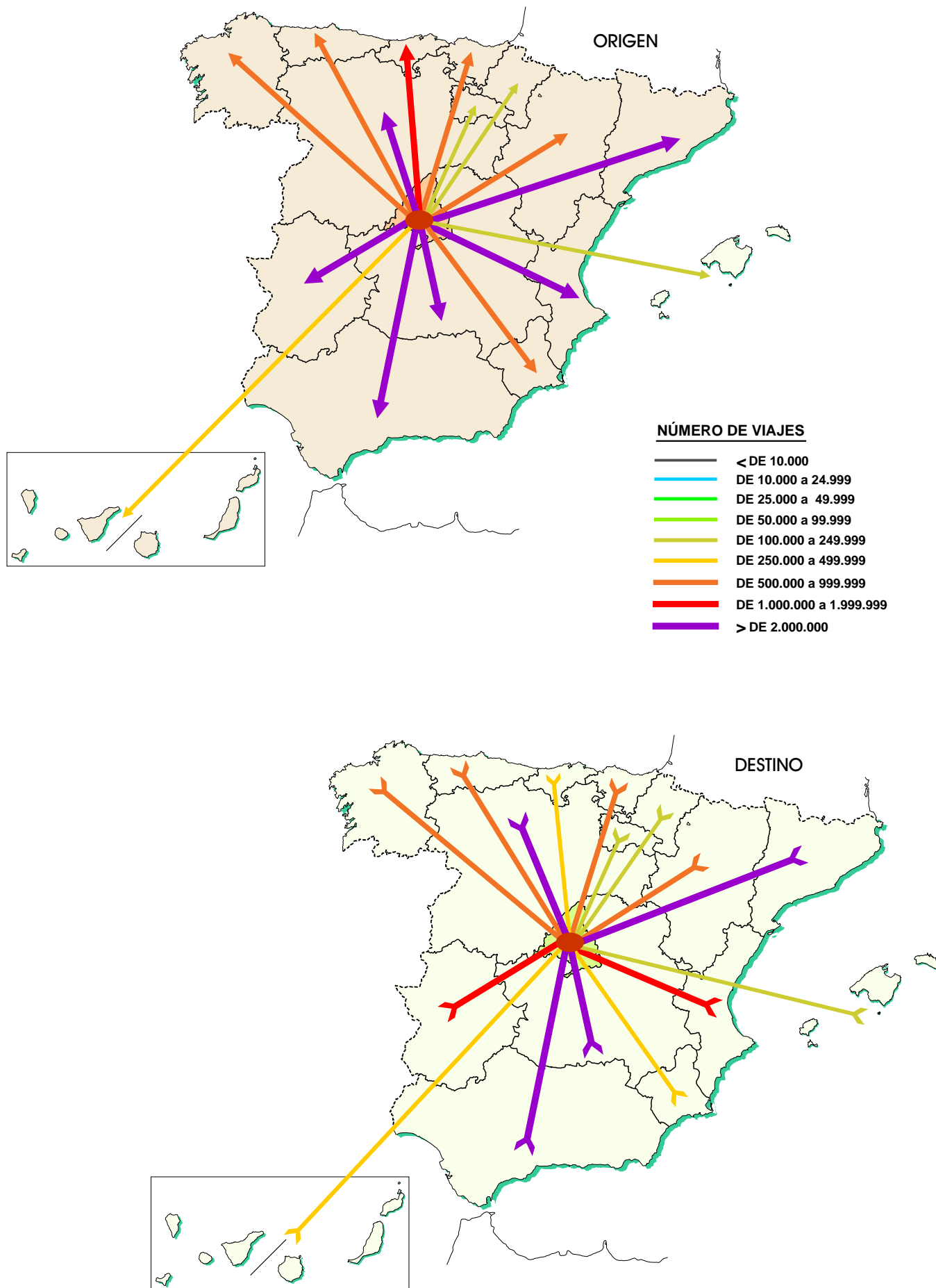
# FLUJOS DE VIAJES. EXTREMADURA



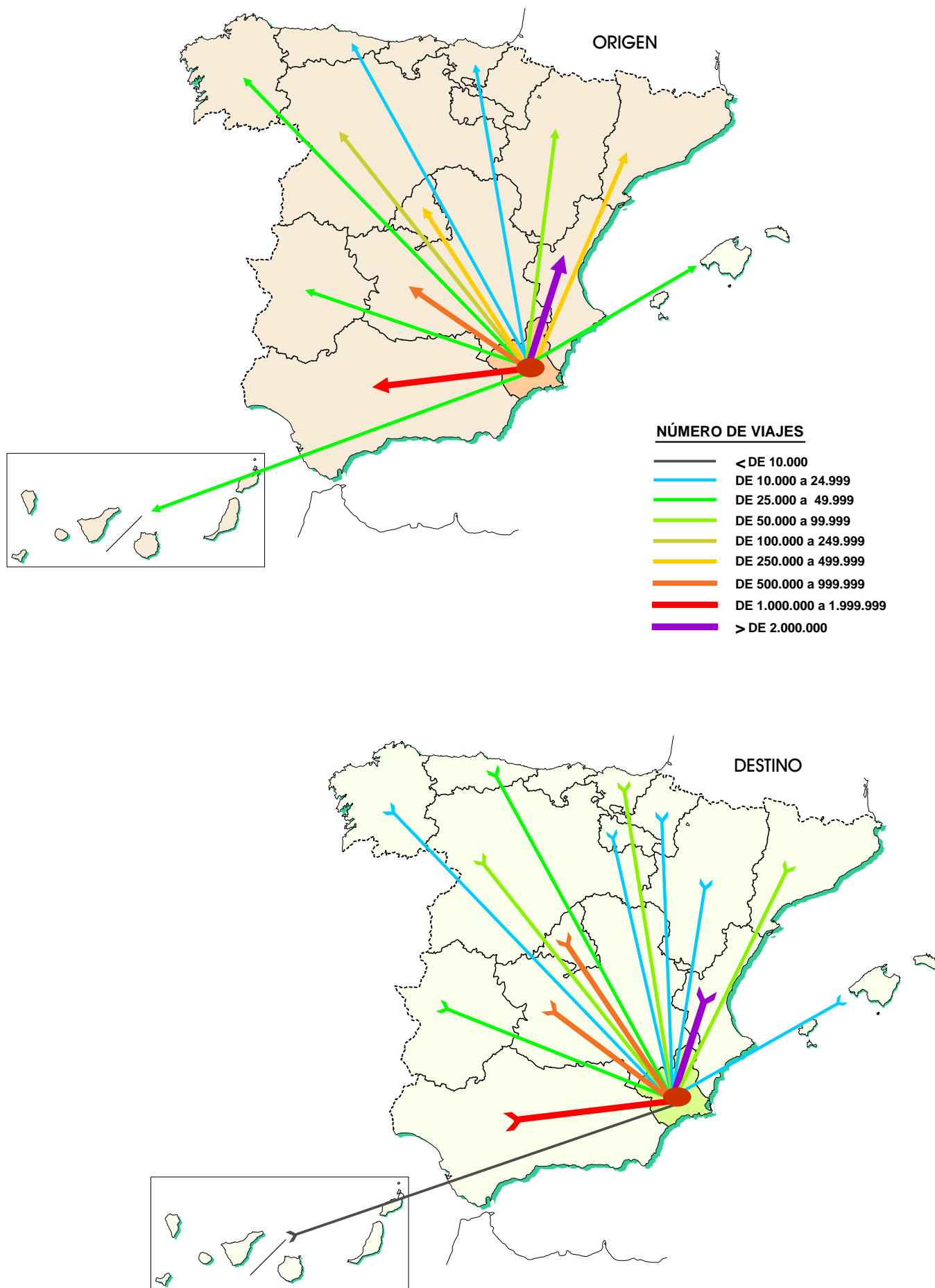




# FLUJOS DE VIAJES. COMUNIDAD DE MADRID



# FLUJOS DE VIAJES. REGIÓN DE MURCIA



# FLUJOS DE VIAJES. COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA

