

Moverse sin perder el tiempo



En las próximas décadas, el tiempo pesará cada vez más en las decisiones de movilidad: no solo importará cuánto dura un viaje, sino si ese tiempo puede aprovecharse. Serán más atractivos los desplazamientos que permitan descansar, trabajar, hacer ejercicio o socializar durante el trayecto. Junto al tiempo, también ganarán peso los efectos de cada alternativa sobre la salud y el bienestar, especialmente entre quienes ya incorporan criterios ambientales en sus decisiones cotidianas. A medida que los impactos del cambio climático sean más visibles y aumente la oferta de opciones de bajas o nulas emisiones, estas preferencias podrían consolidarse en una parte de la población y cambiar gradualmente algunos hábitos de movilidad.⁹⁸ Esta transformación dependerá de la capacidad para seguir ampliando alternativas de movilidad sostenible y consolidar políticas que reduzcan los tiempos de desplazamiento y las emisiones asociadas al transporte.⁹⁹

El refuerzo del transporte público, el aumento de la población urbana y el crecimiento de la movilidad compartida ampliarán las alternativas para desplazarse, especialmente en las ciudades.¹⁰⁰ A medida que los distintos modos de transporte se integren mejor entre sí, será cada vez más habitual organizar los desplazamientos desde aplicaciones capaces de combinar rutas, horarios, pagos y diferentes medios de transporte en un mismo trayecto. Esta mayor coordinación facilitará una movilidad más flexible, personalizada y eficiente.¹⁰¹ Al mismo tiempo, podrían consolidarse nuevas soluciones para el transporte de mercancías de pequeña escala, como los drones o los vertipuertos en determinados contextos.¹⁰²

Al mismo tiempo, la posible irrupción del vehículo autónomo podría redefinir el papel del coche en las ciudades.¹⁰³ Los vehículos autónomos podrían contribuir a reducir tiempos de espera, optimizar la circulación en momentos de alta demanda y favorecer nuevos servicios bajo demanda, desde flotas compartidas hasta soluciones para personas con menor autonomía de desplazamiento. Más que sustituir al coche, estas transformaciones podrían modificar la forma de acceder a él y utilizarlo.

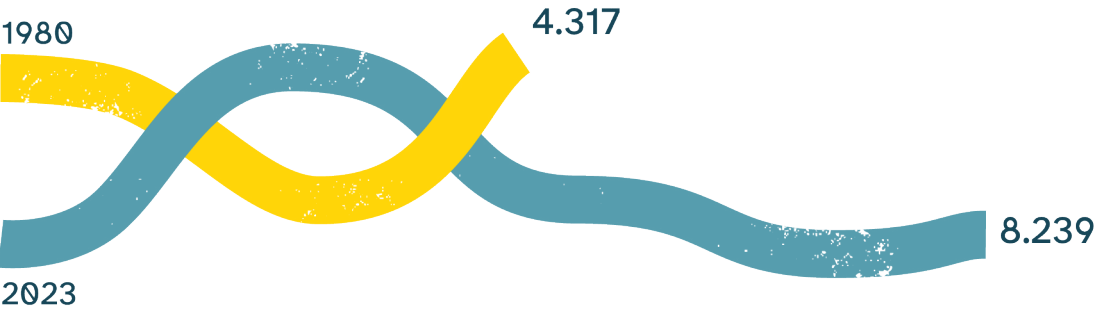
Su componente de estatus tampoco desaparecerá por completo, pero podría verse desplazado por otros atributos como el tipo de vehículo, el grado de automatización, la sostenibilidad, la conectividad, dejando de ser una forma de transporte mayoritariamente privada. El contraste será especialmente visible respecto a las generaciones precedentes, para las que el coche fue durante décadas un símbolo de independencia y progreso y alcanzó una elevada presencia en los hogares.¹⁰⁴ En 2023, la proporción de personas de entre 18 y 29 años con carné de conducir era del 56%, seis puntos menos que solo ocho años atrás.¹⁰⁵

La capacidad de beneficiarse de estas transformaciones dependerá tanto del entorno urbano como de factores socioeconómicos: vivir en zonas bien conectadas o disponer de alternativas eficientes de movilidad no tendrá el mismo coste ni será igual de accesible para todos los hogares.¹⁰⁶ En 2021, solo el 56% de la población tardaba menos de 40 minutos en ir a trabajar, frente al 80% a principios de los años 2000.¹⁰⁷ En el medio rural y en núcleos de baja densidad, la dependencia del coche seguirá siendo una fuente de vulnerabilidad, ya que la menor oferta de transporte colectivo y la mayor distancia a los servicios esenciales elevan los costes en tiempo y en renta y amplifican los efectos de cualquier aumento del precio de la energía o de restricciones al uso del vehículo privado.¹⁰⁸ Reducir estas diferencias exigirá seguir reforzando alternativas de movilidad adaptadas a las características de cada territorio, de modo que la transición hacia una movilidad más sostenible no amplíe las desigualdades existentes.

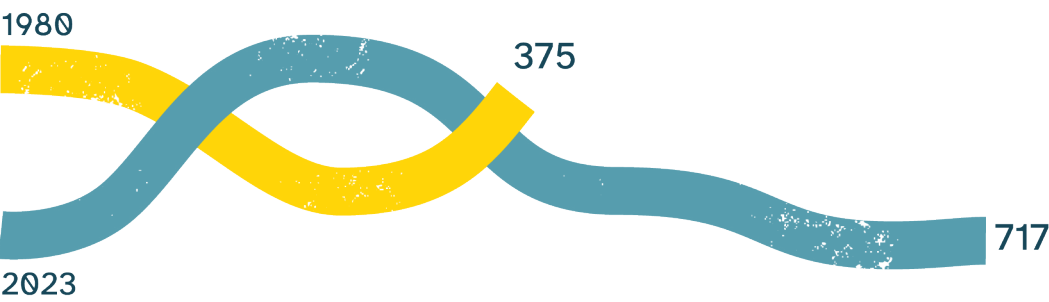
El aumento del teletrabajo y de la flexibilidad horaria tenderá a reducir tanto el número como la sincronía de los desplazamientos diarios, disminuyendo parte de los viajes rutinarios y distribuyendo la movilidad de forma más equilibrada a lo largo del día. Al mismo tiempo, la ampliación de las conexiones ferroviarias entre ciudades medianas y grandes áreas urbanas facilitará alternativas más eficientes al uso cotidiano del automóvil. En los desplazamientos de larga distancia, el refuerzo de la red ferroviaria podría hacer que el tren gane presencia, aunque el coche seguirá siendo habitual en los viajes dentro de España y el avión en los desplazamientos internacionales.¹⁰⁹

Kilómetros recorridos por persona en viajes nacionales según modo de transporte

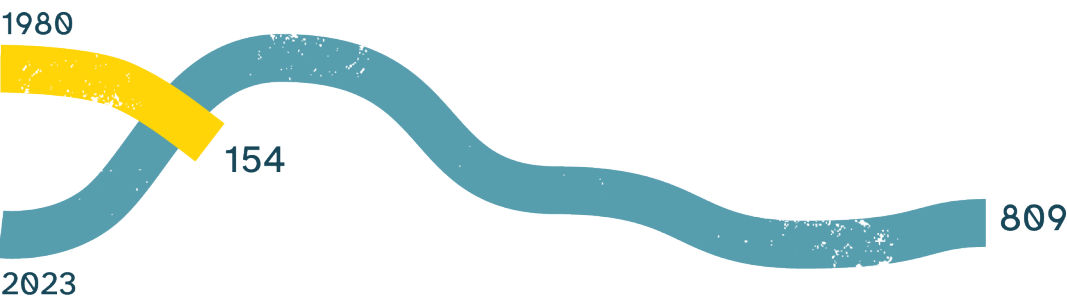
Carretera
(km per cápita)



Ferroviario
(km per cápita)



Aéreo
(km per cápita)



Fuente: elaboración propia a partir de Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.¹¹⁰

Juventud, 2024. <https://www.centroreinasofia.org/publicacion/jovenes-y-amistad/>.

- ⁹⁸ En 2022, el 35% de los españoles con coche o moto declaraban haber dejado de utilizar o haber limitado el uso de su coche o moto por razones medioambientales en sus desplazamientos cotidianos. Para más información, véase: Fundación BBVA. *Valores, actitudes y conducta medioambiental de los españoles*. Madrid: Departamento de Estudios Sociales y Opinión Pública, 2022. <https://www.biophilia-fbbva.es/wp-content/uploads/sites/3/2022/06/estudio-cultura-medioambiental.pdf>.
- ⁹⁹ Para más detalle, véase: Boletín Oficial del Estado. Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2025-24545>; y Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. *Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030*. Madrid, 2021. https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/ejes/211223_es.movilidad_accesibilidad_ALTA_vf.pdf.
- ¹⁰⁰ En 2016, el 36,7% de la población española declaraba que usaría más el transporte público si tuviera una mayor frecuencia de paso. Para más información, consúltese: García Montes, Jesús Pedro, et al. *Estudio sobre Hábitos y Actitudes de los no Usuarios Habituales hacia el Transporte Público Urbano Colectivo*. Madrid: IDAE, 2016. https://www.idae.es/sites/default/files/documentos/publicaciones_idae/2017-09-10_estudio_no_usuario.pdf. Sobre los avances tecnológicos en el transporte y sus procesos de implementación, véase: Joaquín Acosta, Aída. “Nuevas tendencias de las tecnologías en movilidad urbana.” En Julio Gómez-Pomar (coord.). *Hacia una nueva movilidad en las ciudades*. Madrid: Colegio de Economistas de Madrid, 2020. <https://multimedia2.coev.com/pdfs/economistas169.pdf#page=52>; y Narayanan, Santhanakrishnan, y Antoniou Constantinos. “Shared mobility services towards Mobility as a Service (MaaS): What, who and when?” *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 168, 2023. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103581>. El “autobús pelotón” ha sido desarrollado por el *Karlsruhe Institute of Technology* y el objetivo es implantarlo en la ciudad de Múnich. Para obtener más detalles, véase: Karlsruhe Institute of Technology. “Platooning – the Future of Munich City Buses.” Karlsruhe Institute of Technology, https://www.kit.edu/kit/english/pi_2021_050_platooning-the-future-of-munich-city-buses.php.
- ¹⁰¹ En 2016, el 36,7% de la población española declaraba que usaría más el transporte público si tuviera una mayor frecuencia de paso. Para más información, consúltese: García Montes, Jesús Pedro, et al. *Estudio sobre Hábitos y Actitudes de los no Usuarios Habituales hacia el Transporte Público Urbano Colectivo*. Madrid: IDAE, 2016. https://www.idae.es/sites/default/files/documentos/publicaciones_idae/2017-09-10_estudio_no_usuario.pdf. Sobre los avances tecnológicos en el transporte y sus procesos de implementación, véase: Joaquín Acosta, Aída. “Nuevas tendencias de las tecnologías en movilidad urbana.” En Julio Gómez-Pomar (coord.). *Hacia una nueva movilidad en las ciudades*. Madrid: Colegio de Economistas de Madrid, 2020. <https://multimedia2.coev.com/pdfs/economistas169.pdf#page=52>; y Narayanan, Santhanakrishnan, y Antoniou Constantinos. “Shared mobility services towards Mobility as a Service (MaaS): What, who and when?” *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 168, 2023. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103581>. El “autobús pelotón” ha sido desarrollado por el *Karlsruhe Institute of Technology* y el objetivo es implantarlo en la ciudad de Múnich. Para obtener más detalles, véase: Karlsruhe Institute of Technology. “Platooning – the Future of Munich City Buses.” Karlsruhe Institute of Technology, https://www.kit.edu/kit/english/pi_2021_050_platooning-the-future-of-munich-city-buses.php.
- ¹⁰² Sobre la implementación de los vertipuertos, véase: Ineco. “Vertipuertos, despegando hacia el mañana.” *Tramos* 750, 2024. https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/06_vertipuertos_despegando_hacia_el_mañana.pdf.

