

istac

INSTITUTO CANARIO
DE ESTADÍSTICA

10/10/2025

Movilidad en Canarias

Encuesta de Hábitos y Confianza Socioeconómica

Título

Movilidad en Canarias

V.1 Septiembre 2025

Elaboración y edición:

Instituto Canario de Estadística
Luis Doreste Silva, 101–Planta 7
35004 Las Palmas de Gran Canaria
Tlf.: 928 89 92 60

Plaza Sixto Machado, n.º 3
38009 Santa Cruz de Tenerife
Tlf.: 922 922 801

Página Web:

<https://www.gobiernodecanarias.org/istac>

E-mail:

consultas.istac@gobiernodecanarias.org

Licencia:

Este documento se distribuye bajo Licencia de Reconocimiento 4.0 de Creative Commons.

**Texto legal:**

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>



CONTENIDO

PRESENTACIÓN.....	5
PRINCIPALES RESULTADOS.....	7
DESPLAZAMIENTOS HABITUALES	9
1. Motivo de los desplazamientos habituales	9
2. Principal modo de transporte en los desplazamientos habituales	11
3. Modo de transporte, principal o combinado, en los desplazamientos habituales.....	12
4. Razones de uso del principal modo de transporte	14
5. Razones de uso del principal modo de transporte según medio utilizado.....	16
DESPLAZAMIENTOS POR TRABAJO O ESTUDIOS.....	17
1. Tiempo dedicado al desplazamiento por trabajo o estudios.....	17
2. Horario de ida y de vuelta al lugar de trabajo o estudios	19
3. Valoración del tiempo empleado en ir y volver del trabajo o estudios	20
DESPLAZAMIENTOS EN COCHE.....	23
1. Propiedad del coche utilizado en los desplazamientos habituales	23
2. Tipo de motor del coche utilizado en los desplazamientos habituales	24
3. Número de ocupantes del coche	25
4. Tipo de aparcamiento para el coche utilizado en destino	27
5. Disposición a cambiar el coche por otro transporte más respetuoso con el medioambiente.....	29
DISPONIBILIDAD DE VEHÍCULOS EN EL HOGAR.....	35
1. Disponibilidad y cantidad de vehículos en el hogar	36
2. Disponibilidad de plazas de aparcamiento privadas en el hogar.....	38
3. Disponibilidad y uso de transportes alternativos en el hogar	39
USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS ÚLTIMOS DOCE MESES	41
1. Frecuencia de uso del transporte público.....	41
2. Motivos por los que usa poco o nada el transporte público	43
ACTITUDES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	44
1. Disposición a pagar más por una movilidad sostenible.....	45
2. Motivos por los que no pagaría más por una movilidad sostenible.....	45
3. Medidas para fomentar la movilidad sostenible	46
DESPLAZAMIENTOS DE LARGA DISTANCIA EN LOS ÚLTIMOS DOCE MESES.....	47
1. Cantidad de viajes realizados en los últimos doce meses.....	48



2.	Principal modo de transporte utilizado en los viajes.....	49
3.	Modos de transporte utilizados en el destino del viaje.....	51
4.	Motivo de uso del avión en los viajes.....	52
5.	Motivo de uso del barco en los viajes.....	52
6.	Actitudes de movilidad sostenible en los viajes.....	52
	COMPRAS A DOMICILIO.....	53
1.	Compras con entrega a domicilio.....	53
2.	Actitud sostenible en las compras con entrega a domicilio.....	54
	PERCEPCIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN CANARIAS.....	55



PRESENTACIÓN

MÓDULO DE MOVILIDAD EN CANARIAS

La Encuesta de Hábitos y Confianza Socioeconómica (ECOSOC) tiene como objetivo obtener indicadores de las conductas sociales y la confianza de la población en la situación socioeconómica y el empleo.

Es una encuesta multipropósito dirigida a la población residente en Canarias, que integra en su trabajo de campo la recogida de datos necesaria para elaborar los Indicadores de Confianza del Consumidor (ICC). Esta operación está recogida en el Plan Estadístico de Canarias.

La población estudiada corresponde a personas de 18 y más años que reside en viviendas familiares principales en Canarias, y ha sido diseñada para poder dar resultados a nivel de islas y grandes comarcas de Tenerife y Gran Canaria.

La encuesta es de tipo panel rotante trimestral, de forma que cada periodo de la encuesta es un trimestre. El panel tiene cuatro turnos de rotación y en cada uno de ellos se renueva la muestra de viviendas un 25%. Por tanto, cada vivienda permanece en la muestra cuatro trimestres consecutivos, después de los cuales sale de la muestra para ser reemplazada por otra vivienda de la misma sección censal.

Cada trimestre se recoge la información que permite construir el Índice de Confianza del Consumidor. Cada dos trimestres, el segundo y cuarto de cada año, se complementa la encuesta con un módulo para estudiar temas concretos.

En el segundo trimestre de 2025, el módulo trata sobre la movilidad en Canarias. Se recoge información sobre los desplazamientos habituales de las personas en Canarias, entendiéndose por desplazamientos cualquier traslado realizado a lo largo del día por cualquier motivo. Por tanto, se consideran los desplazamientos más frecuentes de las personas, e interesa además del modo de transporte usado para realizar estos desplazamientos, el objetivo de los mismos.

Para aquellos desplazamientos que se realizan por trabajo o por estudios, se recoge el tiempo invertido y las franjas horarias utilizadas.

En los desplazamientos que se realizan en coche interesa el tipo de motor que tiene el coche, la cantidad de personas que van habitualmente en el trayecto y el lugar donde se estaciona el vehículo al llegar al destino. En el caso de que el coche no sea eléctrico, se pregunta por las condiciones bajo las cuales la persona estaría dispuesta a cambiar a otros modos de transporte más sostenibles.

Se añaden preguntas sobre el uso del transporte público en los últimos 12 meses, así como las razones de no usarlo en el caso de que lo haga poco o nada.

También se pregunta por los medios de transporte utilizados en viajes de larga distancia, y los motivos por los que los elige.



Por otro lado, se indaga sobre la disponibilidad de vehículos en el hogar. No importa quién ostente la propiedad, sino la disponibilidad de los mismos. Además de vehículos de motor, se pregunta por otros modos de transporte alternativos como bicicletas o patinetes eléctricos. También interesa si el hogar dispone de plaza de garaje para los vehículos a motor.

Las compras con entregas a domicilio también se recogen, así como la disposición de las personas a cambiar sus hábitos en la entrega o recogida de los productos.

Finalmente se recoge la percepción de la población acerca de los principales problemas de la movilidad diaria en Canarias.

Sergio Alonso Rodríguez

Director del instituto Canario de Estadística



PRINCIPALES RESULTADOS

- Los modos de transporte más utilizados en los desplazamientos habituales, solos o en combinación con otros, son el coche (69%), el transporte público (38%) y caminando (27%).
- El coche es el modo dominante de movilidad en todas las comarcas de Canarias.
- Poco más de la mitad de las personas (54%) solo utilizan un modo de transporte de forma habitual para llegar a su destino.
- Casi 9 de cada 10 (89%) personas que utilizan el coche en su movilidad diaria lo hacen en vehículos privados, y el 94% utilizan combustibles convencionales.
- Casi la mitad de las personas que se desplazan en coche (46%) van solas en el vehículo.
- La principal zona de aparcamiento es la calle, en zonas sin restricciones (54%), los aparcamientos privados, propios o de empresa, (20%), o las zonas públicas de aparcamientos gratuitas (13%). Un 13% aparca el coche en un parking público de pago o en calle con zonas restringidas.
- Las principales razones para elegir el modo de transporte habitual son, la comodidad (50%), la falta de alternativas (35%) y la velocidad del traslado (35%). En algunas comarcas, la falta de alternativas se convierte en la razón más importante.
- Tres de cada 10 personas tardan una hora o más en ir y volver del trabajo y/o centro de estudios, y casi 2 de cada 10 tardan menos de 20 minutos en completar ambos recorridos.
- Casi la mitad de las personas que se desplazan por trabajo o estudios (46%) lo hacen de 6:00 a 8:00 de la mañana, y un 40% vuelve en horario de 15:00 a 18:00.
- Poco más de la mitad de los usuarios de coche (52%) podrían estar dispuestos a cambiar el coche por otra forma de movilidad más sostenible.
- Entre los que responden que sí estarían dispuestos a cambiar el coche por modos de transporte más respetuosos con el medioambiente, el 58% lo haría si el transporte alternativo tuviera buena frecuencia y conectividad, un 33% si fuese igual de rápido y un 31% si el cambio no fuese más caro.
- En todas las comarcas de Canarias, la frecuencia y conectividad de los transportes son las condiciones fundamentales que podrían iniciar el abandono del coche por otros transportes más sostenibles.
- De los usuarios del coche que no están dispuestos a cambiarlo como modo de transporte habitual, el 37% lo hace por la comodidad que le supone ir en coche, un 27% porque los otros medios de transporte no están adaptados a sus necesidades y un 26% porque el transporte público no está disponible en su zona o es insuficiente.



- Un 82% de las personas tienen disponible al menos un coche en su hogar.
- Un 57% de las personas tienen disponible al menos una plaza de garaje privada, en propiedad o alquilada.
- Casi 1 de cada 5 personas tiene en su hogar alguna bicicleta y un 5% dispone de patinete eléctrico, aunque solo 4 de cada 10 personas usa estos modos de transporte alternativos de los que disponen en su vivienda.
- Un 32% de las personas en Canarias no ha usado el transporte público en el último año y un 15% lo usa a diario.
- Más de la mitad de las personas (52%) estarían dispuestas a pagar más en sus traslados habituales si fuese significativamente mejor para el medioambiente.
- Entre las medidas para fomentar una movilidad sostenible, el 46% señala la reducción del precio e impuestos de los vehículos más ecológicos y un 31% indica las campañas de concienciación e información sobre movilidad sostenible.
- Más de 6 de cada 100 personas (64%) ha viajado fuera de su isla de residencia en el último año. De las personas que han viajado, casi 8 de cada 10 (78%) ha utilizado el avión.
- El principal motivo del uso del avión es que es la única manera de llegar al destino y, del uso del barco, que pueden llevar el coche u otro vehículo.
- Casi 4 de cada 10 personas hace compras con entrega a domicilio. Un 46% estarían dispuestos a pagar más para garantizar que las entregas fuesen realizadas con vehículos sostenibles.
- Los tres principales problemas de la movilidad diaria en Canarias percibidos por los residentes son los atascos (32%), el exceso de vehículos (20%) y la falta de transporte público en algunas zonas (19%). Otros problemas importantes son, la frecuencia del transporte público (16%) y la infraestructura viaria inadecuada (12%).



DESPLAZAMIENTOS HABITUALES

En este apartado se recogen los desplazamientos que realizan las personas de forma habitual. Se entiende por desplazamiento o viaje a cualquier traslado para realizar una actividad concreta en un lugar determinado. Por actividad se entiende la tarea principal que se lleva a cabo en un lugar. Ejemplos de desplazamientos serían ir al trabajo, ir al centro de estudios, ir de compras, visitar a unos amigos, volver a casa, etc.

No se consideran aquellos desplazamientos que se realizan caminando con una duración inferior a 5 minutos. Tampoco se consideran desplazamientos todos aquellos que se realizan como motivo del propio trabajo de las personas. En estos casos, sí se consideran desplazamientos ir de casa al trabajo, el trayecto de vuelta, y cualquier otro que no forme parte fundamental de su trabajo. Por ejemplo, un cartero no debe considerar como desplazamientos todos los movimientos que realiza como fruto de su trabajo. Sí serían traslados objeto de este estudio el trayecto hasta el centro de trabajo y la vuelta al hogar al finalizar la jornada laboral.

Por tanto, los trayectos que forman parte de este análisis son los personales, no aquellos que realizan personas como consecuencia de su trabajo, como en el caso de taxistas, conductores de guaguas, repartidores, etc. Estos formarían parte de otras investigaciones relacionadas con el transporte.

Para los desplazamientos habituales de las personas de 18 y más años residentes en Canarias interesa averiguar los motivos, es decir, para qué se desplazan y qué modos de transporte se utilizan. Además, se indaga sobre las razones por las que utilizan los modos de transporte elegidos para sus traslados.

1. Motivo de los desplazamientos habituales

Como se comentó antes, se estudia en primer lugar los motivos de los desplazamientos habituales, es decir, las causas que han motivado que las personas se muevan. Se consideran los traslados que se realizan con frecuencia, no los que son realizados de forma esporádica o puntual.

Se plantea como una pregunta multirrespuesta, en la cual, las personas pueden argumentar hasta tres motivos de sus desplazamientos. Las compras, el empleo y el ocio son los tres principales motivos de la movilidad diaria. En Canarias, casi 6 de 10 (58,7%) personas de 18 y más años afirman que la causa de sus traslados son las compras, la mitad (50,8%) se mueven por trabajo y casi 4 de cada 10 (38,7%) lo hacen por ocio, actividades recreativas y/o culturales.

Población de 18 y más años según motivos de sus desplazamientos habituales. Grandes comarcas de Canarias. 2025 Segundo trimestre

	CAN	LZ	FV	GC	GC-AM	GC-N	GC-S	TF	TF-AM	TF-N	TF-S	LG	LP	EH
Compras	58,7	58,3	61,1	54,8	55,3	62,4	50,0	61,2	57,8	61,1	65,3	68,9	66,6	45,0
Trabajo	50,8	53,2	53,8	49,2	48,5	49,0	51,0	52,0	51,2	49,1	55,1	45,5	47,5	47,6
Ocio, actividades recreativas y/o culturales	38,7	32,6	26,9	39,0	44,0	36,6	27,7	41,2	46,5	31,4	41,6	20,3	40,8	35,5
Gestiones	25,6	26,7	23,9	22,3	22,8	28,5	18,2	27,9	22,8	30,6	32,4	35,5	30,1	26,3
Estudios	11,3	13,0	9,2	9,8	11,0	8,8	7,5	13,0	14,3	12,4	11,8	3,5	7,9	12,4
Cuidado o acompañamiento de otras personas	7,6	2,6	1,9	7,5	7,7	6,6	7,5	9,4	7,8	13,3	8,7	8,0	6,7	2,8
Visita médica	7,2	0,4	5,9	7,9	5,8	16,1	9,3	7,2	6,6	9,7	6,2	17,9	10,6	3,9
Otro motivo	1,7	1,6	0,6	2,0	2,0	1,3	2,3	1,7	1,1	2,1	2,2	0,2	0,8	0,9
Sin necesidad de movilidad regular a diario	3,3	1,9	4,1	4,1	2,9	5,4	6,6	2,8	4,0	4,1	0,3	2,1	2,6	4,6



Destacamos los resultados por comarcas en la tabla resaltando en color verde las tres modalidades con mayor frecuencia, de forma que, cuanto más intenso sea el color, mayor importancia tiene la correspondiente categoría.

Otras causas más minoritarias son las gestiones (25,6%), los estudios (11,3%), el cuidado de otras personas (7,6%) e incluso las visitas médicas (7,2%). Solo un 3,3% asegura que no tiene necesidad de movilidad regular.

Las tres principales razones, y en el mismo orden citado anteriormente, por las que se produce la movilidad diaria se dan en todas las islas y comarcas, con pequeñas excepciones en el orden. Así, las compras es la primera razón en todas las zonas territoriales consideradas, con excepción del sur de Gran Canaria y El Hierro, en las cuales el trabajo pasa a ser la motivación principal de la movilidad. Los porcentajes de personas que eligen esta razón como la primera varían de un lugar u otro. En La Gomera, casi 7 de cada 10 personas (68,9%) se mueven de forma habitual para realizar compras, mientras que en El Hierro esta cifra es menos de la mitad (45%).

El trabajo es la segunda causa de los desplazamientos habituales en todas las zonas territoriales con las mismas excepciones ya consideradas. En torno a la mitad de las personas de 18 y más años tienen al empleo como fuente habitual de desplazamientos por territorios, con pequeñas variaciones, que van desde el 45,5% en La Gomera al 55,1% en el sur de Tenerife.

El ocio, actividades recreativas y/o culturales es la tercera causa en importancia por territorios, con la pequeña excepción de La Gomera, en la cual, las gestiones se alzan con esta tercera posición. Las áreas metropolitanas de Tenerife (46,5%) y de Gran Canaria (44%) son las zonas en las cuales son mayores los porcentajes de personas de 18 y más años que tienen el ocio como tercera causa de su movilidad.

Por sexos hay algunas variaciones de orden en las tres categorías más importantes, siendo más frecuente en mujeres las compras (62,8%) y en hombres, el trabajo (55,1%). En ambos casos, el ocio es el tercer motivo más importante de la movilidad, con cifras similares cerca del 40%. En el resto de motivos, hay escasas diferencias por sexo.

Población de 18 y más años según motivos de sus desplazamientos habituales y grupos de edad. Canarias. 2025 Segundo trimestre

	Total	Hombres	Mujeres	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 a 64	65 o más
Compras	58,7	54,4	62,8	47,6	58,6	57,9	67,9	63,5
Trabajo	50,8	55,1	46,7	66,5	80,0	67,2	41,8	3,6
Ocio, actividades recreativas y/o culturales	38,7	38,3	39,0	50,9	39,5	30,3	32,2	38,2
Gestiones	25,6	25,1	26,0	12,0	20,3	18,1	32,3	45,7
Estudios	11,3	10,2	12,2	29,5	8,2	11,5	3,1	0,6
Cuidado o acompañamiento de otras personas	7,6	8,1	7,1	3,3	7,9	12,8	11,0	4,2
Visita médica	7,2	6,0	8,2	1,5	2,1	7,6	8,1	16,0
Otro motivo	1,7	1,3	2,0	1,0	0,6	2,4	1,3	3,0
Sin necesidad de movilidad regular a diario	3,3	3,4	3,2	0,8	1,6	2,8	4,0	7,2

Por edad, la razón principal de los desplazamientos es el trabajo para aquellas personas de 18 a 54 años, incluso llegando al 80% en las personas de 35 a 44 años. A partir de 55 años, son las compras el primer motivo para la movilidad. También se observan diferencias en el segundo motivo, que para los más jóvenes (18 a 34 años) es el ocio, para las personas de 35 a 54 son las compras, para los que tienen de 55 a 64 años el trabajo y finalmente si la edad es 65 o más años, el segundo motivo son las gestiones.

Otro de los aspectos que destaca en la relación de los motivos de los desplazamientos con la edad es que a medida que la edad avanza, adquieren más importancia las visitas médicas y la ausencia de movilidad regular. En el primer caso, se pasa de un 1,5% en el grupo de 18 a 34 años hasta un 16% para las personas de 65 o más años, mientras que, en el segundo caso, el porcentaje oscila entre 0,8% y 7,2% para los mismos grupos de edad.

2. Principal modo de transporte en los desplazamientos habituales

En este apartado, la población de estudio son las personas de 18 y más años con movilidad regular. Interesa los modos de transporte utilizados en los desplazamientos habituales. Para el trayecto más habitual de cada persona se investiga el modo de transporte que utiliza más a menudo y, además, si combina ese modo de transporte con otro, se recoge también. En este apartado presentamos los resultados del principal modo de transporte y en el siguiente, el modo de transporte, principal o combinado, utilizado en los desplazamientos habituales.

La gran mayoría de las personas de 18 y más años (61,1%) utilizan el coche en sus desplazamientos habituales, porcentaje muy superior a los que usan el transporte público (26,8%) y a los que su principal forma de moverse es caminando (7,5%). En proporciones muy pequeñas tenemos la moto propia (2,2%), el taxi (1%) y otros modos (1,1%), entre los que se encuentran bicicletas, propias o compartidas, patinetes eléctricos, etc.

Principal modo de transporte en los desplazamientos habituales. Grandes comarcas de Canarias. 2025 Segundo trimestre

	CAN	LZ	FV	GC	GC-AM	GC-N	GC-S	TF	TF-AM	TF-N	TF-S	LG	LP	EH
Coche	61,1	75,5	71,1	56,9	51,3	72,5	64,0	60,9	55,2	59,3	68,8	64,1	61,4	69,0
Transporte público urbano, excepto taxi	26,8	12,8	14,7	30,6	35,1	19,4	24,6	28,3	36,7	27,4	18,9	9,3	21,9	18,1
A pie, caminando	7,5	9,4	12,2	7,4	6,6	4,1	11,1	5,7	4,6	9,0	4,9	21,7	14,3	8,0
Moto propia	2,2	0,3	0,8	2,0	2,9	0,8	0,2	2,9	3,1	1,0	3,9	2,0	1,9	0,0
Taxi	1,0	0,0	0,5	1,5	1,9	2,3	0,0	0,9	0,4	0,5	1,9	1,1	0,0	0,9
Otros modos	1,1	2,0	0,7	1,2	1,6	0,9	0,2	0,9	0,0	1,2	1,8	1,8	0,4	4,0
No sabe / No contesta	0,3	0,1	0,0	0,4	0,7	0,0	0,0	0,4	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0

Por islas y comarcas, el coche es la forma predominante de moverse de forma habitual, con porcentajes que superan el 70% en Lanzarote, Fuerteventura y norte de Gran Canaria. Donde menos se utiliza el coche es en las áreas metropolitanas de Tenerife y Gran Canaria, que son las zonas en las cuales se dan los mayores porcentajes de personas que utilizan el transporte público.

En la opción de transporte público se considera solo la guagua, ya que el uso de taxi está recogido en otra categoría. Se incluye el tranvía en la zona metropolitana de Tenerife. Como se mencionó antes, el transporte público se utiliza sobre todo en las áreas metropolitanas de Tenerife y Gran Canaria, con porcentajes superiores al 35%. La Gomera (9,3%), Lanzarote (12,8%) y Fuerteventura (14,7%) destacan por la poca utilización de la guagua en los desplazamientos habituales.

Menos de 1 de cada 10 personas mencionan que usan los desplazamientos a pie como forma principal de moverse. Este porcentaje varía entre el 21,7% de La Gomera y 14,3% en La Palma, hasta el 4,6% del área metropolitana de Tenerife y 4,1% en el norte de Gran Canaria.

Por sexo y por edad, los modos de desplazarse son el coche, con claro predominio sobre el transporte público o caminando. Usan más el coche los hombres (62,4%) que las mujeres (59,8%), quienes utilizan más el transporte

público, un 29,3% de mujeres frente a un 24,3% de hombres. Cifras muy similares en ambos sexos afirman que su principal modo de moverse es caminando.

Aunque hay una variación del uso del coche en favor del transporte público según la edad de la persona, el coche sigue manteniéndose como la principal forma de desplazarse. Más de la mitad de las personas de 65 y más años usan el coche como modo de transporte principal, frente a un 30,4% que usan la guagua y un 11,3% que van caminando.

Principal modo de transporte en los desplazamientos habituales. Sexo o grupos de edad. 2025 Segundo trimestre

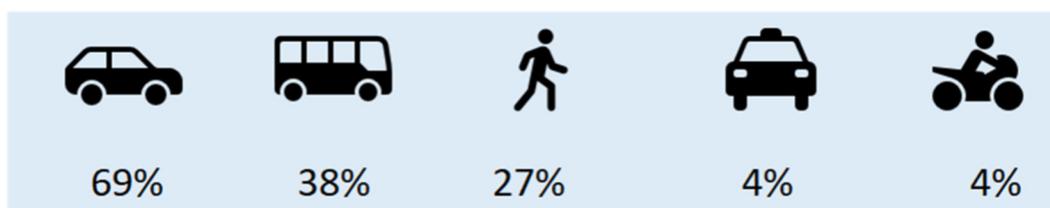
	Total	Hombres	Mujeres	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 a 64	65 o más
Coche	61,1	62,4	59,8	60,5	67,2	68,1	57,6	53,1
Transporte público urbano, excepto taxi	26,8	24,3	29,3	29,9	20,5	22,8	29,1	30,4
A pie, caminando	7,5	7,2	7,8	5,5	6,9	5,5	8,6	11,3
Moto propia	2,2	3,5	0,9	1,3	4,0	2,7	3,1	0,3
Taxi	1,0	0,5	1,5	0,0	0,0	0,7	0,0	4,1
Otros modos	1,1	1,6	0,6	2,5	0,4	0,3	1,6	0,4
No sabe / No contesta	0,3	0,5	0,1	0,3	1,0	0,0	0,0	0,4

De forma similar al grupo de los mayores, 3 de cada 10 personas de 18 a 34 años usan el transporte público y el uso del coche baja al 60,5%. Aunque solo el 5,5% de este grupo afirma caminar como forma habitual de moverse, casi un 2% adicional utiliza la bicicleta.

3. Modo de transporte, principal o combinado, en los desplazamientos habituales

Además del modo principal de moverse, expuesto en el párrafo anterior, en este apartado se exponen los diferentes modos de transporte utilizados, es decir, tanto el principal como el que combinan con el principal hasta completar el recorrido que constituye el desplazamiento habitual. No se contemplan los traslados a pie si su duración es inferior a 5 minutos.

Más de la mitad de las personas (54,1%) no utilizan ningún método combinado (varios transportes) para llegar a su destino y casi un 20% completa el recorrido caminando.



Casi 7 de cada 10 personas (69%) utilizan el coche en sus desplazamientos habituales. Casi 4 de cada 10 (38%) utilizan el transporte público como forma habitual o en combinación con ella, mientras que el 26,7% hacen



trayectos a pie dentro de sus recorridos. Al considerar el transporte principal junto con el uso combinado, la utilización del taxi sube al 4,2%. La motocicleta la utilizan el 3,8% de las personas.

Por comarcas, es indiscutible el predominio del coche como forma de moverse, siendo la opción más frecuente en todo el territorio.

Modos de transporte, principal o combinado, en los desplazamientos habituales. Grandes comarcas de Canarias. 2025 Segundo trimestre

	CAN	LZ	FV	GC	GC-AM	GC-N	GC-S	TF	TF-AM	TF-N	TF-S	LG	LP	EH
Coche	69,0	81,5	78,0	64,4	59,1	79,8	70,7	69,3	63,9	72,4	73,6	72,0	73,0	71,9
Transporte público urbano, excepto taxi	38,0	21,7	22,3	43,3	50,4	34,5	29,0	39,0	48,8	42,0	25,0	16,5	35,0	29,9
A pie, caminando	26,7	25,4	31,5	27,6	29,9	16,8	26,6	25,1	27,0	21,7	25,1	42,0	30,1	17,4
Moto propia	3,8	0,3	2,9	3,2	4,9	0,8	0,2	5,0	6,3	1,6	5,7	2,6	3,7	3,0
Taxi	4,2	5,4	2,4	6,5	7,1	3,4	6,5	2,3	0,9	0,8	4,9	1,7	3,6	4,6
Otros modos	2,0	3,8	3,6	2,0	2,4	2,6	0,7	1,3	0,8	1,2	1,7	3,8	2,5	8,5

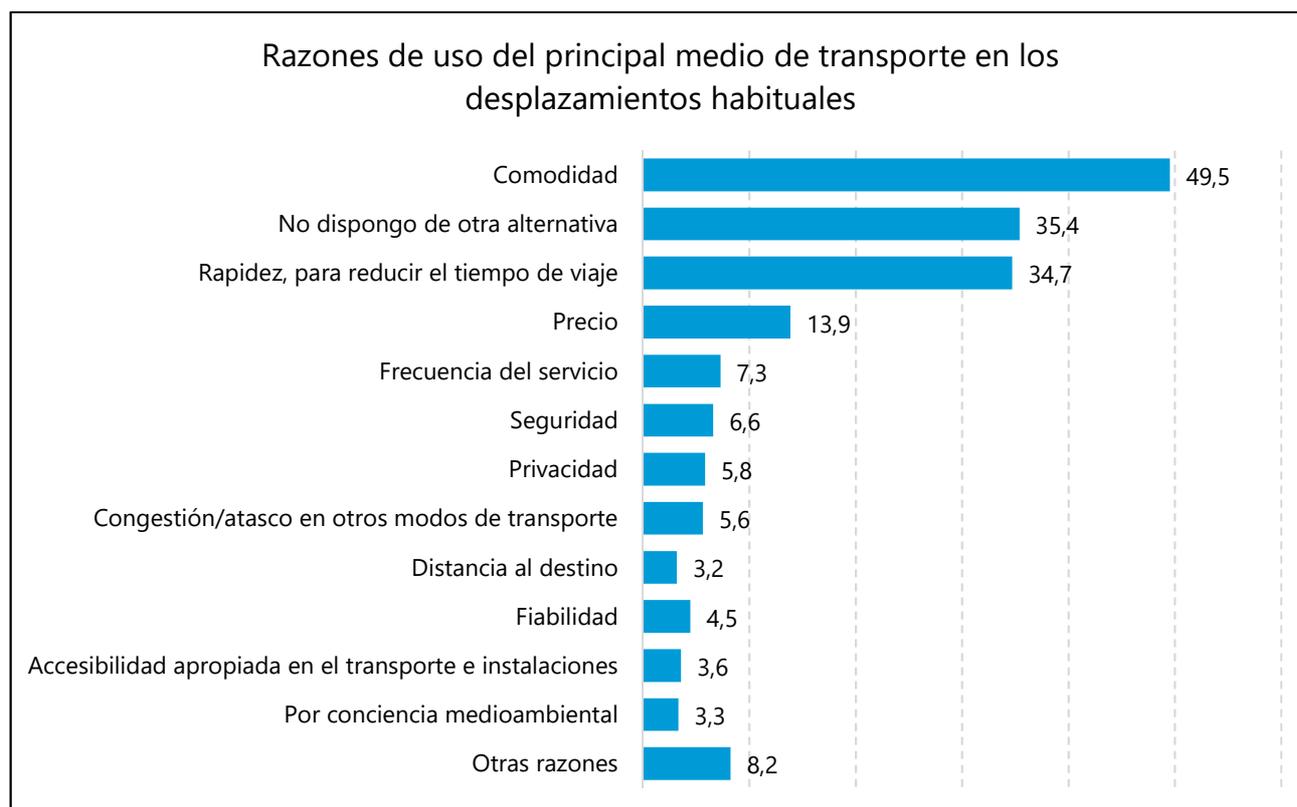
Por sexo y grupos de edad, también es el coche el modo de transporte más frecuente en la movilidad diaria, con cifras similares entre hombres y mujeres. Por edad, el porcentaje de uso por parte de las personas de 35 a 54 años supera el 70%. El transporte público es la segunda opción elegida por todas las personas, independientemente de su sexo o de su edad, mientras que los traslados a pie se convierten en la tercera de las opciones, con porcentajes que oscilan entre el 25% y el 29%

Modos de transporte, principal o combinado, en los desplazamientos habituales. Sexos o grupos de edad. 2025 Segundo trimestre

	Total	Hombres	Mujeres	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 a 64	65 o más
Coche	68,9	69,5	68,3	69,7	74,4	72,6	67,5	61,1
Transporte público urbano, excepto taxi	38,0	33,6	42,1	41,4	29,1	32,8	41,0	43,7
A pie, caminando	26,7	25,0	28,4	28,5	22,8	24,7	28,1	28,8
Moto propia	3,8	5,7	1,9	2,8	7,4	5,4	3,7	0,3
Taxi	4,2	3,1	5,2	4,2	2,7	4,1	2,6	6,9
Otros modos	2,0	2,6	1,4	4,6	1,3	0,9	2,0	0,5

4. Razones de uso del principal modo de transporte

En este apartado se presentan las razones por las que las personas eligen el modo principal de transporte en sus desplazamientos habituales. La población base son las personas de 18 y más años que se desplazan de forma regular, y es posible dar hasta tres razones.



En Canarias destacan la comodidad, la no disponibilidad de otras alternativas para los desplazamientos y la rapidez como las principales razones de elegir el modo principal que utilizan para moverse. La mitad de las personas elige el modo de realizar sus traslados habituales por comodidad. Poco más del 35% afirman que no tienen otra alternativa y poco menos del 35% lo hace por rapidez, para conseguir reducir el tiempo del viaje.

Otras razones argumentadas son el precio (13,9%), la frecuencia del servicio (5,8%), la seguridad (6,6%) y la congestión otros modos de transporte (5,6%). Ya por debajo del 5% se encuentran la fiabilidad (4,5%), la accesibilidad apropiada en el transporte e instalaciones (3,6%) y la distancia al destino (3,2%). Solo 1 de cada 30 personas cita la conciencia medioambiental como razón por la que elige su modo de transporte principal.

Por islas y comarcas, se observa que las tres principales razones de uso del modo principal de transporte son las mismas en todo el territorio, aunque cambia el orden de importancia. Así, en todo el territorio excepto en Fuerteventura y La Gomera, es la comodidad el argumento principal para elegir el modo de transporte, que es sustituida en estas dos islas de la primera posición por la no disponibilidad de otra alternativa.



La segunda y tercera razón en importancia se van alternando más entre islas y comarcas, de forma que no disponer de otra alternativa es la segunda razón argumentada en el norte de Gran Canaria y de Tenerife, el área metropolitana de Tenerife, La Palma y El Hierro, además de ser la primera razón en Fuerteventura y La Gomera como ya se ha mencionado. En Lanzarote, área metropolitana de Gran Canaria y zona sur de Gran Canaria y de Tenerife es la tercera razón en importancia.

Elegir el principal modo de transporte porque permite reducir el tiempo del viaje es la segunda razón en importancia en Lanzarote, área metropolitana de Gran Canaria y zona sur de Gran Canaria y de Tenerife. En el resto de zonas es la tercera de las razones.

Aunque con bastante diferencia sobre el resto de razones mencionadas, el precio también es un motivo para utilizar el medio de transporte principal. Es citado por el 13,9% de las personas, variando este porcentaje en el territorio entre el 6% de El Hierro al 19,6% del área metropolitana de Tenerife.

Razones de uso del principal modo de transporte en los desplazamientos habituales. Grandes comarcas de Canarias. 2025 Segundo trimestre

	CAN	LZ	FV	GC	GC-AM	GC-N	GC-S	TF	TF-AM	TF-N	TF-S	LG	LP	EH
Comodidad	49,5	50,6	37,0	50,0	51,6	43,9	49,1	50,9	50,1	46,1	55,2	44,4	47,6	42,9
No dispongo de otra alternativa para mis desplazamientos	35,4	35,2	45,3	31,3	29,6	31,9	35,4	37,2	34,7	44,5	35,1	47,3	37,4	40,6
Rapidez, para reducir el tiempo de viaje	34,7	40,3	31,2	36,3	37,0	30,9	37,0	33,2	31,0	28,0	39,5	35,9	31,8	24,0
Precio	13,9	11,5	6,7	13,9	17,1	10,1	7,4	15,5	19,6	14,9	11,2	6,0	12,1	13,2
Frecuencia del servicio	7,3	10,6	3,5	7,6	7,0	18,2	4,0	6,8	7,9	6,7	5,5	5,0	9,6	8,3
Seguridad	6,6	4,9	2,7	4,8	3,5	2,7	9,1	9,1	5,0	6,5	15,7	10,5	4,9	7,7
Privacidad	5,8	2,6	10,6	6,5	6,2	6,1	7,4	5,6	4,6	3,6	8,0	4,0	1,7	8,9
Congestión/atasco en otros modos de transporte	5,6	3,1	2,5	4,8	5,6	4,8	3,0	7,5	8,6	3,5	9,0	1,9	3,2	2,1
Distancia al destino	3,2	4,1	4,1	3,4	3,7	3,9	2,6	2,7	3,5	2,0	2,3	7,0	2,5	0,5
Fiabilidad	4,5	2,9	0,8	4,0	4,2	6,7	2,0	5,5	4,3	2,5	9,1	9,5	4,2	4,2
Accesibilidad apropiada en el transporte e instalaciones	3,6	1,8	1,7	3,4	4,1	2,9	1,6	4,1	5,5	5,8	1,3	1,2	6,0	7,1
Por conciencia medioambiental	3,3	1,4	1,1	3,0	4,0	0,7	1,5	4,2	5,8	2,9	3,1	1,3	4,4	5,7
Otras razones	8,2	3,9	2,2	10,5	9,5	13,5	11,6	7,8	8,9	11,9	3,6	5,7	9,1	3,8

Por sexos y grupos de edad hay un poco más de uniformidad a la hora de determinar por qué se elige un modo de transporte como el principal. En todos los casos, la comodidad es la principal razón, llegando a casi un 56% en el grupo de edad de 35 a 44 años. No hay diferencias por sexos a la hora de citar esta razón.

Las otras dos razones mayoritarias aparecen alternadas por sexo y por grupos de edad. Mientras que la rapidez del viaje es la segunda razón para los hombres y la no disponibilidad de otras alternativas para los desplazamientos es la tercera razón en importancia, en el caso de las mujeres son estas dos razones, pero en sentido inverso. De igual manera ocurre para las personas de 18 a 54 años, que anteponen la reducción de tiempo de los traslados a la no disponibilidad de alternativa. Para las personas de 55 o más años, se da la situación contraria. Cabe destacar que hay pocas diferencias entre los porcentajes de estas dos opciones.

El precio aparece como cuarta razón, con pocas diferencias entre hombres (13,2%) y mujeres (14,4%). Por grupos de edad, el 16,2% de las personas de 18 a 34 años citan esta razón a la hora de justificar motivos por los que han elegido un modo de transporte como principal. Este porcentaje es de un 12,3% entre las personas de 55 a 64 años.



Razones de uso del principal modo de transporte en los desplazamientos habituales. Sexos o grupos de edad. 2025 Segundo trimestre

	Total	Hombres	Mujeres	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 a 64	65 o más
Comodidad	49,5	49,4	49,6	52,0	55,9	43,5	42,3	53,8
No dispongo de otra alternativa para mis desplazamientos	35,4	33,2	37,5	34,4	32,7	39,4	37,1	33,4
Rapidez, para reducir el tiempo de viaje	34,7	38,1	31,5	38,3	42,3	39,5	30,4	23,5
Precio	13,9	13,2	14,4	16,2	14,1	13,3	12,3	13,0
Frecuencia del servicio	7,3	5,6	8,9	6,1	8,7	8,2	9,2	4,9
Seguridad	6,6	6,3	6,9	7,2	5,7	8,9	4,8	6,0
Privacidad	5,8	6,2	5,5	8,8	5,8	3,5	4,9	5,6
Congestión/atasco en otros modos de transporte	5,6	6,4	4,9	9,5	3,5	3,6	6,4	4,2
Distancia al destino	3,2	2,6	3,8	2,4	3,9	3,7	4,6	1,8
Fiabilidad	4,5	6,0	2,9	4,5	5,0	4,2	3,7	4,8
Accesibilidad apropiada en el transporte e instalaciones	3,6	3,4	3,8	4,1	2,3	5,0	5,2	1,2
Por conciencia medioambiental	3,3	3,2	3,5	4,6	2,6	1,6	4,2	3,5
Otras razones	8,2	8,3	8,2	6,2	6,5	3,2	10,7	14,9

5. Razones de uso del principal modo de transporte según medio utilizado

De forma adicional, se ha estudiado las razones de elegir el modo principal de transporte según las tres formas más frecuentes que tienen las personas de moverse. Por tanto, la lista de razones de uso del modo de transporte se ha obtenido para los que usan el coche, para los que usan el transporte público y para los que la principal forma de moverse es a pie.

Razones de uso del principal modo de transporte en los desplazamientos habituales según modo de transporte 2025 Segundo trimestre

Razones de uso	Modo principal de transporte		
	Coche	Transporte público	Caminando
Comodidad	59,4	30,8	43,0
No dispongo de otra alternativa	32,9	49,1	22,1
Rapidez, para reducir el tiempo de viaje	46,6	9,4	21,7
Precio	1,6	42,8	8,8
Frecuencia del servicio	7,0	9,9	3,6
Seguridad	7,6	5,0	3,8
Privacidad	8,8	0,5	2,0
Congestión/atasco en otros modos de transporte	3,2	10,0	5,9
Distancia al destino	2,5	0,6	19,8
Fiabilidad	6,2	1,6	0,0
Accesibilidad apropiada en el transporte e instalaciones	2,8	5,1	2,0
Por conciencia medioambiental	0,0	9,9	2,8
Otras razones	4,8	11,5	16,9

La comodidad es principal razón citada por los usuarios del coche, pero también por los que van caminando en sus desplazamientos habituales. En concreto, 6 de cada 10 personas usan el coche por la comodidad que les supone este medio de transporte, además de la reducción del tiempo del traslado citado por el 46,6%. Un 32,9% afirma que no dispone de otra alternativa. El resto de razones son minoritarias para los que usan el coche, entre las que destacan la privacidad, que citan casi 1 de cada 10 personas (8,8%).



Las tres principales razones argumentadas por los que utilizan el coche son también las tres más frecuentes entre los que caminan, aunque el orden varía. Como ya mencionamos, la comodidad se alza en primer lugar, citada por poco más de 4 de cada 10 personas (43%), seguido de la no disponibilidad de otra alternativa (22,1%) y la rapidez (21,7%). Cabe destacar que 2 de cada 10 personas citan la cercanía al lugar de destino como razón para ir caminando. Por otro lado, hay otras razones que argumentan un 16,9%, entre otras por salud, la falta de aparcamientos en destino, la no disponibilidad de carnet de conducir, etc.

Casi la mitad de las personas que utilizan el transporte público como principal modo de moverse argumentan que lo hacen porque no tienen otra alternativa para sus desplazamientos habituales, poco más de 4 de cada 10 cita el precio y 3 de cada 10 personas la comodidad. Dentro del resto de razones destaca que 1 de cada 10 personas afirma que usa el transporte público debido a los atascos en otros medios de transporte y, en igual proporción, usan estos medios de transporte por conciencia medioambiental.

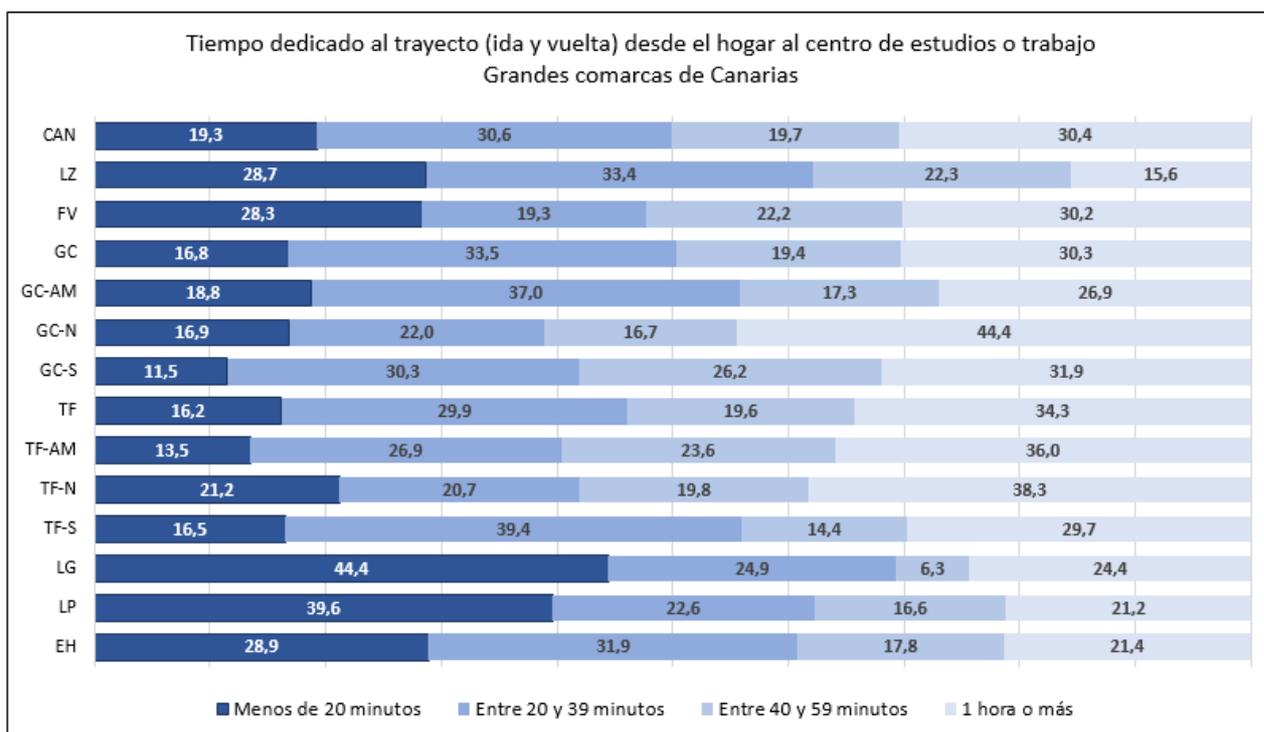
DESPLAZAMIENTOS POR TRABAJO O ESTUDIOS

En este apartado se amplía la información sobre los traslados habituales cuando se ha señalado el trabajo o los estudios como motivo de los mismos. Se estudia el tiempo que se tarda normalmente en realizar el desplazamiento, teniendo en cuenta el tiempo de ida desde la vivienda y el de vuelta, los tramos horarios en los que realizan los traslados y el nivel de satisfacción respecto del tiempo invertido en estos desplazamientos por estudio o trabajo.

La población base en este apartado será, por tanto, las personas de 18 y más años que se desplazan habitualmente por trabajo o estudios.

1. Tiempo dedicado al desplazamiento por trabajo o estudios

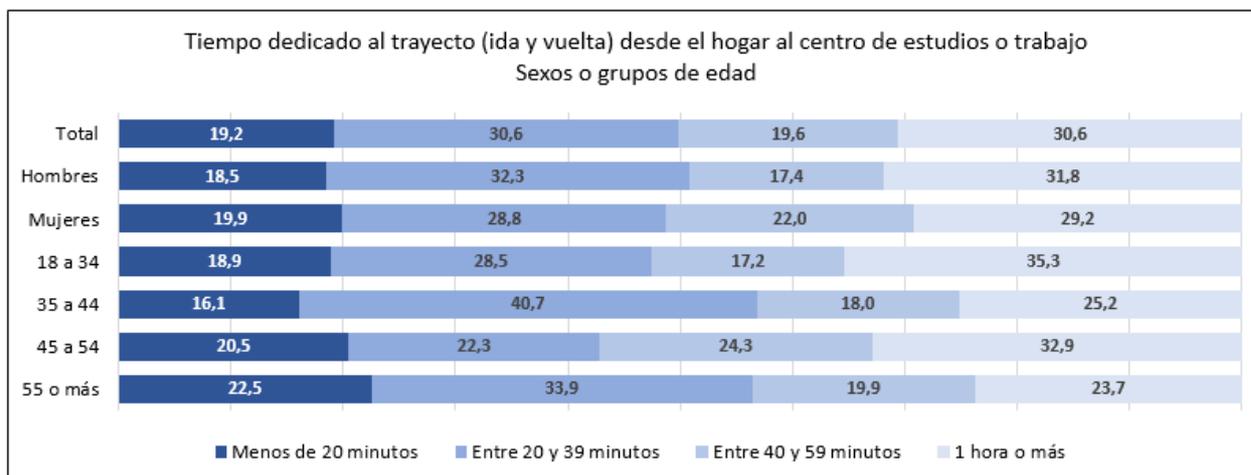
En el tiempo dedicado a los desplazamientos motivados por trabajo o estudios consideramos juntos el desplazamiento de ida y de vuelta. En Canarias, de cada 10 personas en la situación descrita, 2 personas tardan menos de 20 minutos en completar los recorridos, 3 tardan entre 20 y 39 minutos, dos pasarían de los 40 minutos, pero menos de una hora, mientras que los últimos 3 tardarían 1 hora o más.