- ¹⁰³ Para más detalles, véase: World Economic Forum. *Autonomous Vehicles: Timeline and Roadmap Ahead*. Ginebra: 2025. https://reports.weforum.org/docs/WEF_Autonomous_Vehicles_2025.pdf.
- ¹⁰⁴ Para más información sobre la evolución del transporte durante entre 1950 y 1980, véase: Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones. *Estadísticas de transportes. Series cronológicas (1950-1980)*. Madrid: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, 1983. https://www.fomento.gob.es/AZ.BBMF.Web/documentacion/pdf/M00386_1983.pdf.
El parque de turismos en España pasó de 12 millones en 1990 a superar los 25 millones en 2023. Para más detalles, véase: Dirección General de Tráfico. *Parque de vehículos - Series históricas 2023*. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifrasresultados/?q=parque&tema=vehiculos&pag=1&order=DESC%-C2%A0>.
Para más información sobre la tenencia de vehículos en los hogares, véase: INE. *Encuesta de características esenciales de la población y viviendas 2021. Vehículos de los hogares*. <https://www.ine.es/dynt3/inebase/index.htm?padre=8981&capsel=9032>. En 2007, el coche seguía siendo mayoritario para el desplazamiento por motivos vacacionales (61%). Esto también se observa en 2021, concentrando el 79% de los desplazamientos por este motivo, aunque los datos están muy influidos por las restricciones de movilidad derivadas de la COVID-19. Consúltese: Centro de Investigaciones Sociológicas. *Barómetro de Junio 2007*. Madrid: Estudio n.º 7259, 2007. https://www.cis.es/documents/d/cis/Es2724mar_Apdf; y *Barómetro de Julio 2021*. Madrid: Estudio n.º 14577, 2021. <https://www.cis.es/documents/d/cis/es3330marpdf>.
- ¹⁰⁵ Entre 2015 y 2023, el porcentaje de personas españolas de entre 18 y 29 años con carné de conducir ha caído del 62,5% al 56%. A ello se le suma que, en España, hay una gran brecha de género en este ámbito: en 2023, el 81% de los hombres mayores de 18 tenía carnet frente al 59% de las mujeres, las cuales hacen un mayor uso del transporte público. Para más detalles, véase: Dirección General de Tráfico. *Censo de conductores- Tablas estadísticas 2015 y 2023*. <https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/>; INE. *Censo anual de población 2021-2023. Población por edad (año a año)*. <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=68519&L=0>; y *Estadística del Padrón continuo. Población por edad (año a año)*. <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?path=/t20/e245/p08/l0/&file=01003.px&L=0>; y Moral, María J. “Posesión del carnet de conducir: Falacias y realidades.” *Papeles de Economía Española* n.º 171, 2022. <https://www.funcas.es/articulos/posesion-del-carnet-de-conducir-falacias-y-realidades/>.
Una investigación realizada en el Reino Unido en 2018 ya reflejaba el cambio en la percepción del automóvil entre los jóvenes de entre 16 y 21 años en comparación con la generación de sus padres. Para más detalles, véase: Green, Judith, et al. “Automobility reconfigured? Ironic seductions and mundane freedoms in 16–21 year olds’ accounts of car driving and ownership.” *Mobilities* 13, n.º 1, 2018. <https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1331017>.
- ¹⁰⁶ En los últimos años, especialmente en ciudades anglosajonas, se está promoviendo la redensificación de los desarrollos urbanos dispersos. En España, destaca el caso de Vitoria. Para más detalles, véase: Bajo, Fernando. “Otros procedimientos de intervención en la ciudad contemporánea: sobre la re-densificación.” *ACE: Arquitectura, Ciudad y Entorno* 15, 2021. <https://doi.org/10.5821/ace.15.45.9527>; City of Toronto. *The Good Neighbour Guide. For residential infill construction*. https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/10/98ad-Good_Neighbour_Guide_Digital-shrunk.pdf; y Greenaway-McGrevy, Ryan, y James Allan Jones. “Can zoning reform change urban development patterns? Evidence from Auckland.” *Urban Studies* 0, 2025. <https://doi.org/10.1177/00420980241311521>.
- ¹⁰⁷ Las ciudades españolas destacan por su alta disponibilidad de servicios de proximidad en comparación con otras partes del mundo, gra-

cias a su modelo urbano compacto. En España, el porcentaje de población con acceso cercano a servicios varía entre el 84% en el caso de hospitales, centros de salud y ambulatorios, y el 93% para servicios de restauración. Sin embargo, las personas que residen en viviendas construidas en el siglo XXI tienen acceso a un menor porcentaje de estos servicios en comparación con quienes viven en edificios construidos entre 1951 y el 2000. Para más detalles, consúltese: INE. *Encuesta de características esenciales de la población y las viviendas 2021. Viviendas principales según infraestructuras/servicios en la zona en que se ubica su vivienda*. <https://www.ine.es/dynt3/inebase/index.htm?padre=8981&capsel=9605>; y Sony CLS. “15min-City.” Sony Computer Science Laboratories Rome, <https://whatif.sonycsli.it/15mincity/>.