Si consideramos las personas que menos tardan en hacer estos traslados, destacan La Gomera y La Palma, en las cuales un gran porcentaje de la población tarda menos de 20 minutos. De hecho, en La Gomera el 44,4% de las personas que se trasladan por trabajo o estudios tardan ese lapso de tiempo y casi un 40% en La Palma. También, en Lanzarote y Fuerteventura, casi un 30% de estos desplazamientos llevan menos de 20 minutos.

En el lado contrario, nos encontraríamos con aquellas personas que deben invertir una hora o más para poder llegar al trabajo y luego volver. Destacan en esta situación, los residentes en el norte de Gran Canaria, con un 44,4% de personas que deben invertir todo ese tiempo para acudir al trabajo y volver, seguido del norte de Tenerife, donde el porcentaje es del 38,3%. Porcentajes superiores al 30% los encontramos también en el área metropolitana de Tenerife (36%) y la zona sur de Gran Canaria (31,9%).

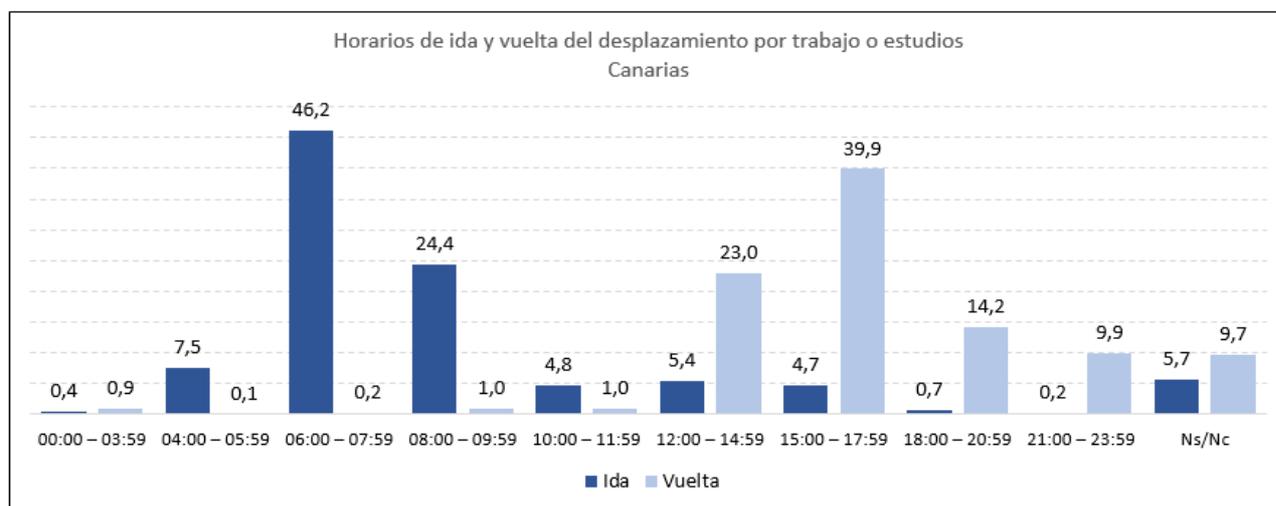
Por sexos, hay pocas diferencias entre hombres y mujeres en el tiempo diario destinado a acudir al centro de trabajo o estudios. Por edad, tanto las personas de 18 a 34 años como las de 45 a 54 son las que tardan más tiempo para llegar al trabajo o al lugar de estudios. De hecho, el 52,6% de las personas de 18 a 34 años tardan más de 40 minutos en sus desplazamientos diarios. Este porcentaje sube al 57,2% en el grupo de edad de 45 a 54 años.



2. Horario de ida y de vuelta al lugar de trabajo o estudios

Se ha recogido el horario del trayecto desde el hogar hasta el centro de estudios o de trabajo y el horario de la vuelta. Se pregunta a las personas entrevistadas por el rango horario más habitual, ya que no siempre tiene por qué ser el mismo, o incluso la personas puede trabajar a turnos. Tres de cada 10 personas van al trabajo o a estudiar en horario de 6:00 a 10:00 de la mañana, aunque casi la mitad utiliza la franja de 6:00 a 8:00 de la mañana. En el caso del trayecto de vuelta, 4 de cada 10 personas se mueven de 15:00 a 18:00, a lo que se suma un 23% que lo hacen en horario de 12:00 a 15:00.

Por tanto, la mayoría de las personas que se mueven por motivos laborales o de estudios lo hacen en las mismas franjas horarias, lo que provoca problemas de movilidad, como se verá en el último apartado de este informe.



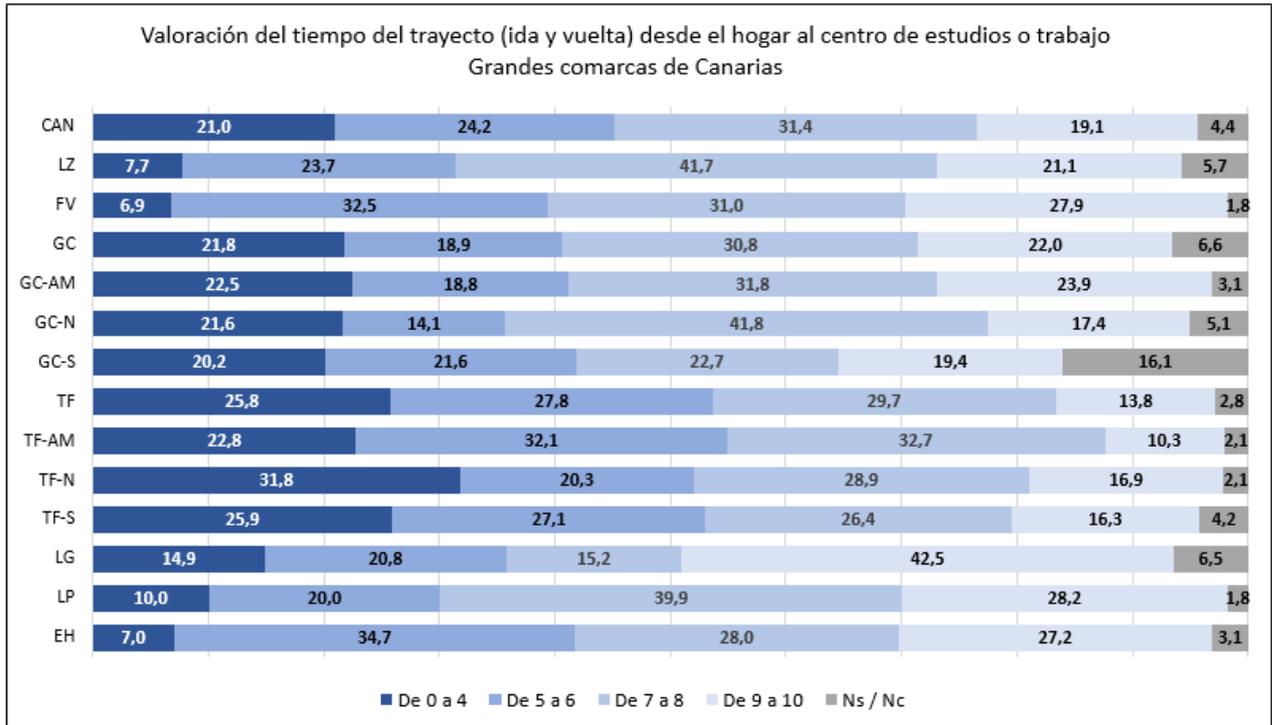
3. Valoración del tiempo empleado en ir y volver del trabajo o estudios

En este epígrafe se expone la valoración del nivel de satisfacción con el tiempo invertido en los desplazamientos diarios por trabajo o estudios. Se ha recogido en forma de puntuación de 0 a 10, pero para simplificar la exposición de resultados se han agrupado las valoraciones en intervalos. Se consideran las siguientes agrupaciones: de 0 a 4 puntos, lo que equivaldría a una valoración negativa, de 5 a 6 puntos, de 7 a 8 puntos y, por último, de 9 a 10 puntos.

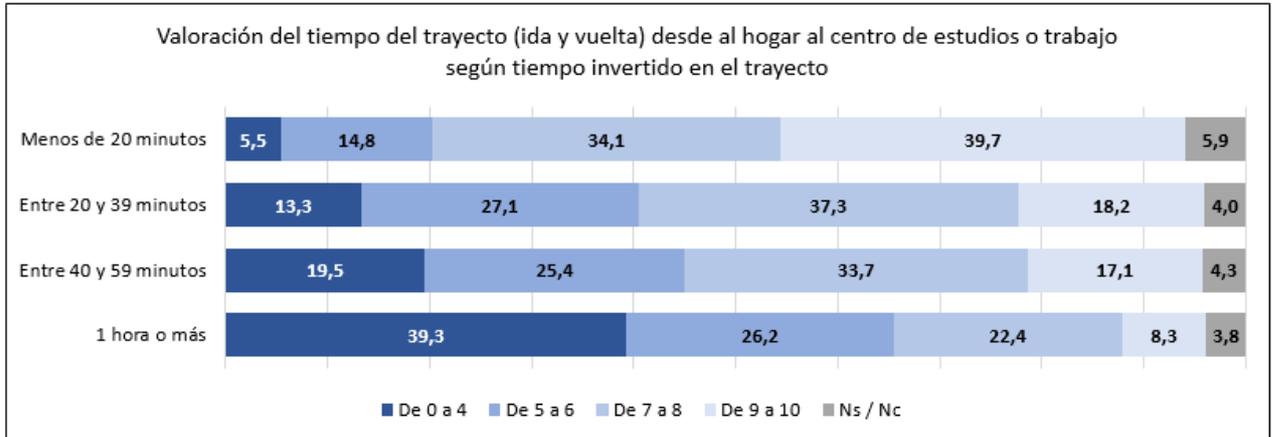
En Canarias, un 21% de las personas que se desplazan por trabajo o estudios valoran negativamente el tiempo invertido en estos traslados y un 19,1% están muy satisfechos, otorgándole una puntuación de 9 a 10 puntos. El resto de valoraciones positivas se reparte en un 24,2% que dan una puntuación de 5 a 6 puntos y un 31,4% que puntúan de 7 a 8 puntos.

Por territorio, las personas más insatisfechas con el tiempo invertido para ir a trabajar o estudiar residen en Tenerife. De hecho, sus tres comarcas tienen los tres mayores porcentajes de personas que dan valoración negativa (de 0 a 4 puntos). En el norte de la isla el porcentaje es del 31,8%, en el sur del 25,9% y en el área metropolitana del 22,8%. En el lado contrario, en Fuerteventura, El Hierro y Lanzarote se dan los menores porcentajes de personas que no están satisfechas con el tiempo que deben usar para estos desplazamientos.

En La Gomera, el 42,5% de las personas que se desplazan por estudios o trabajo están muy satisfechas con el tiempo invertido en los traslados, y, por tanto, le dan máxima puntuación. Este porcentaje es muy superior al del resto de territorios. Le seguirían La Palma con un 28,2% y Fuerteventura con un 27,9% y El Hierro con un 27,2%.

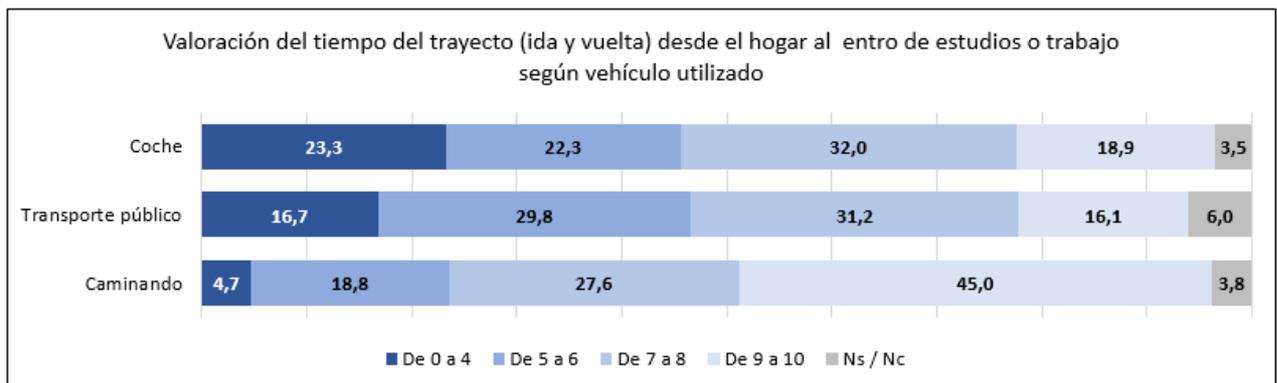


A continuación, cruzamos la valoración dada al nivel de satisfacción con el tiempo invertido para acudir al trabajo o al centro de estudios con la propia duración de los traslados, que tenemos recogida en cuatro intervalos. Casi 3 de cada 4 personas que tardan en el desplazamiento menos de 20 minutos están satisfechos con esta duración, y le dan una puntuación alta de 7 a 10 puntos. Por el contrario, 4 de cada 10 personas que tardan una hora o más en acudir la trabajo o estudios aseguran estar insatisfechos con el tiempo invertido, y dan una puntuación de 0 a 4 puntos.



Por otro lado, la valoración del tiempo utilizado para ir a trabajar o estudiar se ha separado según el tipo de transporte utilizado. Se ha considerado el coche, el transporte público y también las personas que van caminando. Aunque pocas, hay variaciones en la valoración dada por los usuarios del coche y del transporte público. Las personas más insatisfechas con el tiempo que tardan en ir a trabajar o a estudiar son las que utilizan el coche. De hecho, el 23,3% de ellas dan una valoración negativa, frente al 16,7% de los usuarios del transporte público.

Las valoraciones dadas por las personas que van caminando difieren mucho de las que utilizan los otros dos modos para moverse. El 45% afirma que está muy satisfecho con el tiempo utilizado para ir al trabajo o al centro de estudios y menos de un 5% da una puntuación negativa.



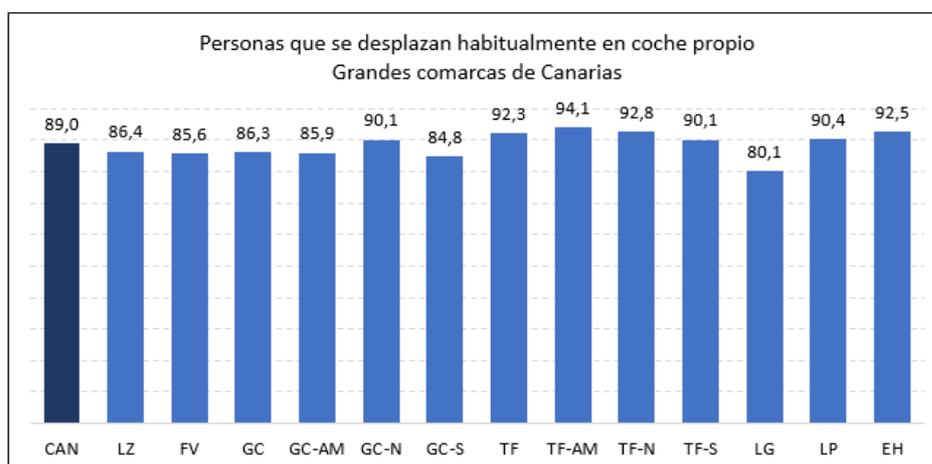
DESPLAZAMIENTOS EN COCHE

En este epígrafe se amplía información de la movilidad de aquellas personas que han indicado el coche como principal medio de transporte en sus desplazamientos habituales. Es de interés la propiedad del vehículo utilizado, el tipo de motor que tiene, el número de ocupantes habituales y el tipo de aparcamiento que utiliza. Además, se indaga sobre la disposición de la persona a cambiar el coche de sus desplazamientos habituales por otros medios de transporte que sean más respetuosos con el medio ambiente.

La población base de este apartado son las personas de 18 y más años que afirman que en sus desplazamientos habituales utilizan el coche como modo principal de transporte o combinado con el principal.

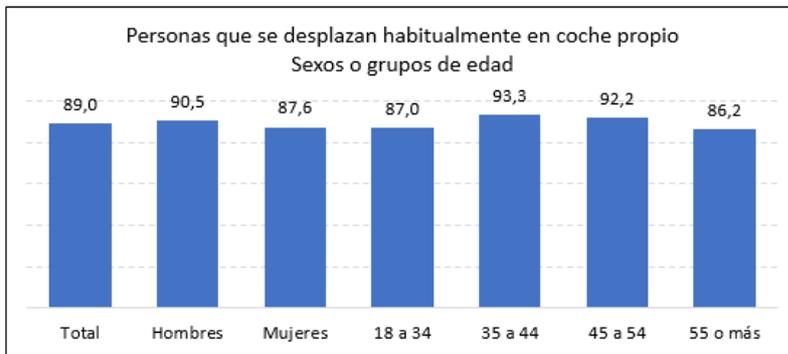
1. Propiedad del coche utilizado en los desplazamientos habituales

En Canarias, predomina el vehículo propio en los desplazamientos en coche. De hecho, 9 de cada 10 personas que se mueven habitualmente en coche, lo hacen en uno de su propiedad. El resto utiliza coche particular no propio o de empresa, en el que va conduciendo o de acompañante.



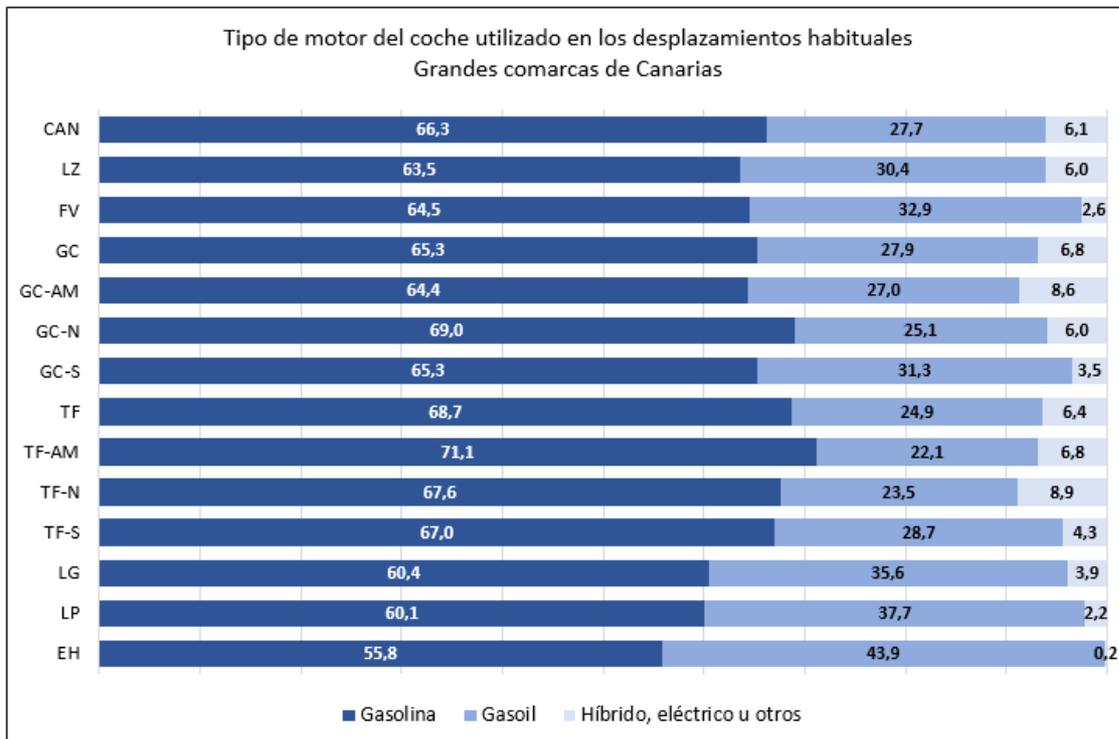
En todas las islas y comarcas, el porcentaje de personas que son propietarias del coche en el que se desplazan de forma habitual supera el 80%. Por encima de la media de Canarias, es decir, superando el 90% se encuentra el área metropolitana de Tenerife (94,1%), el norte de Tenerife (92,8%), El Hierro (92,5%), La Palma (90,4%) y el norte de Gran Canaria (90,1%).

El 90,5% de los hombres que se mueven de forma habitual en coche lo hacen utilizando su propio vehículo. En el caso de las mujeres el porcentaje es del 87,6%. De las personas de 35 a 54 años que van en coche en sus traslados usuales, más del 90% usan coche propio. Este porcentaje es inferior al 90% en el caso de los más jóvenes (18 a 34 años) y de los mayores (55 o más años).



2. Tipo de motor del coche utilizado en los desplazamientos habituales

A aquellas personas que se desplazan habitualmente en coche, se les ha preguntado por el tipo de motor que tiene el vehículo. Casi el 94% disponen de un motor de combustión tradicional basado en combustibles fósiles. De hecho, el 66,3% son de gasolina y el 27,6% de gasoil. Coches con motor híbrido o completamente eléctrico lo usan el 5,6% de las personas de 18 y más años.





En todo el territorio la presencia de coches de gasolina o gasoil supera el 90%, llegando a pasar el 95% en Fuerteventura, La Palma, La Gomera, El Hierro y el sur de las islas de Gran Canaria y de Tenerife.

Aunque la cantidad de coches de combustible tradicional es similar en hombres (93,3%) y en mujeres (94,6%), sí hay diferencias más notables entre vehículos de gasolina y de gasoil. Las mujeres prefieren claramente el coche de gasolina (72,5%) frente a los hombres (59,8%). Por otra parte, el uso de coche de gasoil se incrementa en hombres con la edad, llegando casi al 40% en el grupo de 55 o más años, mientras que en mujeres se mantiene en torno a un 22%.

El grupo de edad de 35 a 44 años destaca por ser el que más utiliza vehículos eléctricos o híbridos, casi duplicando la media de Canarias.