Los datos de distancia al trabajo para 2001 proceden del Censo, mientras que los de 2021 proceden de la Encuesta de Características de Esenciales de la Población y Viviendas (ECEPOV). Las cifras no son estrictamente comparables debido a un cambio metodológico que hace que la ECEPOV incluya también los desplazamientos para estudiar. Para más detalles, véase: INE. *Censo de población y viviendas 2001. Datos del lugar de trabajo. Tiempo de desplazamiento*. https://www.ine.es/censo/es/estructura.jsp?k=MDDDB.COLECTIVO_P6; y *Encuesta de Características Esenciales de la Población y Viviendas 2021. Movilidad cotidiana*. <https://www.ine.es/dynt3/inebase/es/index.htm?padre=8981>.

- ¹⁰⁸ Para más información sobre la relación entre la configuración urbana, el vehículo privado y la movilidad peatonal, véase: Delclòs Alió, Xavier, y Carme Miralles-Guasch. “Jane Jacobs en Barcelona: las condiciones para la vitalidad urbana y su relación con la movilidad cotidiana.” *Documents d’Anàlisi Geogràfica* 67, n.º 1, 2021. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.567>; Newman, Peter, y Jeffrey Kenworthy. “Gasoline consumption and cities revisited: What have we learnt?” *Current Urban Studies* n.º 3, 2021. <https://doi.org/10.4236/cus.2021.93032>; Newman, Peter, Leo Kosonen, y Jeffrey Kenworthy. “Theory of Urban Fabrics: Planning the Walking, Transit/Pu-

blic Transport and Automobile/Motor Car Cities for Reduced Car Dependency.” *Town Planning Review* 87, n.º 4, 2016. <https://doi.org/10.3828/tpr.2016.28>; e International Transport Forum. *Reversing Car Dependency. Summary and Conclusions*. París: OECD, 2021. <https://doi.org/10.1787/bebe3b6e-en>.

- ¹⁰⁹ Entre 1980 y 2023, en España, se duplicó la distancia recorrida en desplazamientos nacionales por persona, pasando de 4.847 kilómetros anuales a 9.765. Los desplazamientos por carretera pasaron de 4.317 kilómetros a 8.239 kilómetros; los aéreos, de 154 kilómetros a 809 kilómetros, y los ferroviarios, de 375 kilómetros a 717 kilómetros. En 2023, el transporte por carretera fue el medio principal en los desplazamientos internos (84%), mientras en los viajes internacionales lo fue el aéreo (50%). Para más detalles, véase: INE. Población residente por fecha, sexo y edad (desde 1971). <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=56934>; Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones. Estadísticas de transportes. Series cronológicas (1950-1980). Madrid: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, 1983. https://www.fomento.gob.es/AZ.BBMF.Web/documentacion/pdf/M00386_1983.pdf; y Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. Observatorio del Transporte y la logística en España. Transporte interior de viajeros (viajeros-kilómetro) por modo (en millones). <https://otle.transportes.gob.es/>; y Observatorio del Transporte y la logística en España. Transporte internacional de viajeros (viajeros) por modo (en millones). <https://otle.transportes.gob.es/>. Entre 2015 y 2023, la Alta Velocidad fue el medio de transporte colectivo con mayor crecimiento en número de viajeros, con un incremento del 64%, muy por encima del 15% registrado por el conjunto de los medios de transporte. Para más detalles, véase: INE. *Estadística de Transporte de Viajeros. Total de viajeros por tipo, medio de transporte (terrestre, aéreo y marítimo) y distancia*. <https://www.ine.es/dynt3/inebase/index.htm?padre=3156&capsel=3156>; y Martín, Sergio, y Ángeles Táuler. Observatorio del ferrocarril en España. Informe 2022. Madrid:

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2023. https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/ferroviario/observatorio/ofe_2022_feb2024_v3.3_prot.pdf