Tipo de motor del coche utilizado en los desplazamientos habituales. Sexos y grupos de edad

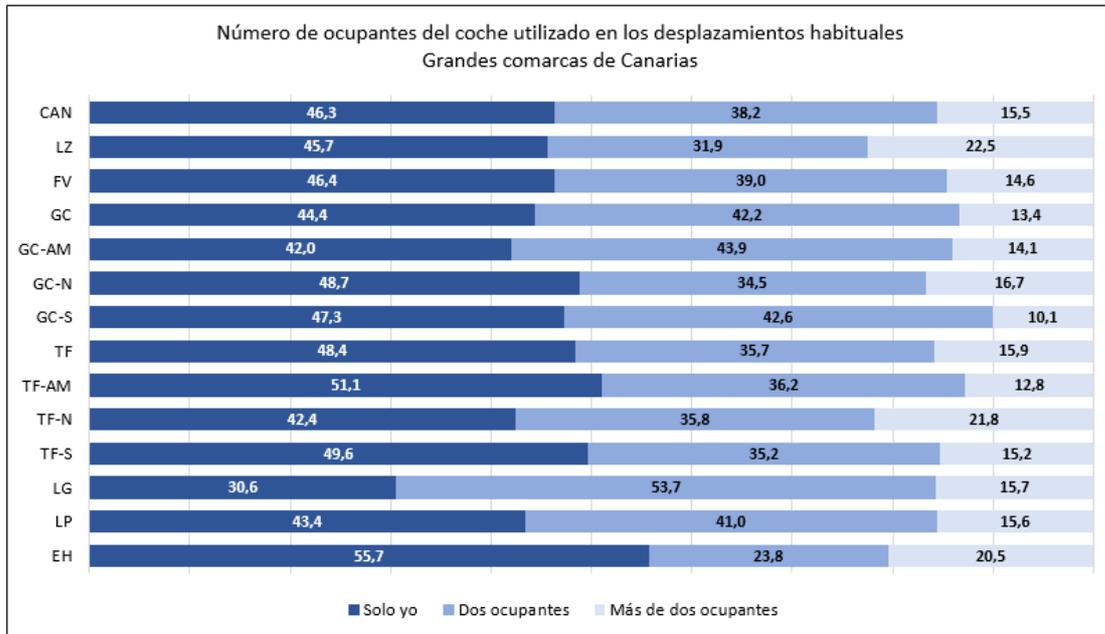
	Hombres					Mujeres				
	Total	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 o más	Total	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 o más
Gasolina	59,8	77,0	50,7	54,1	56,0	72,5	73,6	64,9	69,8	77,2
Gasoil	33,5	18,2	37,4	37,6	39,7	22,1	22,0	23,5	23,0	20,8
Híbrido, eléctrico u otros	6,7	4,9	11,9	8,3	4,3	5,4	4,4	11,5	7,2	2,0

3. Número de ocupantes del coche

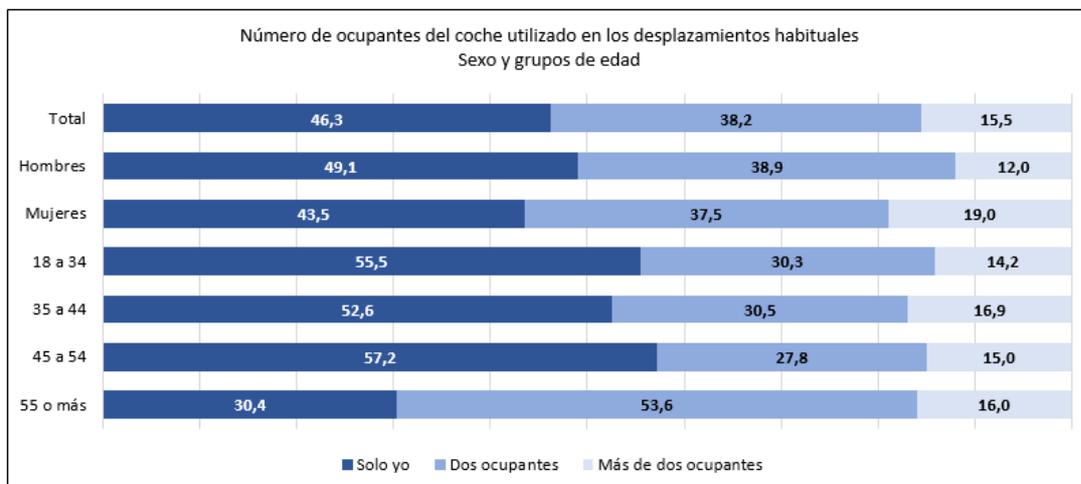
El número de ocupantes de los coches es un tema importante en la movilidad diaria ya que aumentar los ocupantes por coche reduce la congestión de las carreteras, además de reducir la contaminación y el consumo de combustibles.

En Canarias, un poco más de la mitad de las personas que utilizan principalmente el coche en sus desplazamientos diarios, lo hace de forma compartida, es decir, que el vehículo lleva dos o más personas. En concreto, el 38,2% afirma que va normalmente en un coche con otra persona más y un 15,5% que van más de dos ocupantes.

Por territorios, destaca La Gomera como el lugar donde más se comparte el coche. En esta isla, 7 de cada 10 personas que se desplazan habitualmente en coche, lo hacen de forma compartida. Le siguen el área metropolitana de Gran Canaria, con un 58%, y el norte de Tenerife con un 57,6%.



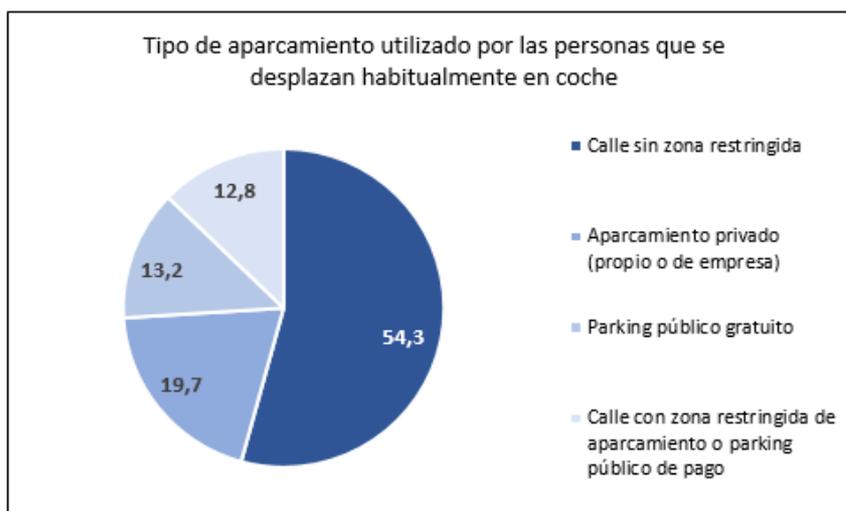
Los hombres son más reacios a compartir coche que las mujeres. De hecho, el 49,1% de los hombres que usan el coche de forma habitual van solos en el vehículo frente a un 43,5% de las mujeres. Por edad, el grupo de 45 a 54 años es el que menos comparte el coche, porcentaje que se eleva hasta el 65,5% en el caso de los hombres de ese grupo de edad. En el lado contrario se encuentra el grupo de edad de 55 o más años, pues 3 de cada 10 personas de ese grupo van solas en el coche.



4. Tipo de aparcamiento para el coche utilizado en destino

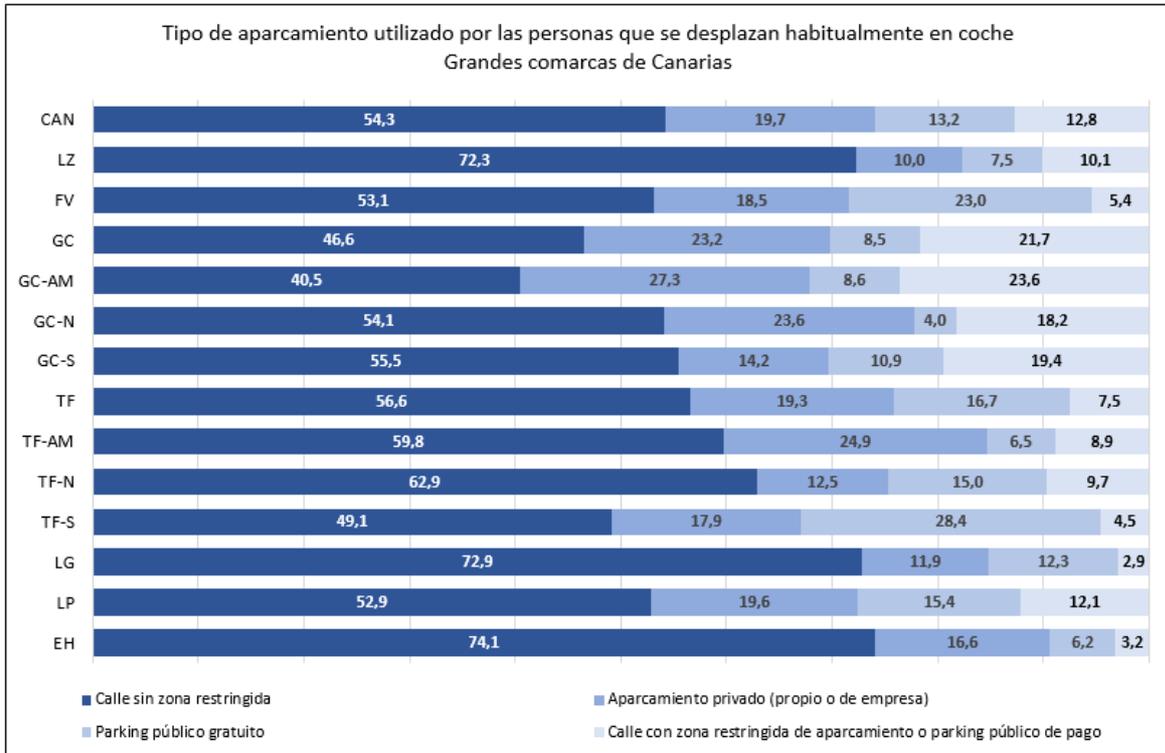
Para aquellas personas que utilizan el coche como modo de transporte en sus desplazamientos habituales se les pregunta por el tipo de aparcamiento utilizado en el destino. En otro apartado se estudia el aparcamiento en el hogar, es decir, la disponibilidad de plazas de aparcamiento para los vehículos propios. En este apartado interesa el lugar donde dejan el vehículo en el uso cotidiano.

Más de la mitad de las personas que usan coche lo aparkan en la calle, en zonas sin restricción de aparcamientos. Casi un 20% utiliza un aparcamiento privado, que puede ser propio o de alguna empresa, y un 13,2% en aparcamientos públicos gratuitos. Un 12,8% paga por el aparcamiento utilizado, ya sea en la calle en zona con restricciones (por ejemplo, zona azul) o en aparcamientos públicos de pago.



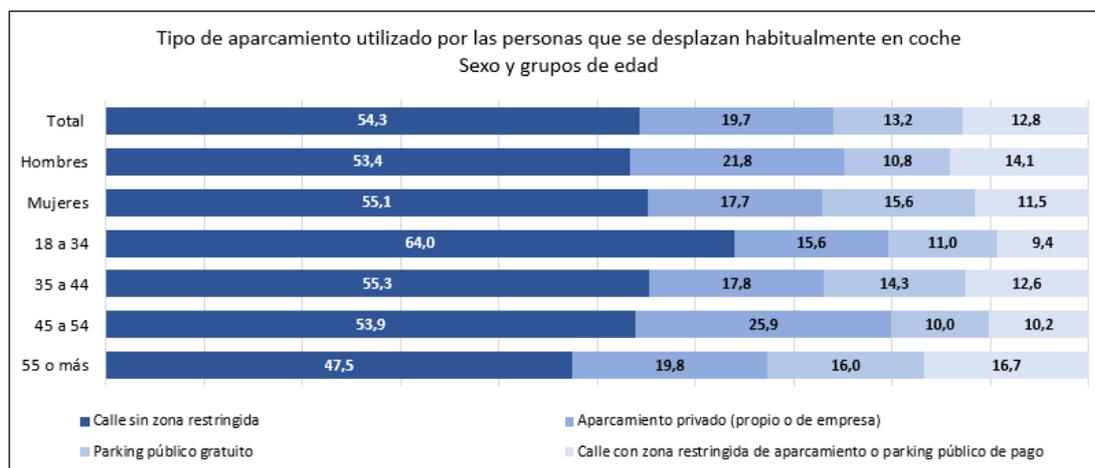
El porcentaje de personas que usan el coche y lo aparkan en la calle sin zonas restringidas baja del 50% solo en el área metropolitana de Gran Canaria y el sur de Tenerife, mientras que esta opción es la más habitual en Lanzarote, La Gomera y El Hierro, superando en los tres casos el 70%.

Los aparcamientos de pago, tanto en calle como en edificio, los utilizan más los residentes en las tres comarcas de Gran Canaria. El área metropolitana de esta isla, con un 23,6%, tiene el mayor porcentaje de personas que utilizan aparcamientos de pago al utilizar el coche, seguido de la zona sur (19,4%) y de la zona norte de la isla (18,2%).



Por sexos, hay algunas diferencias entre hombres y mujeres según el tipo de aparcamiento utilizado. Las mujeres aparcen más en la calle en zonas sin restricciones que los hombres, que, a su vez, aparcen más en aparcamientos privados (propios o de empresa) que las mujeres.

Por edad, hay una clara tendencia a buscar aparcamiento en la calle en zonas no restringidas. Mientras el 64% de las personas de 18 a 34 utilizan estas zonas para aparcar el coche, este porcentaje mengua con la edad, llegando al 47,5% en las personas de 55 o más años.



5. Disposición a cambiar el coche por otro transporte más respetuoso con el medioambiente

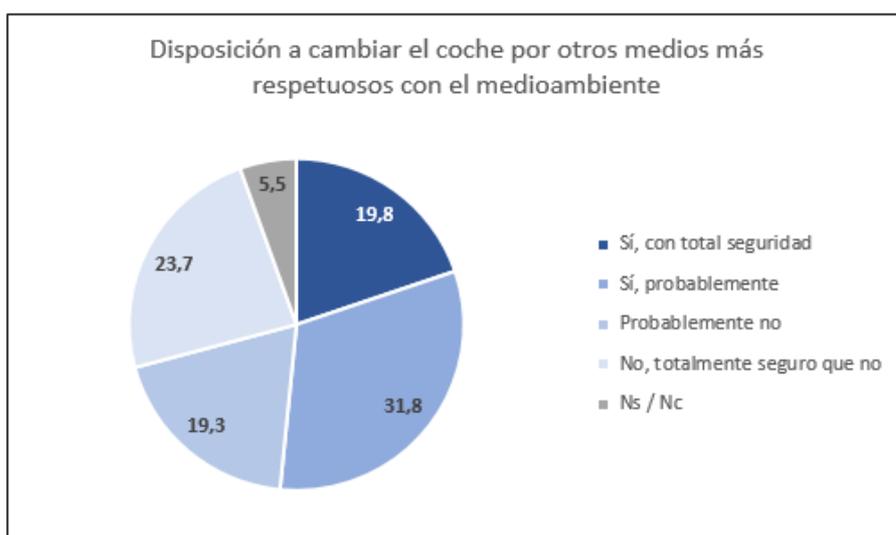
Según el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la movilidad sostenible supone entender el transporte como un derecho universal, adaptado a las necesidades de las personas, que pone el foco en la movilidad activa y el transporte público como principales alternativas para la ciudadanía. Es una política que busca promover el bienestar al impulsar una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, que contribuye a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas y disminuir la accidentalidad.

La movilidad sostenible busca reducir la necesidad y presencia del vehículo privado, garantizando el acceso a otros modos de transporte más sanos, eficientes y seguros. Al promover alternativas como el transporte público, la bicicleta y caminar, disminuye la congestión del tráfico, mejora la calidad del aire en las ciudades, y genera beneficios económicos y de bienestar social.

Dentro de este contexto, a aquellas personas que utilizan el coche como modo de transporte en sus desplazamientos habituales se les pregunta si estarían dispuestos a cambiar el coche por otros medios más respetuosos con el medioambiente, como el transporte público, la bicicleta, caminando, vehículos de cero emisiones e incluso viajes compartidos. Se excluyen de esta pregunta a aquellas personas que utilizan coche 100% eléctrico (cero emisiones). Sí se incluyen los que usan coches híbridos.

Se admiten cuatro opciones de respuesta, contemplando las opciones afirmativa y negativa, y las dos opciones de duda para cambiar y para no cambiar.

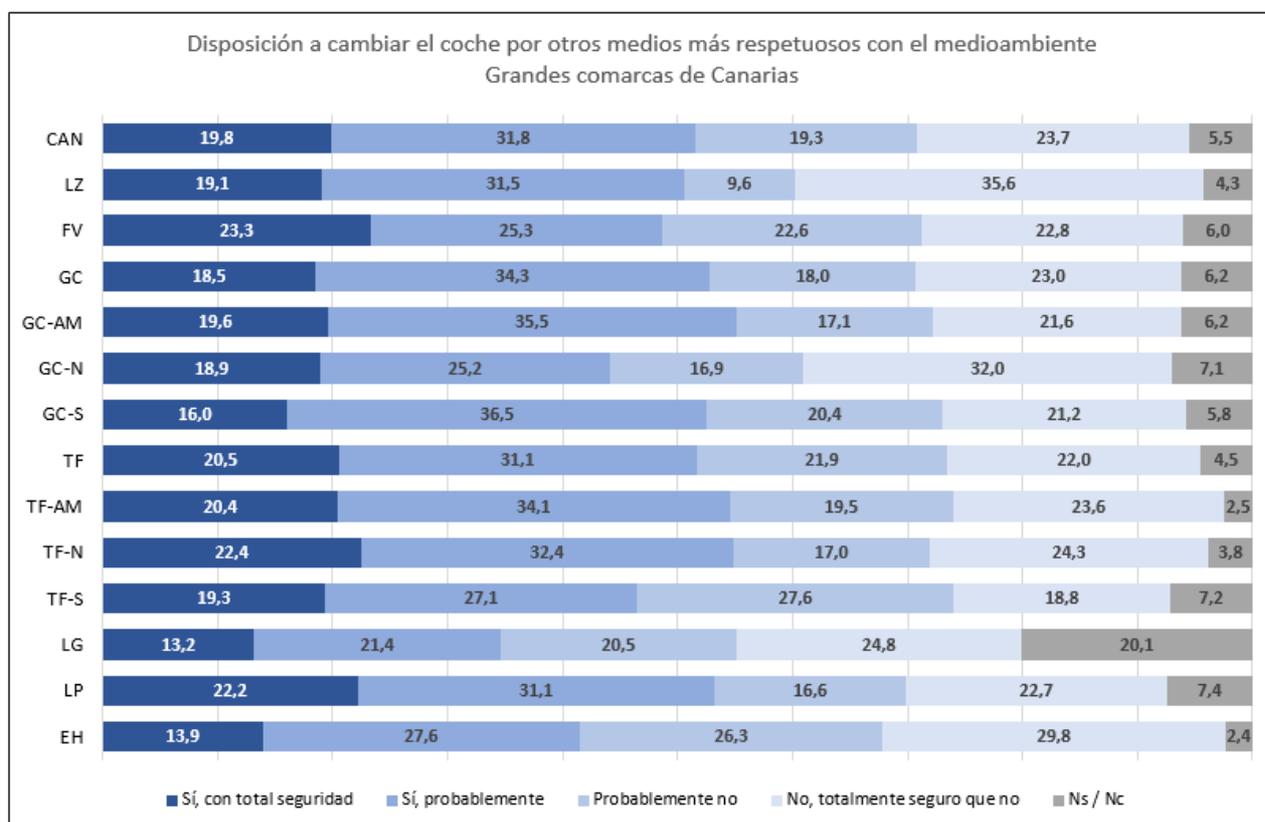
En Canarias, un poco más de la mitad de personas (51,6%) consideran que podrían cambiar el coche por otra forma de movilidad más sostenible. Este porcentaje se desglosa en las personas que apuestan por el cambio (19,8%) y los que dicen que es posible que sí lo hagan (31,8%). En el caso opuesto, hay un 23,7% que aseguran que no cambiarían el coche como forma de moverse y un 19,3% que probablemente tampoco lo hagan. Hay un 5,5% de personas que no se han pronunciado a esta cuestión.



El área metropolitana de Gran Canaria destaca como la zona más propensa al cambio si se considera de forma conjunta a los que cambiarían el coche como a los que posiblemente lo harían. Un 55,1% de los usuarios del coche contemplarían el cambio. Le siguen el norte de Tenerife con un 54,9% y el área metropolitana de Tenerife con un 54,1%.

Si miramos el lado opuesto, es decir, aquellas personas que están seguras de que no cambiarían el coche, destacan Lanzarote y el norte de Gran Canaria, con porcentajes que superan el 30%. Les seguirían El Hierro (29,8%), La Gomera (24,8%) y el norte de Tenerife (24,3%).

Los hombres (53%) estarían un poco más a favor de un posible cambio del coche que las mujeres (50,2%), mientras que por edad el grupo más favorable a la movilidad sostenible es el 45 a 54 años (56,1%) y el de los más jóvenes (54,4%). El grupo más reactivo al cambio es el de las personas de 55 o más años, con un 46,5% de personas favorables al cambio del coche.



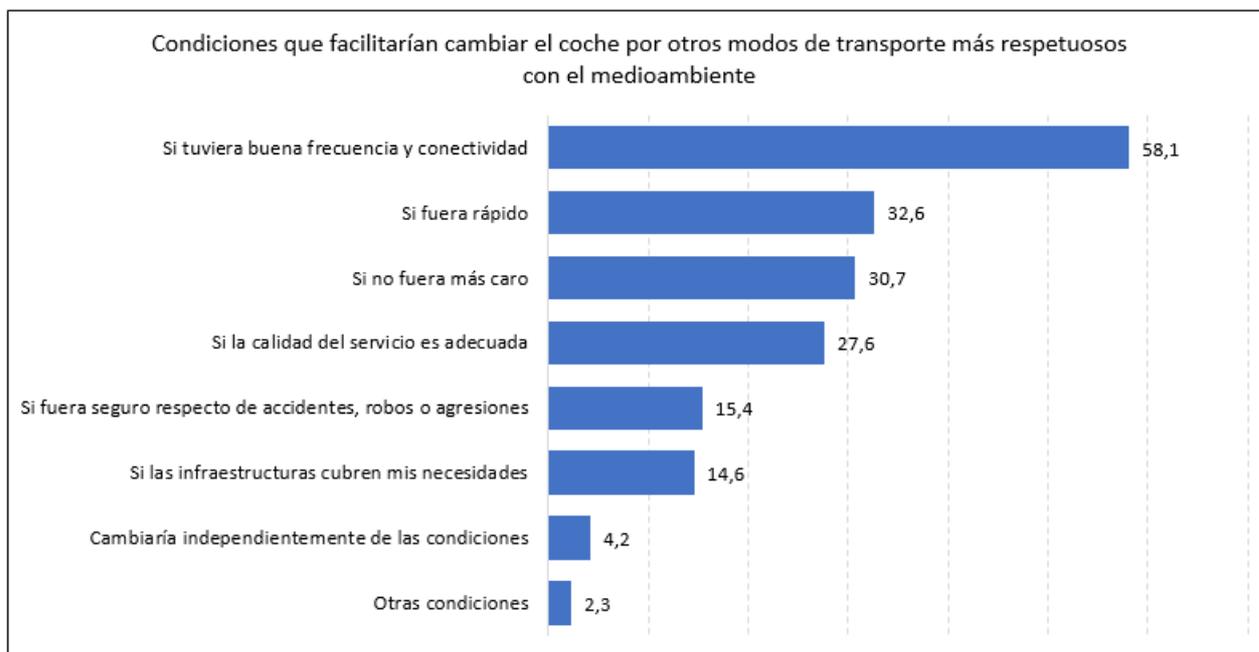
A las personas que están a favor del cambio del coche en sus desplazamientos cotidianos por otros medios de transporte se les pregunta qué condiciones podrían facilitar este cambio. De forma similar, a los que no están a favor de cambiar el coche se les pregunta por las razones por las que no consideran probable cambiar a modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente.

Exponemos en primer lugar las condiciones bajo las cuales las personas estarían dispuestas a cambiar el coche por otros modos de transporte. Como se comentó, la pregunta también se hace a aquellas personas que posiblemente también dejarían el coche por otras formas de moverse. Se trata de una pregunta multirrepuesta, en la cual, cada persona entrevistada puede aportar hasta tres condiciones.

Casi 6 de cada 10 personas afirman que estaría a favor de abandonar el coche si el transporte alternativo tuviera buena frecuencia y conectividad. Esta es la principal condición para el cambio con gran diferencia del resto. Otras condiciones importantes son la rapidez (32,6%), si la alternativa no fuera más cara (30,7%) y si la calidad del servicio es adecuada (27,6%). En este último caso, dentro de calidad del servicio se incluyen aspectos como la limpieza, espacio, comodidad, accesibilidad, etc.

Con menor porcentaje de personas que las mencionan estarían la seguridad (15,4%) y si las infraestructuras cubren las necesidades (14,6%). Dentro de seguridad se incluyen la accidentalidad, los robos, agresiones, etc. La opción de las infraestructuras hace referencia a aspectos como la existencia de carriles bici, de estaciones de recarga de coches eléctricos, etc.

Hay un 4,2% de personas que se muestran a favor del cambio del coche independiente de ninguna condición.



Por territorio, hay completa unanimidad en la principal condición que facilitaría el cambio a la movilidad sostenible. La buena frecuencia y conectividad de los transportes destaca con gran diferencia sobre otras posibles motivaciones para el abandono del coche como principal modo de transporte. El norte de la isla de Tenerife resalta esta opción en un 73,8%. Le siguen todas las zonas de la isla de Gran Canaria, encabezadas por el norte (64,1%), y seguidas de cerca por el sur (62,4%) y su área metropolitana (61,9%). También en Fuerteventura, casi el 62% de las personas que estarían dispuestas a cambiar el coche afirman que la frecuencia y la conectividad de los transportes facilitarían el cambio.

La segunda condición en importancia oscila entre la rapidez de los traslados y el costo. En el área metropolitana de Gran Canaria, la rapidez de los desplazamientos se alza en segundo lugar con un porcentaje del 47,4%. También la establecen como segunda condición Lanzarote (40,3%), área metropolitana de Tenerife (38,7%) y sur de Tenerife (30,9%). El costo, es decir, si el transporte alternativo fuera igual o más barato, lo destacan como la segunda condición en importancia en el norte y sur de Gran Canaria, norte de Tenerife y en las islas de La Gomera, La Palma y El Hierro. En Fuerteventura, la segunda condición es la calidad del servicio.



Condiciones que facilitarían cambiar el coche por otros modos de transporte más respetuosos con el medioambiente. Grandes comarcas de Canarias

	CAN	LZ	FV	GC	GC-AM	GC-N	GC-S	TF	TF-AM	TF-N	TF-S	LG	LP	EH
Si tuviera buena frecuencia y conectividad	58,1	51,9	61,8	62,3	61,9	64,1	62,4	56,0	48,2	73,8	51,6	37,9	54,2	59,5
Si fuera rápido	32,6	40,3	11,6	39,1	47,4	23,7	27,7	30,6	38,7	17,7	30,9	20,1	17,5	2,6
Si no fuera más caro	30,7	16,4	18,5	34,8	31,4	26,8	46,1	31,0	26,9	37,9	30,5	35,0	37,1	34,5
Si la calidad del servicio es adecuada	27,6	32,4	27,8	23,5	29,3	20,0	12,2	31,1	31,4	32,2	29,8	22,2	20,0	19,8
Si fuera seguro respecto de accidentes, robos o agresiones	15,4	15,0	14,0	11,3	12,0	14,1	8,5	19,7	17,1	19,3	23,2	27,6	7,7	10,7
Si las infraestructuras cubren mis necesidades	14,6	15,2	22,5	10,7	11,1	8,9	10,8	15,9	14,6	14,9	18,3	4,9	23,7	10,7
Cambiaría independientemente de las condiciones	4,2	6,2	6,4	2,0	1,5	4,7	1,8	5,7	2,8	4,4	10,1	0,2	2,1	6,5
Otras condiciones	2,3	1,5	1,3	2,1	2,9	0,0	1,2	2,8	4,2	1,9	1,6	0,3	2,9	0,0

Por sexos y grupos de edad también hay unanimidad en declarar la buena frecuencia y conectividad como la condición fundamental que favorecerían el abandono del coche como transporte principal. Dos de cada tres mujeres la establecen como el mejor aliciente para la movilidad sostenible. En hombres la proporción es menor que en mujeres, ya que son la mitad de ellos los que destacan esta condición como la principal. Aunque también es la principal razón para cambiar el coche para todas las edades, es el grupo de los más jóvenes (18 a 34) el que la destaca en mayor porcentaje (62,2%).

Tanto las mujeres como las personas de 18 a 54 años destacan en segundo lugar la rapidez de los traslados alternativos al coche, mientras que los hombres y las personas de 55 o más años destacan en segundo lugar de importancia el costo.

En tercer lugar, de importancia, los hombres destacan la rapidez de los traslados mientras que las mujeres citan la calidad del servicio. Por edad, las persona de 45 y más años optan por la calidad del servicio y las de 18 a 44 por el precio.

Condiciones que facilitarían cambiar el coche por otros modos de transporte más respetuosos con el medioambiente. Sexos y grupos de edad

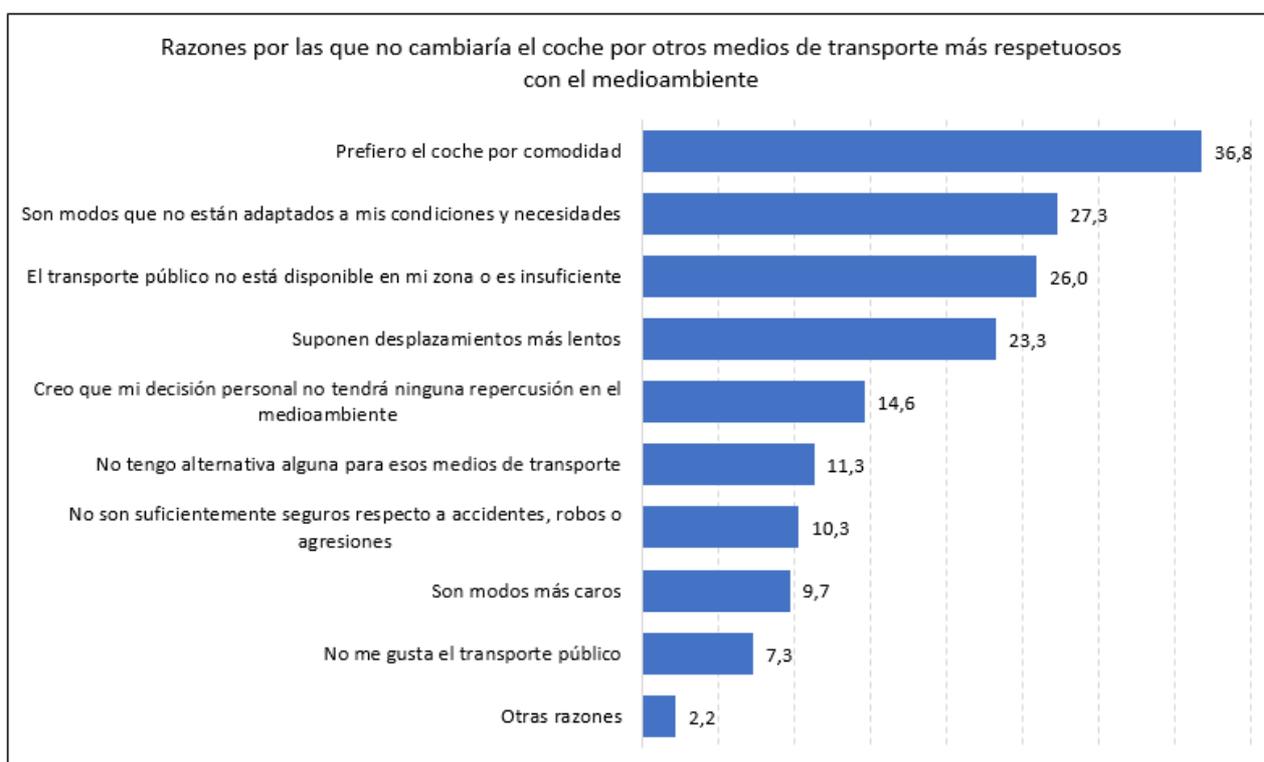
	Total	Hombres	Mujeres	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 o más
Si tuviera buena frecuencia y conectividad	58,1	50,5	66,0	62,2	61,9	52,7	56,7
Si fuera rápido	32,6	33,0	32,2	39,1	34,1	33,7	26,0
Si no fuera más caro	30,7	34,7	26,6	26,2	33,4	28,2	34,5
Si la calidad del servicio es adecuada	27,6	25,4	29,9	24,9	24,2	31,3	29,0
Si fuera seguro respecto de accidentes, robos o agresiones	15,4	15,8	14,9	14,7	12,6	17,6	16,0
Si las infraestructuras cubren mis necesidades	14,6	17,8	11,3	13,5	13,1	16,9	14,6
Cambiaría independientemente de las condiciones	4,2	5,6	2,7	4,4	2,5	4,5	4,8
Otras condiciones	2,3	0,8	3,8	2,1	4,6	0,9	2,1

A las personas que no estarían dispuestas a cambiar el coche como medio principal para moverse por otros modos de transporte más sostenibles, se les preguntó por los motivos. Se incluyeron aquellas personas que están en duda, y que contestaron que probablemente no cambiarían el coche por otros transportes.

El principal motivo alegado es la comodidad. El 36,8% de los usuarios del coche en sus desplazamientos habituales prefieren el coche a otros modos de transporte por comodidad. Otras razones destacadas son la falta de adaptación a las condiciones y necesidades de la persona de los otros modos de transporte (27,3%), la inexistencia o insuficiencia de transporte público en la zona de residencia, de trabajo o de estudios (26%) y la lentitud de los medios de transporte alternativos al coche (23,3%).

Un 14,6% de los usuarios de coche que no estarían dispuestos a sustituir el coche por otros modos alegan que su decisión personal de cambiar o no cambiar el coche no tendrá ninguna repercusión en el medioambiente.

Otras razones esgrimidas son, la falta de alternativas para los modos de transporte sostenibles (11,3%), la falta de seguridad (10,3%), el costo (9,7%) o que no les gusta el transporte público (7,3%).



Los motivos para no cambiar el coche por otros modos de transporte varían entre islas y comarcas. No se da unanimidad en la principal razón alegada según territorio. La preferencia del coche por la comodidad es la razón más importante para las personas del área metropolitana y norte de Gran Canaria, del sur de Tenerife y de las islas de La Gomera, La Palma y El Hierro. En Lanzarote, Fuerteventura y área metropolitana de Tenerife, el principal motivo es la inexistencia o insuficiencia de transporte público en su zona de residencia, trabajo o estudios. En el sur de Gran Canaria y norte de Tenerife citan como principal razón para no abandonar el coche, que los medios alternativos no están adaptados a sus condiciones y necesidades.



Razones por las que no cambiaría el coche por otros modos de transporte más respetuosos con el medioambiente. Grandes comarcas de Canarias

	CAN	LZ	FV	GC	GC-AM	GC-N	GC-S	TF	TF-AM	TF-N	TF-S	IG	LP	EH
Prefiero el coche por comodidad	36,8	25,5	17,3	44,6	52,7	38,4	32,6	35,3	32,2	33,9	39,2	32,3	44,8	42,8
Son modos que no están adaptados a mis condiciones y necesidades	27,3	10,7	13,9	26,0	23,7	18,5	35,4	34,1	32,4	41,4	31,5	17,8	22,6	38,9
El transporte público no está disponible en mi zona o es insuficiente	26,0	30,4	29,0	20,1	21,5	22,8	15,7	29,5	35,2	27,3	25,3	24,9	19,0	39,7
Suponen desplazamientos más lentos	23,3	24,6	10,8	21,8	25,7	18,0	16,7	26,2	28,5	13,7	31,4	14,0	23,2	22,9
Creo que mi decisión personal no tendrá ninguna repercusión en el medioambiente	14,6	20,2	13,8	7,4	6,2	2,5	12,9	20,1	11,2	19,1	29,3	13,2	4,6	9,9
No tengo alternativa alguna para esos medios de transporte	11,3	19,8	17,7	11,6	8,7	15,9	14,6	7,8	8,0	5,6	8,8	9,4	14,7	32,6
No son suficientemente seguros respecto a accidentes, robos o agresiones	10,3	3,9	23,0	8,8	7,7	6,9	12,3	10,7	18,3	3,5	7,7	7,7	15,0	0,4
Son modos más caros	9,7	18,7	14,7	6,3	2,2	11,3	11,0	8,5	10,7	13,8	3,3	32,0	19,0	6,3
No me gusta el transporte público	7,3	5,2	10,8	8,7	8,0	4,4	12,7	5,5	4,0	6,2	6,5	13,0	13,7	5,2
Otras razones	2,2	5,8	0,0	2,8	3,1	0,6	3,4	1,5	1,1	4,2	0,2	2,6	0,8	6,8

Tanto los hombres como las mujeres que no estarían dispuestos a abandonar el uso del coche como principal modo de desplazamiento, afirman que la razón más importante es la comodidad. De igual forma opinan las personas de 18 a 34 años y los que tienen 55 o más años. Las personas de 35 a 54 difieren en el principal motivo, y afirman que lo más importante para ellas es que las alternativas al coche no se adaptan a sus condiciones y necesidades.

Razones por las que no cambiaría el coche por otros modos de transporte más respetuosos con el medioambiente. Sexos y grupos de edad

	Total	Hombres	Mujeres	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 o más
Prefiero el coche por comodidad	36,8	37,7	35,8	42,1	26,7	27,7	42,6
Son modos que no están adaptados a mis condiciones y necesidades	27,3	28,3	26,2	21,8	34,0	28,0	26,9
El transporte público no está disponible en mi zona o es insuficiente	26,0	23,6	28,4	30,9	27,5	24,0	23,4
Suponen desplazamientos más lentos	23,3	23,0	23,5	41,3	26,9	23,9	11,2
Creo que mi decisión personal no tendrá ninguna repercusión	14,6	17,3	11,8	17,2	15,3	8,4	15,8
No tengo alternativa alguna para esos medios de transporte	11,3	10,6	12,1	9,4	15,2	14,9	8,9
No son suficientemente seguros respecto a accidentes, robos o agresiones	10,3	10,4	10,3	18,0	13,2	11,6	4,1
Son modos más caros	9,7	11,8	7,6	11,4	3,2	10,2	11,5
No me gusta el transporte público	7,3	7,8	6,7	16,3	6,0	7,9	2,6
Otras razones	2,2	3,1	1,4	0,0	6,7	1,6	1,7

DISPONIBILIDAD DE VEHÍCULOS EN EL HOGAR

El módulo de movilidad de la Encuesta de Hábitos y Confianza Económica registra si el hogar dispone de determinados vehículos a motor. No importa qué persona o entidad ostenta la propiedad del vehículo. Pueden ser propiedad de alguna persona residente en la vivienda, de otra persona que no reside o incluso de una empresa. Lo importante es que sea un vehículo que esté a disposición de alguna persona del hogar. Se incluyen todos los vehículos con independencia de que sean de motor de combustión interna como eléctrico, o una combinación de ambos (híbridos).

No se consideran vehículos a motor los vehículos para personas de movilidad reducida, como sillas de ruedas autopropulsadas, los vehículos de movilidad personal (VMP), como los patinetes eléctricos, o las bicicletas con pedaleo asistido, como las bicicletas eléctricas.

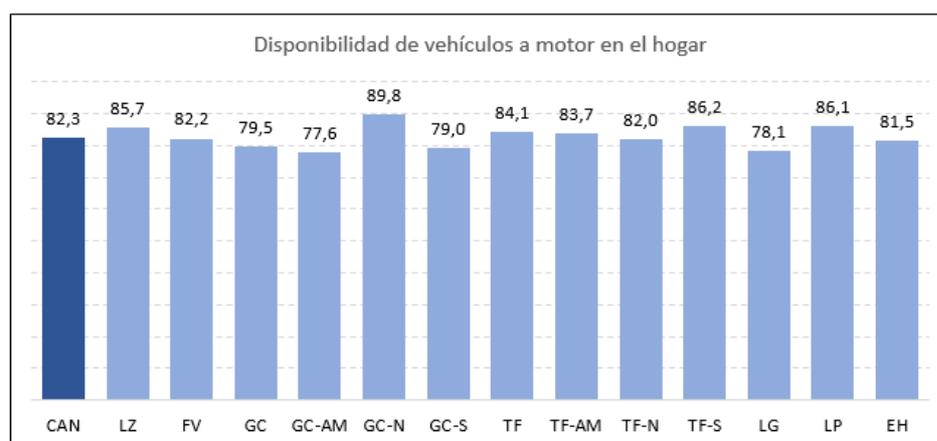
La población base para este apartado son todas las personas residentes en Canarias de 18 y más años. Todos los resultados hacen referencia a personas, no a hogares. Por tanto, siempre se hace referencia a personas que viven en un hogar con determinadas características, como, por ejemplo, disponer de coche o de plaza de garaje.

1. Disponibilidad y cantidad de vehículos en el hogar

Un 82,3% de las personas residentes en Canarias asegura que en su hogar hay vehículos a motor. Este porcentaje se eleva a casi el 90% en el norte de Gran Canaria. Otras zonas con porcentaje de disponibilidad por encima de la media de Canarias son el sur de Tenerife (86,2%), La Palma (86,1%), Lanzarote (85,7%) y el área metropolitana de Tenerife (83,7%).

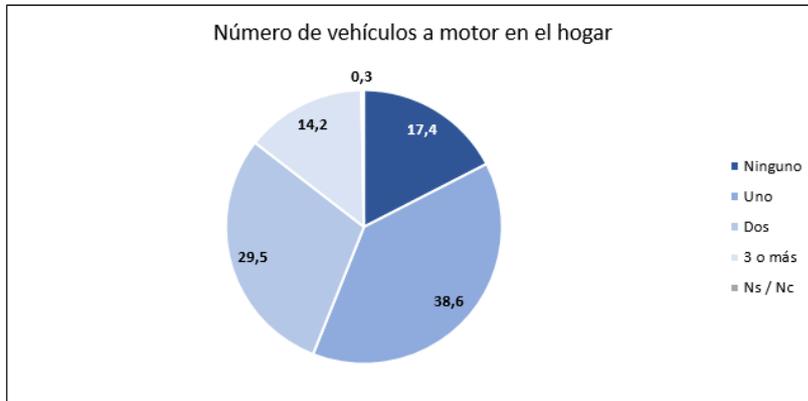
Por otra parte, un 17,4% de las personas viven en hogares en los cuales no hay ningún tipo de vehículo a motor. Este porcentaje supera el 20% en el área metropolitana de Gran Canaria (21,8%), sur de esta isla (21%) y La Gomera (20,3%).

El porcentaje de hombres en cuyo hogar hay vehículos es mayor que el de mujeres (84,7% frente a 80%). Por edad, la disponibilidad de vehículos disminuye, aunque de forma más acusada en mujeres que en hombres. En el caso de los hombres, el 88,7% de los que tienen entre 18 y 34 años disponen de vehículo en su hogar. Este porcentaje disminuye hasta su valor más bajo (80,2%) en hombres de 65 o más años. En el caso de las mujeres, el mayor valor se da en el grupo de edad de 45 a 54 años, es decir, el 86,6% de las mujeres en este rango de edad disponen de vehículo en sus hogares, mientras que solo el 67,5% de las mujeres de 65 o más años viven en hogares con algún tipo de vehículo a motor.



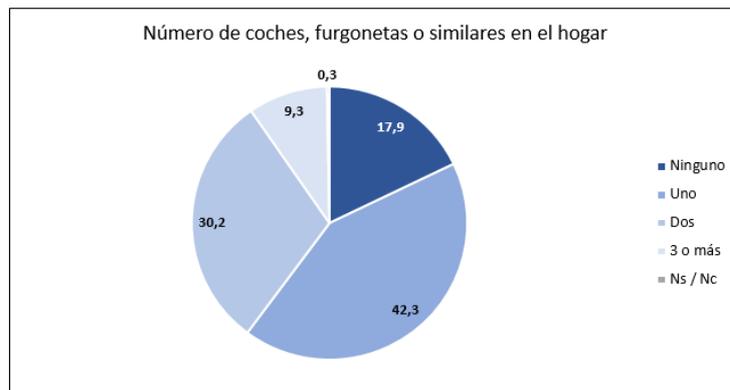
Se ha preguntado por el número de vehículos a motor de que se dispone, separando por un lado las motocicletas y por el otro los coches, furgonetas o vehículos similares. No se consideran otro tipo de vehículos, tales como, camiones, etc.

El 38,6% de las personas viven en hogares que disponen de un solo vehículo a motor, casi un 30% tienen dos y un 14,2% tienen 3 o más vehículos a su disposición en el hogar.

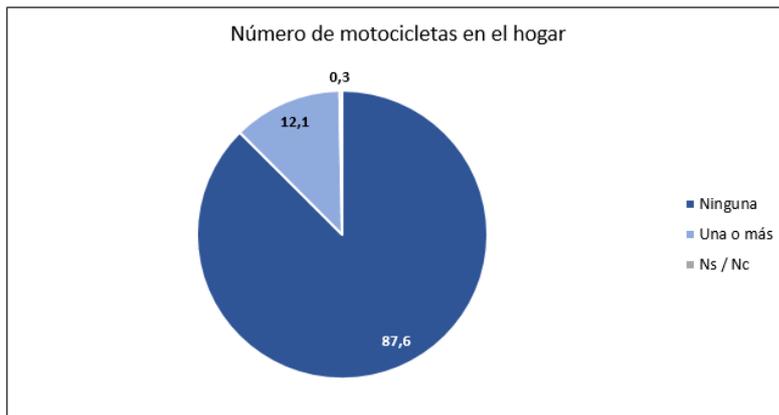


En el caso de la disponibilidad de coches, que incluye furgonetas u otros vehículos similares, un 42,3% de las personas de 18 y más años viven en hogares que disponen de un solo coche, un 30,2% tienen dos coches, y menos de un 10% disponen de 3 o más coches en el hogar. Un 17,9% de personas viven en hogares en los cuales no hay ningún coche.

En el caso de hombres, un 15,7% no dispone de coche en su hogar, mientras que en mujeres este porcentaje se incrementa hasta el 20%.

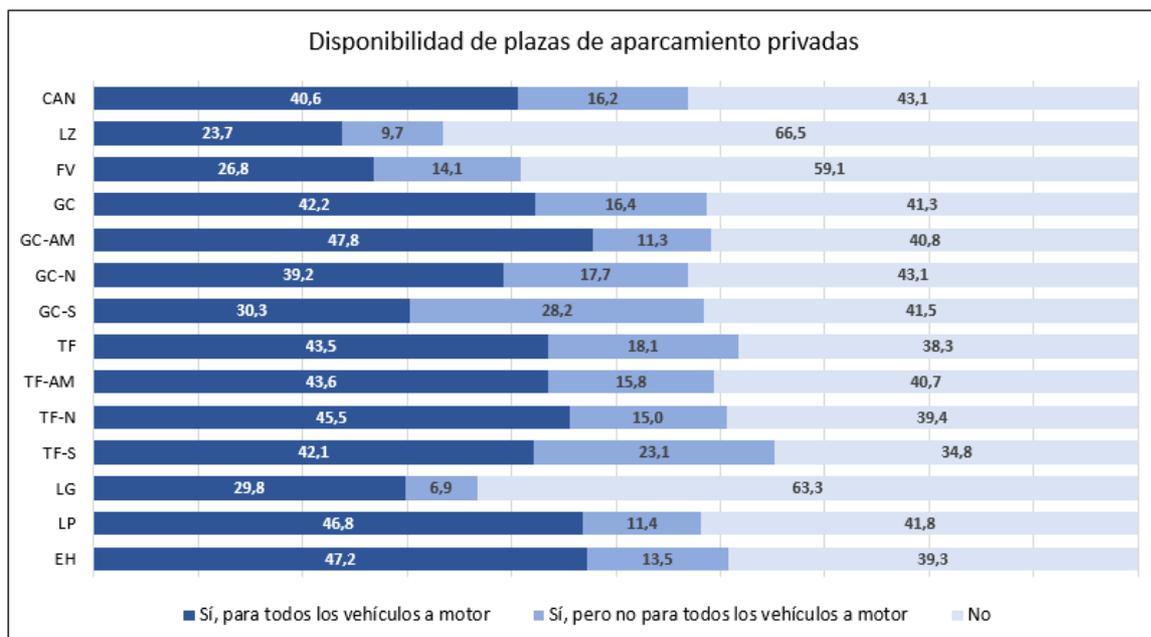


Finalmente se ha preguntado por la disponibilidad de motocicletas en la vivienda. Un 87,6% de las personas viven en hogares que no tienen este tipo de vehículo, porcentaje que es más acusado en mujeres (90,2%) que en hombres (84,8%).



2. Disponibilidad de plazas de aparcamiento privadas en el hogar

Se ha indagado la disponibilidad de plazas de aparcamiento privadas pertenecientes al hogar, es decir, de plazas de uso exclusivo por alguna persona del hogar, independientemente de que sean de su propiedad o alquiladas. Además, en caso de disponer de plazas de aparcamiento interesa conocer si tienen para todos los vehículos del hogar o no.





Más de la mitad de las personas de 18 y más años (56,9%) viven en hogares que disponen de plaza de aparcamiento. Este porcentaje se desglosa en un 40,6% que tendrían plaza para todos los vehículos del hogar y un 16,2% que, aunque disponen de plazas de garaje, no cubre el total de vehículos que existen en el hogar.

En Lanzarote y La Gomera el porcentaje de personas que viven en viviendas que no disponen de plazas de aparcamiento supera el 60%. Le sigue Fuerteventura con un 59,1%.

3. Disponibilidad y uso de transportes alternativos en el hogar

Además de los vehículos a motor, se ha preguntado si en los hogares existen modos de transporte alternativos como son la bicicleta, que incluye tanto las convencionales como las eléctricas, y los patinetes eléctricos. Se trata nuevamente de disponibilidad en el hogar, independiente de quién es el propietario o de que la persona los use o no.

En Canarias, un 19% de las personas de 18 o más años viven en hogares en las que hay alguna bicicleta. Las zonas territoriales con mayor presencia de la bicicleta en los hogares son Fuerteventura (28%) y el sur de Gran Canaria (27,7%). Le siguen con porcentajes superiores al 20% La Gomera y el área metropolitana de Gran Canaria. En el caso contrario tenemos el norte y sur de Tenerife y El Hierro con porcentajes inferiores al 15%.

El patinete eléctrico tiene una menor presencia que la bicicleta en los hogares. Solo el 5% de las personas asegura que en su hogar hay este tipo de vehículo de movilidad personal. Nuevamente, el sur de Gran Canaria tiene el mayor porcentaje de personas que disponen de patinete en su hogar (9,1%). Le sigue Fuerteventura (7,4%), El Hierro (6,8%) y Lanzarote (6,2%). En todas las comarcas de Tenerife se dan los menores porcentajes de disponibilidad de patinetes.

Disponibilidad de transportes alternativos en el hogar. Grandes comarcas de Canarias. 2025 Segundo trimestre

	CAN	LZ	FV	GC	GC-AM	GC-N	GC-S	TF	TF-AM	TF-N	TF-S	LG	LP	EH
Bicicleta	19,0	17,7	28,0	22,6	22,0	15,4	27,7	14,6	17,5	13,4	12,0	24,0	18,4	14,6
Patinete	5,0	6,2	7,4	6,8	6,2	4,5	9,1	3,0	2,2	2,2	4,4	5,2	4,6	6,8

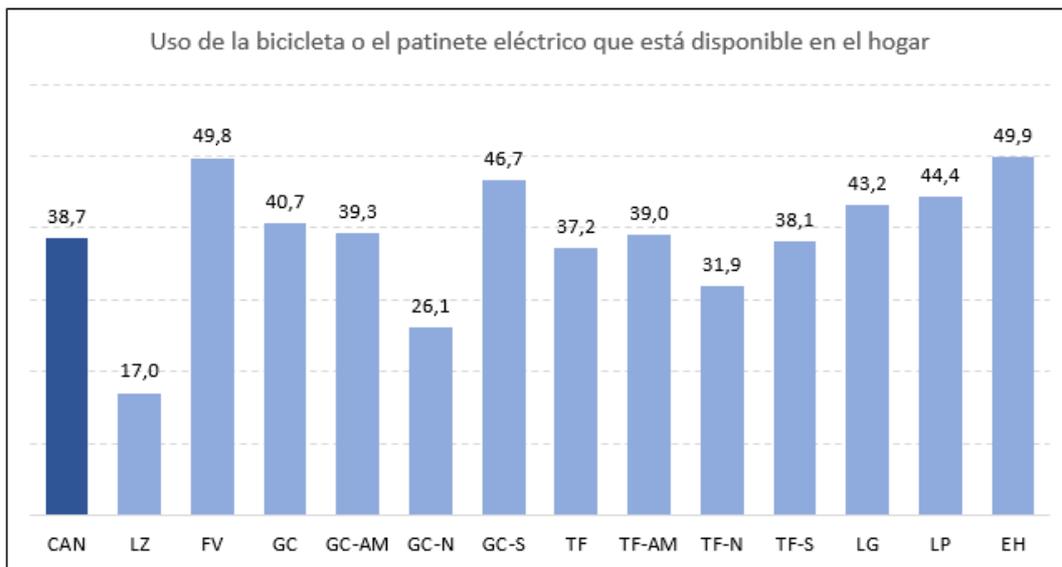
La disponibilidad de bicicleta y de patinetes es más frecuente en hombres que en mujeres. El 22,6% de los hombres viven en hogares en los que hay alguna bicicleta, frente a una 15,4% de las mujeres. En patinetes, las diferencias son mucho menores, 5,2% de hombres frente a un 4,8% de mujeres. Si consideramos la edad, el 27,2% de las personas de 35 a 44 años tienen alguna bicicleta en su vivienda. Si consideramos el patinete, el mayor porcentaje por edad se da en el grupo de 18 a 34 años. Para ambos modos de transporte alternativo, los porcentajes de disponibilidad en el hogar son menores en el caso de las personas de 55 o más años.

Disponibilidad de transportes alternativos en el hogar. Sexos y grupos de edad. 2025 Segundo trimestre

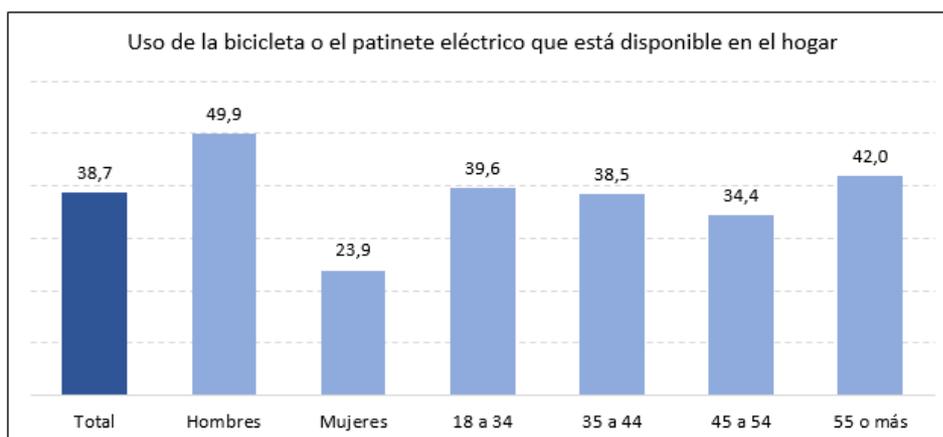
	Total	Hombres	Mujeres	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 o más
Bicicleta	19,0	22,6	15,4	21,4	27,2	22,9	12,1
Patinete	5,0	5,2	4,8	9,5	8,2	4,8	1,2

Se pregunta por el uso de estos modos alternativos de movilidad. Para aquellas personas que dicen que en su hogar hay patinete eléctrico o bicicleta, se indaga si ellas mismas hacen uso de estos medios de transporte, sin distinguir entre ambos.

En Canarias, casi 4 de cada 10 personas utiliza la bicicleta o el patinete eléctrico que tienen en el hogar. El Hierro, Fuerteventura y el sur de Gran Canaria son las zonas donde se utilizan más, con porcentajes cerca del 50%. En el lado contrario nos encontramos con Lanzarote, donde menos del 20% de las personas que tienen bicicleta o patinete las utilizan.



Por sexos, hay gran diferencia en el uso de bicicleta o patinete eléctrico entre hombres y mujeres. Prácticamente la mitad de los hombres utilizan estos vehículos cuando los tienen en la vivienda, frente a un 23,9% de las mujeres. Por edad, los que más hacen uso de ellos son las personas de 55 o más años.



Sobre el tipo de uso que se les da, destaca el ocio. Casi 6 de cada 10 personas que usa la bicicleta o el patinete, lo hacen en momentos de ocio. Un 18,1% los utiliza para las compras y un 13,1% para acudir al trabajo o centro de estudios. Un 4,6% los utiliza como modo habitual de transporte para todos o casi todos los desplazamientos.

USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS ÚLTIMOS DOCE MESES

En este apartado se indaga por el uso que hacen las personas del transporte público, de forma independiente a cuál sea el medio habitual que usan para moverse. La referencia temporal es los últimos 12 meses. Se averigua la frecuencia de uso del transporte público en el periodo contemplado, y los motivos de no usarlo cuando esta frecuencia es baja o simplemente no utilizó nunca el transporte público en el último año.

1. Frecuencia de uso del transporte público

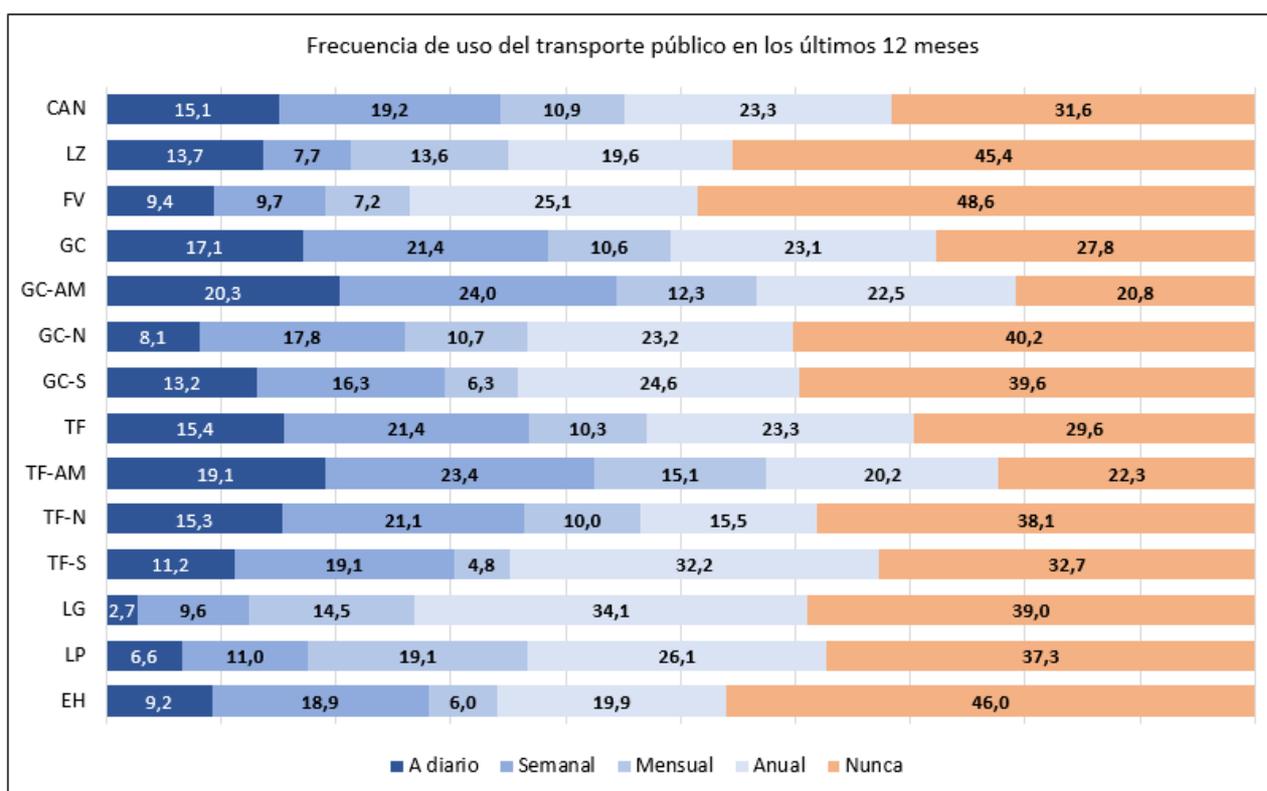
En primer lugar, se pregunta por el uso del transporte público en el último año. Se ha recogida esta frecuencia en 5 categorías:

- A diario,
- Semanal, es decir, todas las semanas, pero no todos los días

- Mensual, es decir, todos los meses, pero no todas las semanas
- Anual, es decir, de forma esporádica o menos de una vez al mes
- Nunca

El 31,6% de las personas de 18 y más años asegura que nunca cogió el transporte público en los últimos 12 meses. Fuerteventura, Lanzarote y El Hierro son los lugares donde mayor cantidad de personas no usa el transporte público, con porcentajes superiores al 45%. En el lado opuesto se encuentran las dos áreas metropolitanas, donde la cantidad de personas que no ha utilizado transporte público está en el 20,8% en el caso de Gran Canaria y del 22,3% en Tenerife.

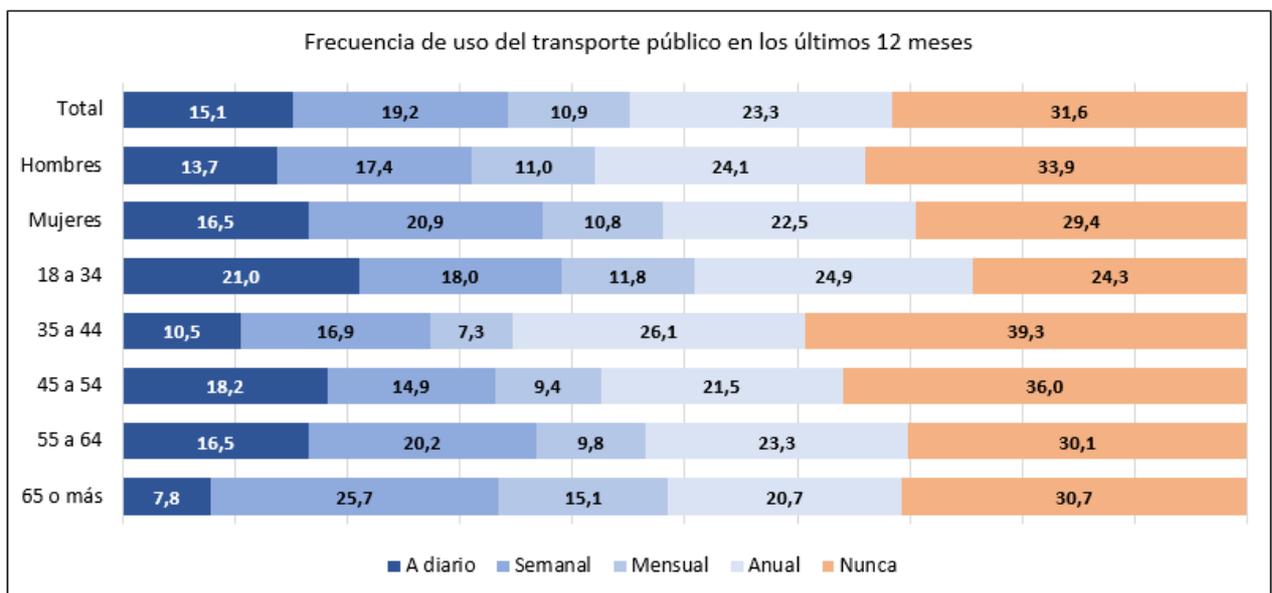
Precisamente, estas áreas metropolitanas son las que tienen mayor afluencia diaria de viajeros. En torno al 20% de las personas de 18 y más años residente en estas zonas asegura que toma el transporte público a diario. En Canarias, el 15,1% hace este uso intensivo del transporte colectivo, que en La Gomera no llega ni al 3%, y en Fuerteventura, norte de Gran Canaria, La Palma y El Hierro es inferior al 10%.



Las mujeres usan más el transporte público que los hombres. De hecho, un 70,6% de las mujeres lo ha utilizado alguna vez en los últimos 12 meses frente a un 66,1% de los hombres. Además, el uso es más intensivo porque

el 16,5% de las mujeres toma el transporte a diario, porcentaje que en hombres es del 13,7%, a lo que sumamos que el 20,9% de las mujeres lo usa todas las semanas, aunque no a diario, frente a un 17,4% de los hombres.

Por edad, usan más el transporte público los jóvenes, con casi un 40% que lo utiliza entre diario y semanal. También es el grupo donde menos personas afirman no haber utilizado este tipo de transporte nunca en el último año.



2. Motivos por los que usa poco o nada el transporte público

A las personas que respondieron que nunca usaron el transporte público en el último año o lo hicieron de forma esporádica se les pregunta por los motivos. En Canarias, 1 de cada 4 personas alega no necesitar el transporte público. Un 23,3% afirma que en su zona no hay transporte público o es insuficiente, en frecuencia o en horarios, mientras que otro 18,2% apunta a que las conexiones son complicadas. También, pero en menor medida (5,5%), se aporta como razón que el tiempo de viaje en transporte público es demasiado largo. Un 13,4% simplemente prefiere utilizar otros modos de transporte y un 13,8% alega otras razones.



Por comarcas, la razón más frecuente es la no necesidad de usar el transporte público, lo cual ocurre en el sur y área metropolitana de Gran Canaria, norte de Tenerife, La Palma y El Hierro. Sin embargo, en otras zonas los motivos pueden ser la no disponibilidad de transporte público o que es insuficiente como en La Gomera y Lanzarote, con porcentajes que superan el 40%, Fuerteventura que está casi en el 40% y sur de Tenerife con casi un 25%. En el norte de Gran Canaria y en el área metropolitana de Tenerife, el motivo principal del poco uso del transporte público es la dificultad de las conexiones.

Motivos por los que no ha usado nunca o casi nunca el transporte público en los últimos 12 meses. Grandes comarcas de Canarias

	CAN	LZ	FV	GC	GC-AM	GC-N	GC-S	TF	TF-AM	TF-N	TF-S	LG	LP	EH
No necesito el transporte público	25,8	21,6	24,6	28,7	30,5	21,8	28,9	22,0	16,5	29,7	22,1	36,7	44,5	29,1
No hay transporte público en la zona o es insuficiente	23,3	40,7	39,1	14,6	12,7	21,9	14,4	24,2	20,7	28,9	24,4	44,7	17,7	21,1
Las conexiones son complicadas	18,2	14,1	9,7	18,4	21,9	28,3	7,7	20,8	27,5	14,8	19,0	8,0	14,7	28,3
Prefiero utilizar otros modos de transporte	13,4	12,0	8,3	15,3	16,6	8,7	16,3	13,8	12,7	8,9	17,4	3,0	9,0	13,9
El tiempo de viaje es demasiado largo	5,5	3,3	8,4	6,4	6,0	6,6	6,9	5,0	5,0	4,9	5,0	1,7	3,9	0,3
Otros	13,8	8,2	9,8	16,6	12,3	12,7	25,8	14,1	17,6	12,7	12,0	5,9	10,2	7,4

Por sexos y grupos de edad, los motivos fundamentales son la no necesidad del transporte público o su no existencia en su zona de residencia, que incluye la insuficiencia en frecuencia o en horarios.

Motivos por los que no ha usado nunca o casi nunca el transporte público en los últimos 12 meses. Sexos o grupos de edad

	Total	Hombres	Mujeres	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 a 64	65 o más
No necesito el transporte público	25,8	27,4	24,1	21,6	22,9	22,1	29,4	34,4
No hay transporte público en la zona o es insuficiente	23,3	21,8	24,9	29,2	23,9	22,0	23,8	17,3
Las conexiones son complicadas	18,2	18,8	17,5	17,0	24,7	20,9	16,3	11,3
Prefiero utilizar otros modos de transporte	13,4	12,7	14,1	18,1	7,1	16,2	13,5	11,6
El tiempo de viaje es demasiado largo	5,5	5,8	5,2	6,7	8,2	7,0	3,3	1,7
Otros	13,8	13,4	14,2	7,3	13,2	11,8	13,7	23,7

ACTITUDES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Como se comentó anteriormente, la movilidad sostenible supone entender el transporte como un derecho universal, adaptado a las necesidades de las personas, que pone el foco en la movilidad activa y el transporte público como principales alternativas para la ciudadanía. Se entiende por movilidad activa a todos aquellos desplazamientos que se realizan a pie o en bicicleta, incluyendo también la movilidad de aquellas personas con discapacidad o movilidad reducida. Este tipo de movilidad se ubica en la parte más alta de la pirámide invertida de la movilidad urbana por ser el modo más universal y de menor impacto medioambiental.

Por tanto, la movilidad sostenible es una política que busca promover el bienestar al impulsar una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, que contribuye a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas y disminuir la accidentalidad.



La movilidad sostenible busca reducir la necesidad y presencia del vehículo privado, garantizando el acceso a otros modos de transporte más sanos, eficientes y seguros. El objetivo último de la movilidad sostenible es cubrir las necesidades de transporte con el mínimo impacto ambiental.

En este apartado se busca estudiar la actitud de las personas sobre la movilidad sostenible. Se averigua la disposición de las personas a pagar más en sus desplazamientos habituales si esto supone una mejora para el medioambiente. Además, se indaga, de una serie de medidas que podrían fomentar la movilidad sostenible, cuáles de ellas querrían que se apliquen o se fomenten en su entorno más inmediato.

1. Disposición a pagar más por una movilidad sostenible

En primer lugar, se ha preguntado a las personas de 18 y más años si estarían dispuestas a pagar más en sus desplazamientos habituales si esto supone una mejora para el medioambiente. Más de la mitad de las personas (51,9%) han respondido de forma afirmativa, un 39,5% ha respondido que no y un 8,6% no ha dado una respuesta a esta pregunta. En todas las comarcas hay mayor porcentaje de personas que responde sí que personas que no están dispuestas a mayor desembolso económico en su movilidad diaria, con algunas excepciones. En el norte y sur de Gran Canaria es mayor la cantidad de personas que responden de forma negativa, mientras que en Fuerteventura hay un empate.

2. Motivos por los que no pagaría más por una movilidad sostenible

A las personas que han respondido que no estarían dispuestas a pagar más en sus desplazamientos habituales si esto supone una mejora para el medioambiente, se les pregunta por los motivos. El principal motivo, y con gran diferencia sobre los demás, es que no se pueden permitir pagar más. Casi la mitad de las personas que no estaban dispuestas a pagar más responden que no se lo pueden permitir. Un 16,3% afirma que el coste no debería repercutir directamente en los ciudadanos, sino en las empresas y las administraciones. Por otro lado, un 13,8% considera que su decisión personal de pagar más o no hacerlo no tendría ninguna repercusión en el medioambiente. Además, un 11% cree que sus desplazamientos diarios no necesitan de un sobrecoste para mejorar el medioambiente.

Por comarcas, hay unanimidad en mencionar que no pueden permitirse costes adicionales como principal motivo, con excepción de La Gomera, en la cual casi un 40% opina que su movilidad diaria no necesita de costes adicionales para mejorar el medioambiente.

Motivos por los que no estaría dispuesto/a a pagar más en sus desplazamientos habituales aunque esto suponga una mejora para el medioambiente. Grandes comarcas de Canarias

	CAN	LZ	FV	GC	GC-AM	GC-N	GC-S	TF	TF-AM	TF-N	TF-S	LG	LP	EH
No puedo permitirme pagar más	47,6	54,1	34,4	43,2	35,2	55,6	52,9	53,7	53,4	56,7	51,8	36,0	40,8	42,7
Tendrían que pagar más las empresas y las administraciones, no los ciudadanos	16,3	8,7	26,5	18,4	20,0	17,0	16,0	14,6	14,0	20,6	10,8	4,5	15,1	14,7
Creo que mi decisión personal no tendrá ninguna repercusión en el medioambiente	13,8	11,2	19,1	10,2	11,6	10,5	7,2	16,8	13,2	8,8	26,8	10,1	19,7	1,2
Considero que mis desplazamientos diarios no necesitan un coste mayor para mejorar el medioambiente	11,0	8,8	13,3	13,8	16,9	11,1	9,1	8,1	14,1	1,0	6,6	39,3	3,2	30,5
Otras razones	8,9	16,5	6,4	9,8	9,0	5,8	13,3	5,9	5,3	10,6	3,2	7,2	20,3	9,7
Ns / Nc	2,3	0,6	0,3	4,6	7,2	0,0	1,5	0,9	0,0	2,2	0,8	2,8	0,9	1,1



3. Medidas para fomentar la movilidad sostenible

En la Unión Europea se están llevando a cabo algunas medidas para fomentar la movilidad mediante la expansión de las infraestructuras que mejoran la movilidad activa, como los carriles para bicicletas y las zonas peatonales, la promoción del transporte público y la descarbonización de vehículos a través de la electrificación y la inversión en ferrocarriles. Se busca una reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, con el objetivo de llegar a cero emisiones en vehículos en el año 2035 y una mayor electrificación del transporte de mercancías y pasajeros, además de la promoción de la bicicleta y el teletrabajo para reducir el uso de vehículos privados.

Se ha elegido algunas de estas propuestas y se ha preguntado a las personas de 18 y más años cuáles sugiere que se apliquen o se fomenten en su entorno más inmediato. La pregunta es de respuesta múltiple, pudiendo elegir cada persona hasta 3 medidas.

De las medidas propuestas, la mayoría de las personas ha elegido en primer lugar la reducción del coste de compra y los impuestos a vehículos más ecológicos. Casi un 46% de las personas se decanta por esta opción, que además es la primera elegida en casi todas las comarcas, excepto en El Hierro. Las campañas de concienciación sobre la movilidad sostenible y la necesidad de información sobre este tema son reclamadas por 3 de cada 10 personas, convirtiéndose en la segunda medida propuesta. También es la segunda medida en casi todas las comarcas con la excepción de El Hierro. En esta isla, estas dos opciones ya citadas invierten su orden de prioridad. Sus residentes apuntan en primer lugar a las campañas de movilidad sostenibles, y, en segundo lugar, aunque con poco margen, a la reducción de costes e impuestos a vehículos sostenibles.

La ubicación de los centros comerciales es un tema preocupante y que destacan en tercer lugar. Una de cada 5 personas establece como tercera opción a tener en cuenta la prohibición de la instalación de Centros Comerciales en zonas donde se generen atascos por falta de modos alternativos al coche. Es la tercera opción en Lanzarote, sur y área metropolitana de Gran Canaria, sur y área metropolitana de Tenerife y El Hierro. En Fuerteventura, La Gomera y el norte de las islas de Tenerife y de Gran Canaria, se ha destacado en tercer lugar la peatonalización, es decir, la conversión de vías o zonas de las ciudades y pueblos para uso exclusivo de los peatones.

Otras medidas consideradas son la creación de impuestos o el aumento de los existentes al uso de vehículos contaminantes (11,3%), la implementación de sistemas de copropiedad de coches (8,5%) o la implementación de zonas o barrios sin coche (7,4%).

Sin embargo, un 11% de las personas alegan que ninguna de las medidas propuestas le convence como medida para fomentar la movilidad sostenible. Este porcentaje supera el 15% en el norte de Tenerife y en La Palma, isla en la que se convierte en la tercera opción más importante de las citadas por sus residentes.

También hay que añadir un 5% de personas que no creen necesarias ninguna medida de este tipo.



Medidas de fomento de la movilidad sostenible sugeridas para aplicar en su entorno. Grandes comarcas de Canarias

	CAN	LZ	FV	GC	GC-AM	GC-N	GC-S	TF	TF-AM	TF-N	TF-S	LG	LP	EH
Reducir el coste de compra e impuestos a vehículos más ecológicos	45,9	47,7	45,9	45,5	49,6	36,8	39,3	46,4	43,6	50,2	47,0	38,3	45,8	38,3
Campañas de concienciación / información sobre movilidad sostenible	31,3	32,3	23,2	28,8	30,1	29,3	25,4	34,5	38,3	32,2	31,3	37,3	28,7	42,5
Prohibir la instalación de centros comerciales en zonas donde se generen atascos	21,2	20,2	11,0	23,9	27,8	14,2	18,8	21,4	22,0	16,7	24,1	10,1	12,2	10,0
Convertir vías y sectores de las ciudades y pueblos para uso exclusivo de peatones	17,7	17,1	16,8	15,3	17,1	17,4	9,7	20,5	16,7	22,6	23,6	18,1	14,6	9,4
Crear o aumentar impuestos al uso de vehículos contaminantes	11,3	13,2	8,7	10,6	12,0	6,3	9,3	11,9	11,9	8,1	14,7	15,5	10,1	7,6
Implementar sistemas de co-propiedad de coches	8,5	6,9	12,6	7,6	5,3	12,8	10,8	8,8	7,1	10,3	9,8	11,1	10,2	7,4
Implementar zonas o barrios sin coche	7,4	7,5	10,7	5,3	5,9	2,5	5,3	8,5	8,4	5,5	10,9	7,1	10,3	5,0
Ninguna de las anteriores me convence	11,0	9,3	10,1	9,8	8,2	11,5	12,8	12,0	11,4	16,6	9,5	13,5	16,2	9,2
No creo necesario medidas de esta naturaleza	5,0	3,9	7,4	5,9	4,3	7,9	9,2	3,9	4,3	2,2	4,7	4,0	5,4	5,3

Por sexos y grupos de edad hay más unanimidad a la hora de priorizar las medidas de fomento de la movilidad sostenible. Tanto hombres como mujeres, y en cada grupo de edad destacan en primer lugar la reducción de precios e impuestos a los vehículos ecológicos, en segundo lugar, las campañas de fomento de información de la movilidad sostenible y, en tercer lugar, el tema de la ubicación los centros comerciales.

Medidas de fomento de la movilidad sostenible sugeridas para aplicar en su entorno. Sexos o grupos de edad

	Total	Hombres	Mujeres	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 a 64	65 o más
Reducir el coste de compra e impuestos a vehículos más ecológicos	45,9	47,0	44,9	52,1	49,1	53,2	40,0	35,1
Campañas de concienciación / información sobre movilidad sostenible	31,3	24,1	38,2	25,3	27,6	32,7	38,6	33,2
Prohibir la instalación de Centros Comerciales en zonas donde se generen atascos	21,2	22,1	20,3	22,4	20,5	23,2	20,8	18,7
Convertir vías y sectores de las ciudades y pueblos para uso exclusivo de peatones	17,7	17,0	18,3	21,0	19,0	17,1	18,9	12,6
Crear o aumentar impuestos al uso de vehículos contaminantes	11,3	9,6	12,8	10,9	9,7	10,9	12,8	11,8
Implementar sistemas de co-propiedad de coches	8,5	7,4	9,5	10,2	8,1	8,2	8,5	7,1
Implementar zonas o barrios sin coche	7,4	6,9	7,8	6,6	8,8	7,5	8,1	6,3
Ninguna de las anteriores me convence	11,0	12,3	9,8	10,7	12,5	9,9	9,3	12,7
No creo necesario medidas de esta naturaleza	5,0	7,3	2,7	4,5	3,7	4,5	6,4	5,6

DESPLAZAMIENTOS DE LARGA DISTANCIA EN LOS ÚLTIMOS DOCE MESES

En este apartado se recogen los desplazamientos a larga distancia, que en Canarias hace referencia a desplazamientos fuera de la isla de residencia. A diferencia de cuestionarios de movilidad aplicados en otras regiones, donde se definen los desplazamientos de larga distancia estableciendo una cantidad mínima en kilómetros, en Canarias consideramos larga distancia si se sale de la isla de residencia para ir a otra isla, a la península o a otro país.

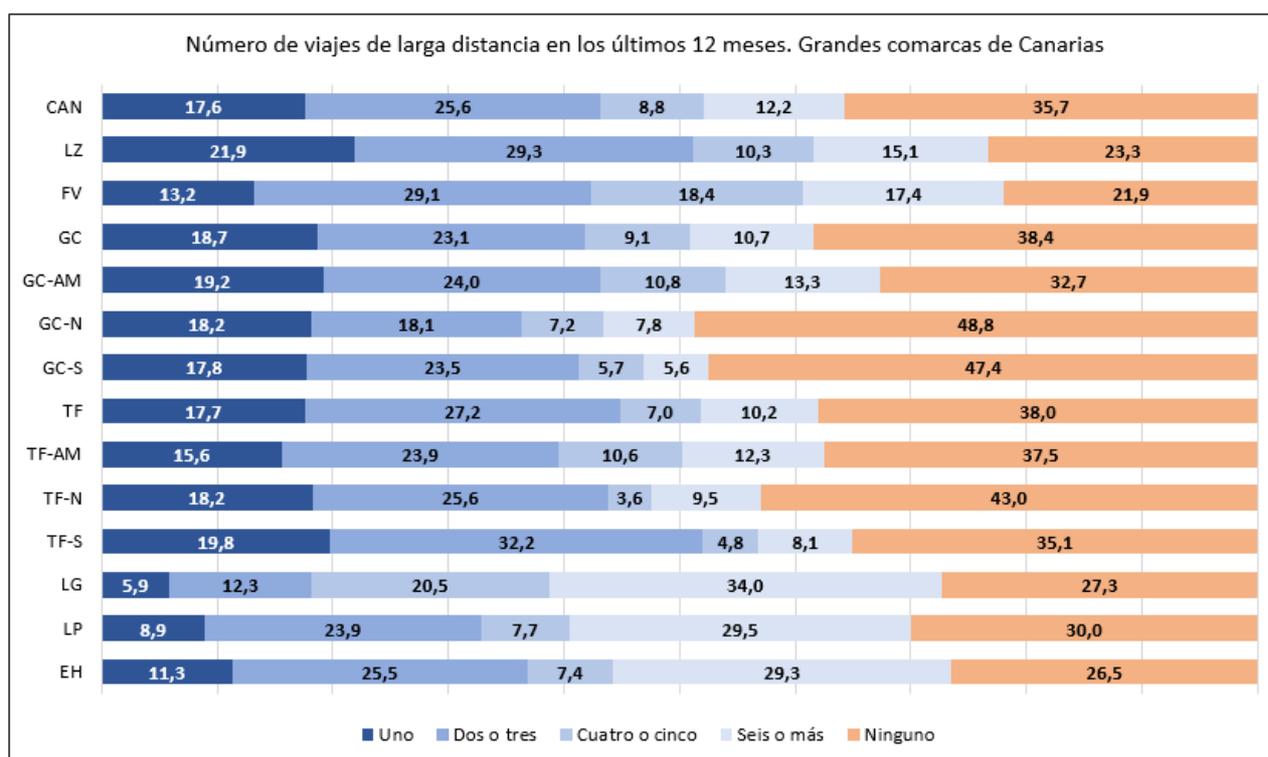
Se averigua el número de viajes de larga distancia realizados en los últimos 12 meses por las personas residentes y el medio habitual o más frecuente de transporte utilizado en el último año para estos viajes.

El motivo de estos viajes puede ser vacaciones, trabajo u otros motivos. En el caso de que el viaje forme parte del trabajo, por ejemplo, un transportista que lleva un camión con mercancías en barco de una isla a otra, ese viaje no se considera. Sin embargo, los viajes por trabajo no habituales, cuando desplazarse no forma parte fundamental del trabajo, sí son tenidos en cuenta.

1. Cantidad de viajes realizados en los últimos doce meses

Se ha preguntado por el número de viajes de larga distancia realizados en los últimos 12 meses. El 35,7% de las personas de 18 y más años en Canarias no ha realizado ningún viaje fuera de la isla de residencia en el último año. Este porcentaje se hace más acusado en zonas como norte y sur de Gran Canaria, donde llega casi al 50%, y en el norte de Tenerife con un 43%. Sin embargo, en las islas no capitalinas, la cantidad de personas que no viaja fuera de su isla se reduce bastante. Fuerteventura (21,9%) y Lanzarote (23,3%) son las islas con menor cantidad de personas que no viaja, a la que siguen El Hierro (26,5%), La Gomera (27,3%) y La Palma (30%).

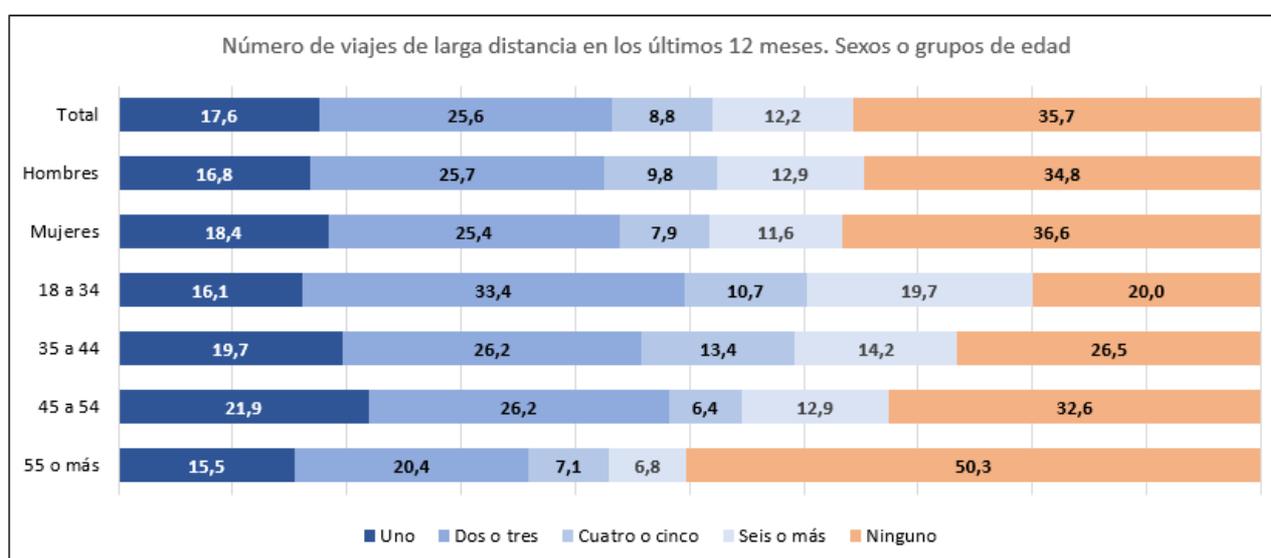
Si contabilizamos el número de viajes, también en las islas no capitalinas, el número de viajes fuera de las islas de residencia se incrementa considerablemente. La Gomera, La Palma y El Hierro tienen los mayores porcentajes de personas que han realizado 6 o más viajes en el último año, rayando el 30% e incluso superándolo en el caso de La Gomera. En menor medida, aunque superando el 15%, se encuentran Lanzarote y Fuerteventura.



Por sexos, las diferencias no son acusadas. Las mujeres son ligeramente menos viajeras que los hombres en cuanto a salir de la isla de residencia. Una 36,6% de las mujeres de 18 y más años afirma que no ha viajado fuera de la isla donde vive en el último año, frente aun 34,8% de los hombres. Entre las personas que sí viajaron, las diferencias son bastante pequeñas también.

Sin embargo, por edad sí que se observan diferentes comportamientos en cuanto a viajar o no, e incluso en la cantidad de viajes realizados. A mayor edad de la persona mayor es el porcentaje de los que no salieron de su isla de residencia. Una de cada 5 personas de 18 a 34 años afirma que en el último año no realizó ningún viaje fuera de la isla donde vive. Esta proporción se va incrementando con la edad hasta llegar a que en el grupo de 55 o más años es la mitad la que no viaja.

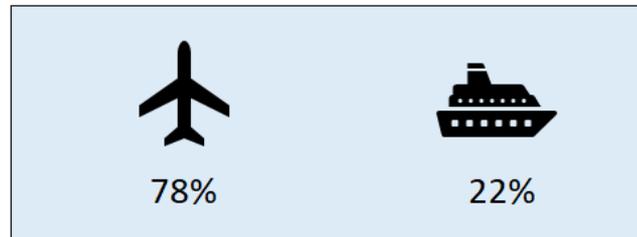
En cuanto a la cantidad de viajes, también hay diferencias. Con la edad también se reduce la cantidad de viajes. Casi un 20% de las personas jóvenes han viajado 6 o más veces, porcentaje que se va reduciendo hasta llegar a un 6,8% en los de 55 o más años.



2. Principal modo de transporte utilizado en los viajes

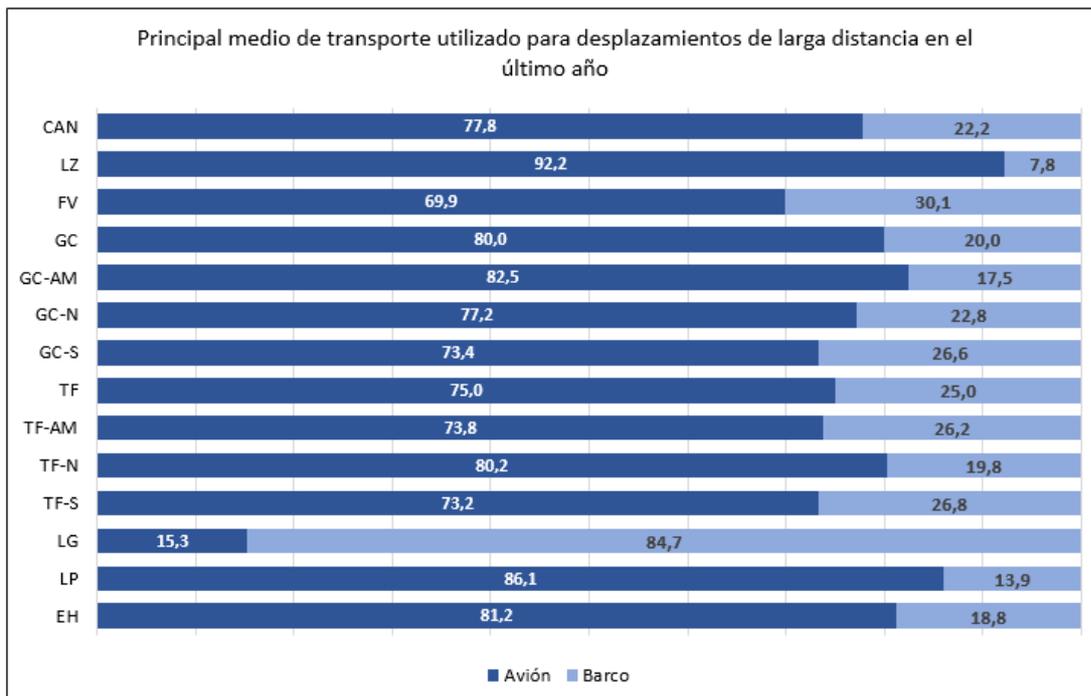
Como Canarias es un archipiélago se ha cambiado el concepto de desplazamientos de larga distancia por viajes fuera de la isla de residencia. No se adapta el concepto de viajes de larga distancia que se utiliza en encuestas de movilidad. Por el mismo motivo, los modos de transporte utilizados en los viajes se reducen al barco y al avión. Por tanto, la pregunta sobre el modo principal de transporte en los viajes solo tiene las dos opciones mencionadas. Se entiende por principal el que haya sido utilizado en más ocasiones en los últimos 12 meses.

Casi 8 de cada 10 personas de 18 y más años han utilizado principalmente el avión en sus viajes fuera de la isla de residencia.



En todo el territorio, la tendencia es la misma con la excepción de La Gomera, donde se invierte. En esta isla, casi el 85% de las personas afirman que el medio de transporte más habitual en el último año ha sido el barco. Como vimos en el apartado anterior, más del 50% de los residentes de 18 y más años de La Gomera han viajado cuatro o más veces, y lo que se estudia en este apartado es el modo de transporte que se utilizó en mayor número.

Datos curiosos que destacan es el alto porcentaje de personas de Fuerteventura que utilizan el barco, frente al escaso porcentaje de Lanzarote. También es pequeño el porcentaje de uso del barco en La Palma y El Hierro, frente al alto valor alcanzado en La Gomera. Estos resultados están motivados en parte por la lejanía de las ciudades islas al resto, que podría hacer más cómodo y rápido los viajes interinsulares en avión.

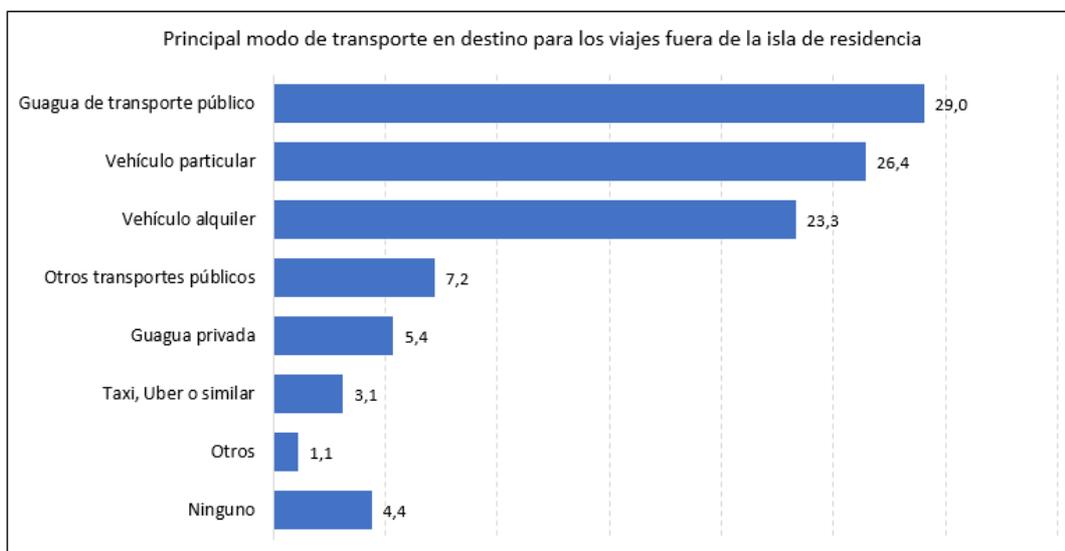


3. Modos de transporte utilizados en el destino del viaje

A las personas que han viajado fuera de su isla de residencia se les ha preguntado por el medio de transporte principal que han utilizado en el destino. En este caso, la opción “Ninguno” se refiere a personas que no realizaron desplazamientos en vehículos, a excepción del traslado del puerto o aeropuerto para ir al hotel u otro lugar en el que se aloja durante el viaje.

La mitad de los viajeros se mueven en el destino de los viajes en coche, cantidad que supera notablemente a otros medios de transporte. Se ha desglosado esta categoría según el coche sea un vehículo particular (26,4%) o vehículo de alquiler (23,3%). En la categoría coche particular se incluyen vehículos de amigos o familiares, tanto compartidos como puestos a disposición de los viajeros.

El siguiente modo de transporte más utilizado es la guagua de transporte público. Casi 3 de cada 10 viajeros opta por esta opción de transporte colectivo cuando está fuera de casa, mientras que, un 7,2% utiliza otros medios de transporte públicos, como el tren, tranvía, metro, etc. La guagua privada es utilizada por un 5,4% de las personas que viajan y otras opciones como taxi o similares lo usa un 3,1%. Como se mencionó anteriormente, hay un colectivo pequeño de personas (4,4%) que no utilizó ningún medio de transporte para moverse en destino.





4. Motivo de uso del avión en los viajes

A las personas que han utilizado mayoritariamente el avión en sus viajes fuera de la isla de residencia se les ha preguntado por los motivos de elegir esta forma de transporte. Se trata de pregunta de repuesta múltiple en la que se pueden dar hasta tres motivos. Como solo hay dos formas de transporte para los viajes, el barco o el avión, la respuesta más frecuente en este caso es que, el avión, es la única manera de llegar hasta el destino. Mas de la mitad de las personas de 18 o más años que viajaron principalmente en avión dijeron esta razón y también que es más rápido. Un 13,1% alega razones económicas mientras que un 10,7% afirma que es más seguro. Finalmente, un 9% dice que le gusta viajar en avión y un 9,5% alega otras razones.

5. Motivo de uso del barco en los viajes

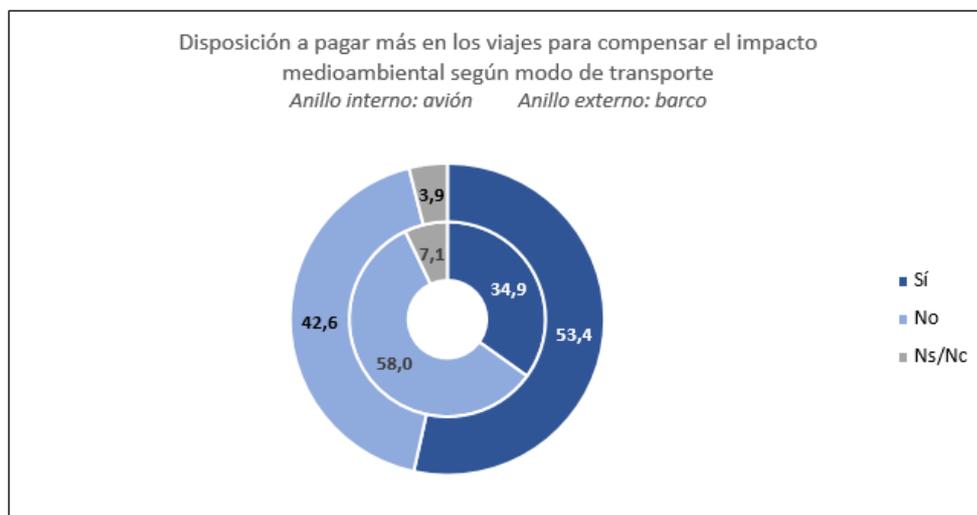
De manera similar a lo expuesto en el apartado anterior, en este se analiza los motivos por los que la persona que ha viajado en el último año ha elegido principalmente el barco. También es una pregunta de repuesta múltiple en la que se pueden dar hasta tres motivos.

Casi 6 de cada 10 personas que eligieron el barco afirman que el motivo fundamental es poder llevarse el coche u otro vehículo a bordo. Un 45,8% dice que uno de los motivos es el precio, que sale más económico ir en barco, y un 20% afirma que les gusta viajar en barco. La rapidez del viaje es el motivo para un 8% de las personas que han viajado en el último año y un 7,9% también dice que es la única forma de llegar al destino que eligió. Hay un 23,4% que afirma que tuvieron otras razones para elegir el barco.

6. Actitudes de movilidad sostenible en los viajes

Tanto a las personas que viajan en barco como a las que viajan en avión se les ha preguntado si estarían dispuestas a pagar más en sus viajes para compensar el impacto medioambiental, por ejemplo, para compensar las emisiones de CO2 y otros gases de efecto invernadero o para que se utilicen combustibles más limpios, que son más caros.

De las personas que han utilizado el avión como modo principal de transporte en los viajes, el 34,9% contesta que sí estaría dispuesta a pagar más, y un 58% contesta que no. En los usuarios del barco, la situación es a la inversa, pues más de la mitad (53,4%) han contestado que sí frente a un 42,6% que no estaría dispuestos a mayor desembolso económico.



COMPRAS A DOMICILIO

Otro punto de interés en este estudio son las compras que se reciben en domicilio. Se tienen en cuenta todo tipo de compras, realizadas por internet, teléfono o de forma presencial, pero aquellas en las que los objetos comprados se reciben en la vivienda. Se incluyen incluso las compras de supermercado en las cuales se ha usado la entrega de la compra en la vivienda.

A diferencia de otras preguntas anteriores, en las de este bloque no hay referencia temporal, es decir, que se pregunta a la persona entrevistada si suele hacer compras que luego recibe en su domicilio.

1. Compras con entrega a domicilio

Casi 4 de cada 10 personas reconoce que suele hacer compras con entrega a domicilio. Por territorio, estos porcentajes varían desde el 32,1% de Lanzarote al 43,7% del área metropolitana de Gran Canaria. Destaca también Fuerteventura con un porcentaje superior al 40%. No hay muchas diferencias entre hombres y mujeres, apenas 3 puntos porcentuales. El 40% de las mujeres suele hacer compras con entregas en la vivienda frente a un 37,2% de los hombres.



En hombres, el grupo de edad de 35 a 44 años es el que más compra de esta manera, seguido del grupo de 45 a 54 años. Este tipo de compras se mantiene en los hombres más jóvenes y disminuye radicalmente en los hombres de 65 o más años.

En mujeres, el comportamiento según la edad es diferente. El porcentaje de mujeres que compra con entrega en el hogar disminuye con la edad. Casi la mitad de las mujeres de 18 a 34 años suele hacer compras de esta manera, porcentaje que va disminuyendo hasta el 24% en mujeres de 55 a 64 años. Sin embargo, vuelve a subir al 34,4% en las mujeres de más edad.

2. Actitud sostenible en las compras con entrega a domicilio

Las compras con entrega a domicilio pueden tener un enfoque sostenible atendiendo a varios aspectos, como podrían ser el tipo de vehículos utilizado en las entregas, la optimización de las rutas de entrega e incluso mediante el uso de puntos de recogida. En estos casos, utilizar vehículos eléctricos o bicicletas para las entregas reduce las emisiones. Acogerse a entregas programadas e incluso usar puntos de recogida influye en entregas más eficientes y disminuye la congestión del tráfico.

Otras opciones sostenibles están relacionadas con el embalaje, si se utilizan materiales reutilizables o reciclables y la eliminación del plástico.

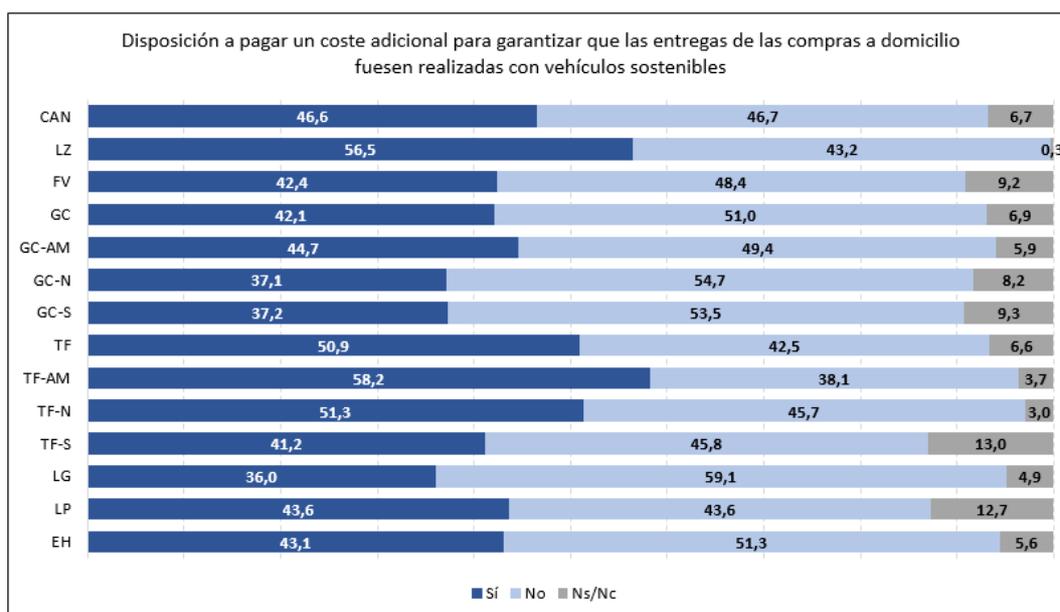
Las entregas a domicilio sostenibles pueden ser más caras, tanto en el coste de los productos como en el precio de los envíos. Por eso, a las personas que realizan compras con entrega en la vivienda se les pregunta si estarían dispuestas a pagar un coste adicional para garantizar que las entregas a domicilio fuesen realizadas por vehículos sostenibles.

Se produce un empate en la respuesta. Prácticamente, la misma cantidad (46,6%) de personas de 18 y más años estarían dispuestas a pagar ese coste adicional, para garantizar entregas de compras sostenibles, que la cantidad (46,7%) de las que no estarían dispuestas a pagar más. Un 6,7% no se ha querido pronunciar a esta pregunta.

Hay una actitud más solidaria con el medioambiente en Lanzarote, área metropolitana y norte de Tenerife, donde más de la mitad de las personas han respondido afirmativamente a la pregunta. La actitud contraria la vemos en La Gomera y el norte y sur de Gran Canaria, donde más del 50% ha respondido negativamente.

Aunque las diferencias son pequeñas, las mujeres (47,4%) sí estarían más dispuestas a asumir un coste adicional en las compras con entrega a domicilio que los hombres (45,6%). Por edad, el porcentaje de personas a favor de las entregas sostenibles, aunque haya que pagar más se incrementa con la edad, pasando de un 38,8% en las personas de 18 a 34 años hasta un 60,3% en las de 65 y más años.

Tener información sobre las emisiones generadas por las entregas en la vivienda de las compras realizadas podría influir en la decisión de las personas a la hora de elegir el modo de entrega. Más de la mitad de las personas que realizan compras con entrega posterior en la vivienda están de acuerdo con que esa información les influiría a la hora de elegir cómo quieren que se les entregue los productos comprados. Casi un 40% alega que dicha información no cambiaría sus decisiones respecto de las entregas y un 7,4% no se pronuncia sobre estas preguntas.



PERCEPCIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN CANARIAS

En el último apartado se estudia la percepción de las personas residentes sobre los problemas que afectan a la movilidad diaria en Canarias. Se recogen las principales dificultades asociadas a los desplazamientos habituales de las personas. La pregunta es multirrespuesta y se pueden expresar hasta un máximo de 3 problemas.

Con bastante diferencia sobre las demás opciones, el principal problema de la movilidad en Canarias son los atascos. Un 31,7% de las personas de 18 y más años lo citan como la dificultad más importante que perjudican los desplazamientos habituales. Le sigue en importancia el exceso de vehículos, que menciona una de cada 5 personas.

Algunas de las dificultades de la movilidad hacen referencia al transporte público. Casi un 19% de las personas aluden a la inexistencia de transporte público en determinadas zonas, generalmente en la de residencia. Las



personas hacen hincapié en la falta de transporte público en pueblos y en algunas zonas de las islas, así como en la dificultad de las conexiones para llegar al destino.

Un 15,9% ve el problema en la frecuencia con la que pasa el transporte público por las paradas que utilizan. Se suma un 8,2% al que los horarios no le parecen adecuados o no se ajustan a sus necesidades. En ocasiones, tanto la frecuencia como los horarios también se refieren a que los fines de semana, la frecuencia disminuye y los horarios cambian.

La impuntualidad o la lentitud del transporte público lo mencionan un 2,9%. Otros problemas relacionados con el transporte público, como podrían ser la masificación en los vehículos, el mal estado de los vehículos y algunas infraestructuras, o la inseguridad, etc. es mencionado por un 6,8%.

Por otra parte, y relacionado con lo anterior, casi un 2% indican que no existe un transporte público alternativo, como, por ejemplo, un tren, que al no utilizar las mismas vías de conexión que el resto de vehículos pudiera solventar los problemas de puntualidad y velocidad del transporte público.

Otros problemas que dificultan la movilidad están relacionados con las infraestructuras. El principal, citado por un 12,3%, es infraestructura viaria inadecuada para el tráfico existente. Estas personas mencionan que la red de carreteras, sobre todo los accesos a determinadas ciudades, es insuficiente para el tráfico que soportan. Por otra parte, para casi un 6% de las personas, el mal estado de las carreteras y calles genera problemas que empeoran el tráfico.

Relacionado con el tema de infraestructuras también podemos incluir la falta de aparcamientos, indicado por un 8,6%. Como ya se ha visto, el coche sigue siendo el principal modo de transporte utilizado en Canarias, y la falta de zonas para aparcar incrementa aún más los problemas de tráfico.

La sobrepoblación de las islas es un tema que preocupa y relacionan con los problemas de la movilidad casi un 4% de las personas en Canarias.

Otros problemas también citados son los problemas de seguridad y control vial (2,3%), los accidentes de tráfico (1,5%), la orografía de las islas que afecta negativamente a la movilidad (1,5%) y la falta de accesibilidad para personas de movilidad reducida (1,5%).



Por territorio, los atascos son el principal problema que se mencionan en todas las comarcas, con algunas excepciones. Tanto en Lanzarote como en Fuerteventura, al mayor problema percibido que afecta a la movilidad es la falta de transporte público en determinadas zonas, mientras que en La Gomera y La Palma son los horarios la principal dificultad percibida por sus residentes.

Como segundo problema en importancia, los residentes en las tres comarcas de Tenerife indican el exceso de vehículos, mientras que para los residentes en la zona norte de Gran Canaria y en La Palma es la falta de transporte público. En el sur y área metropolitana de Gran Canaria hacen referencia a la frecuencia del transporte público. La infraestructura viaria inadecuada también es vista como segundo problema importante por los residentes en Fuerteventura, La Gomera y El Hierro, mientras que en Lanzarote mencionan la falta de aparcamientos.



Percepción de los principales problemas que afectan a la movilidad diaria en Canarias. Grandes comarcas de Canarias

	CAN	LZ	FV	GC	GC-AM	GC-N	GC-S	TF	TF-AM	TF-N	TF-S	LG	LP	EH
Los atascos	31,7	20,8	5,2	38,8	40,8	36,0	35,3	32,9	28,6	28,7	41,3	15,9	12,0	18,4
El exceso de vehículos	20,0	15,2	5,0	16,6	18,7	16,8	11,0	27,3	26,3	26,9	28,9	8,5	9,0	8,4
La falta de transporte público en determinadas zonas	18,8	33,5	27,1	16,4	16,2	23,0	13,6	18,2	20,4	18,4	15,4	11,6	14,1	11,2
La frecuencia del transporte público	15,9	8,2	8,9	17,1	19,1	9,6	15,7	17,8	18,7	12,2	20,7	14,2	8,4	5,8
La infraestructura viaria inadecuada	12,3	22,2	24,8	9,9	11,4	10,5	5,8	11,1	8,4	15,6	11,2	16,5	11,1	18,2
La falta de aparcamientos	8,6	23,4	6,7	6,5	6,2	10,4	5,4	7,7	8,8	9,2	5,4	6,6	13,8	5,6
Los horarios del transporte público	8,2	11,7	17,3	6,8	6,2	14,0	5,0	6,6	9,4	3,9	5,1	24,4	14,6	16,0
Otros problemas relacionados con el transporte público	6,8	6,5	13,0	4,3	5,7	2,7	1,5	8,2	4,8	13,9	8,4	4,9	7,5	8,3
El mal estado de calles y carreteras	5,8	2,7	0,7	3,0	1,5	3,0	6,8	10,0	8,3	12,2	10,5	3,5	2,8	0,6
La sobrepoblación	3,8	5,7	7,6	4,6	4,5	4,1	4,9	2,6	3,5	1,1	2,7	0,8	1,0	2,2
La impuntualidad o lentitud del transporte público	2,9	6,2	4,2	2,1	1,5	1,6	4,0	3,3	6,1	0,0	2,1	0,0	0,4	0,0
El turismo y el exceso de vehículos de alquiler	2,6	5,4	5,6	2,2	2,3	1,6	2,2	2,3	1,6	2,0	3,5	1,3	1,0	0,0
Las conexiones entre islas	2,5	0,2	2,6	2,5	2,2	1,2	3,6	2,9	2,3	4,6	2,4	1,2	4,2	2,0
Los problemas de seguridad y control vial	2,3	3,5	0,0	1,2	1,6	0,9	0,5	3,5	4,6	2,3	3,0	3,2	2,0	0,6
La falta de concienciación a la movilidad sostenible	2,3	1,2	0,9	1,8	2,2	0,4	1,3	3,5	1,9	3,0	5,7	0,0	0,9	0,0
La falta de un transporte público alternativo	1,9	0,5	3,5	0,7	0,0	1,2	2,1	3,4	2,2	2,0	5,8	1,3	0,0	0,1
Las limitaciones para una movilidad sostenible	1,5	2,9	1,2	0,8	1,0	1,9	0,0	2,1	4,1	0,1	1,2	0,0	0,6	0,3
Los accidentes de tráfico	1,5	1,6	2,7	1,5	0,9	3,7	1,9	1,2	1,4	1,9	0,5	1,1	3,7	0,6
La falta de accesibilidad para personas de movilidad reducida	1,5	0,0	0,3	1,7	1,6	1,2	2,3	1,8	3,6	1,1	0,1	0,7	0,8	5,9
Las condiciones geográficas que dificultan los traslados	1,5	2,6	0,1	1,0	1,0	1,9	0,4	1,2	1,1	1,2	1,5	5,3	7,3	1,7
El uso y falta de regulación de bicicletas y patinetes	1,3	0,0	1,5	1,7	2,0	2,5	0,7	1,1	0,4	3,0	0,6	0,9	1,0	0,0
Los problemas relacionados con el taxi	1,3	0,0	2,5	0,7	0,5	3,2	0,0	1,6	2,9	0,0	1,0	3,8	4,1	0,0
El precio de los combustibles	0,6	2,5	2,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,9	0,0	6,5	4,5	2,1
Otros	0,7	2,0	1,7	0,2	0,3	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	1,3	4,4	3,4	2,1
Ninguno	1,7	1,1	1,1	2,6	2,0	1,0	4,9	1,4	1,4	1,3	1,4	0,0	0,0	0,0

Por sexos y grupos de edad hay una mayor unanimidad a la hora de ver las dificultades de la movilidad. Por unanimidad, para hombres, mujeres y para todos los grupos de edad, el principal problema de la movilidad en Canarias está en los atascos. Lo mencionan prácticamente por igual hombres y mujeres, pero por edad sí hay diferencias. Un 40,8% de las personas más jóvenes (18 a 34 años) lo ven como la principal dificultad mientras que en los otros grupos lo citan un poco menos del 30%.

El exceso de vehículos es el segundo problema percibido por hombres y por mujeres, y por las personas de más edad, mientras que las personas de 18 a 54 años destacan la falta de transporte público en determinadas zonas.

Percepción de los principales problemas que afectan a la movilidad diaria en Canarias. Sexos o grupos de edad

	Total	Hombres	Mujeres	18 a 34	35 a 44	45 a 54	55 o más
Los atascos	31,7	31,5	31,9	40,8	28,4	29,9	28,8
El exceso de vehículos	20,0	19,7	20,2	17,4	23,4	20,5	19,8
La falta de transporte público en determinadas zonas	18,8	17,6	20,1	18,7	23,6	23,2	14,7
La frecuencia del transporte público	15,9	18,8	13,0	15,3	21,1	17,9	12,9
La infraestructura viaria inadecuada	12,3	10,6	13,9	13,3	12,0	12,4	11,7
La falta de aparcamientos	8,6	7,2	9,9	4,0	9,1	10,6	9,9
Los horarios del transporte público	8,2	6,0	10,4	9,6	8,0	9,0	7,1
Otros problemas relacionados con el transporte público	6,8	6,9	6,6	5,7	5,1	7,9	7,5
El mal estado de calles y carreteras	5,8	6,1	5,5	9,3	5,2	6,1	3,9
La sobrepoblación	3,8	4,4	3,3	2,9	3,3	5,4	3,7
La impuntualidad o lentitud del transporte público	2,9	3,4	2,5	4,8	2,6	3,2	1,9
El turismo y el exceso de vehículos de alquiler	2,6	1,8	3,4	2,2	3,1	3,4	2,3
Las conexiones entre islas	2,5	2,2	2,9	2,5	1,8	2,5	2,9
Los problemas de seguridad y control vial	2,3	1,9	2,8	5,1	1,3	1,3	1,7
La falta de concienciación a la movilidad sostenible	2,3	2,6	2,1	3,1	2,7	0,7	2,6
La falta de un transporte público alternativo	1,9	2,3	1,6	3,5	3,1	2,2	0,4
Las limitaciones para una movilidad sostenible	1,5	1,4	1,7	1,6	0,9	1,1	2,0
Los accidentes de tráfico	1,5	2,2	0,9	2,0	1,8	1,0	1,5
La falta de accesibilidad para personas de movilidad reducida	1,5	1,9	1,2	1,5	0,5	1,6	1,9
Las condiciones geográficas que dificultan los traslados	1,5	1,3	1,6	3,0	0,7	1,4	0,9
El uso y falta de regulación de bicicletas y patinetes	1,3	1,6	0,9	0,5	1,7	2,8	0,8
Los problemas relacionados con el taxi	1,3	1,4	1,1	1,8	0,9	1,4	1,0
El precio de los combustibles	0,6	0,9	0,4	0,9	0,3	0,4	0,8
Otros	0,7	1,1	0,3	0,1	0,9	0,1	1,2
Ninguno	1,7	1,9	1,6	4,0	1,9	0,7	0,9



istac

INSTITUTO CANARIO
DE ESTADÍSTICA