- ¹¹⁰ Los datos en: INE. *Estadística de Transporte de Viajeros. Total de viajeros por tipo, medio de transporte (terrestre, aéreo y marítimo) y distancia*. <https://www.ine.es/dynt3/inebase/index.htm?padre=3156&capsel=3156>; y *Población residente por fecha, sexo y edad (desde 1971)*. <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=56934>; Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones. *Estadísticas de transportes. Series cronológicas (1950-1980)*. Madrid: Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, 1983. https://www.fomento.gob.es/AZ_BBMF.Web/documentacion/pdf/M00386_1983; Martín, Sergio, y Ángeles Táuler. Observatorio del ferrocarril en España. Informe 2022. Madrid: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 2023. https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/ferroviario/observatorio/ofe_2022_feb2024_v3.3_prot.pdf; y Observatorio del Transporte y la logística en España. *Transporte interior de viajeros (viajeros-kilómetro) por modo (en millones)*. <https://otle.transportes.gob.es/>; y *Transporte internacional de viajeros (viajeros) por modo (en millones)*. <https://otle.transportes.gob.es/>.

- ¹¹¹ Para más información sobre variabilidad en los horarios alimenticios, véase: Barragán, Rocío, et al. "Timing of Meals and Sleep in the Mediterranean Population: The Effect of Taste, Genetics, Environmental Determinants, and Interactions on Obesity Phenotypes." *Nutrients* 15, n.º 3, 2023. <https://doi.org/10.3390/nu15030708>; Dashti, Hassan S., et al. "Timing of Food Intake: Identifying Contributing Factors to Design Effective Interventions." *Advances in Nutrition* 10, n.º 4, 2019. <https://doi.org/10.1093/advances/nmy131>; y Saals, Bo, H. Myrthe Boss, y Gerda K. Pot. "Young people and adolescents have more irregular meals during the COVID-19 pandemic: A nested case-control study on chrono-nutrition before and during the COVID-19 pandemic." *Chronobiology International* 39, 2022. <https://doi.org/10.1080/07420528.2022.2054347>.

- ¹¹² Entre 1991 y 2022 el promedio de años que una persona de 80 años vive en solitario ha aumentado, pasando de los 2,6 años a los 7,5 años. Para más detalle, léase: García Jesús, Albert Esteve y Juan Galeano. "Hogares en transformación en España y Portugal." Observatorio Social Fundación "la Caixa". <https://elobservatoriosocial.fundacionlacaixa.org/es/-/hogares-en-transformacion-en-espana-y-portugal>.

Para más detalles sobre la frecuencia con la que los españoles comen o cenan en casa de familiares o amigos, véase: Centro de Investigaciones Sociológicas. *Barómetro de Marzo 2017*. Madrid: Estudio n.º 3170, 2017. <https://www.cis.es/documentos/d/guest/es3170marpdf>.

En 2022, el 23% de las personas afirmaba comer o cenar sola entre semana; sin embargo, al considerar otros momentos de comensalidad más breves —como el desayuno, el almuerzo o la merienda—, la proporción se elevaba al 42%. Sobre la relación entre el auge de los hogares unipersonales, el teletrabajo y la previsión de un aumento en las comidas en solitario, véase: Fundación Mapfre. *Alimentación en la sociedad del siglo XXI post pandemia: Decisión Alimentaria*.

Madrid: Fundación Mapfre, 2022. https://noticias.fundacionmapfre.org/media/2023/03/Alimentacion_en_la_sociedad_Fundacion-Mapfre-ok.pdf.

Para profundizar sobre los cambios en la comensalidad y su impacto en los hábitos de consumo, véase: Díaz Méndez, Cecilia. "La alimentación en la sociedad española." *Investigación y Ciencia* n.º 446, 2013. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4472503>; Díaz Méndez, Cecilia e Isabel García-Espejo. "Eating out in Spain: Motivations, sociability and consumer contexts." *Appetite* 119, n.º 1, 2017. <https://doi.org/10.1016/j.appet.2017.03.047>; y "Homogeneidad y fragmentación en los hábitos alimentarios de los españoles. Una respuesta a través del análisis de los horarios, las relaciones y las normas alimentarias." *Revista Internacional de Sociología* 76, n.º 3, 2018. <https://doi.org/10.3989/ris.2018.76.3.17.360>.

Sobre el impacto de compartir comidas en la salud, véase: De Neve, Jan-Emmanuel, et al. "The Social Power of Meals." En Helliwell, J. F. et al. (eds.). *World Happiness Report 2025*. Oxford: