

### MOVILIDAD URBANA

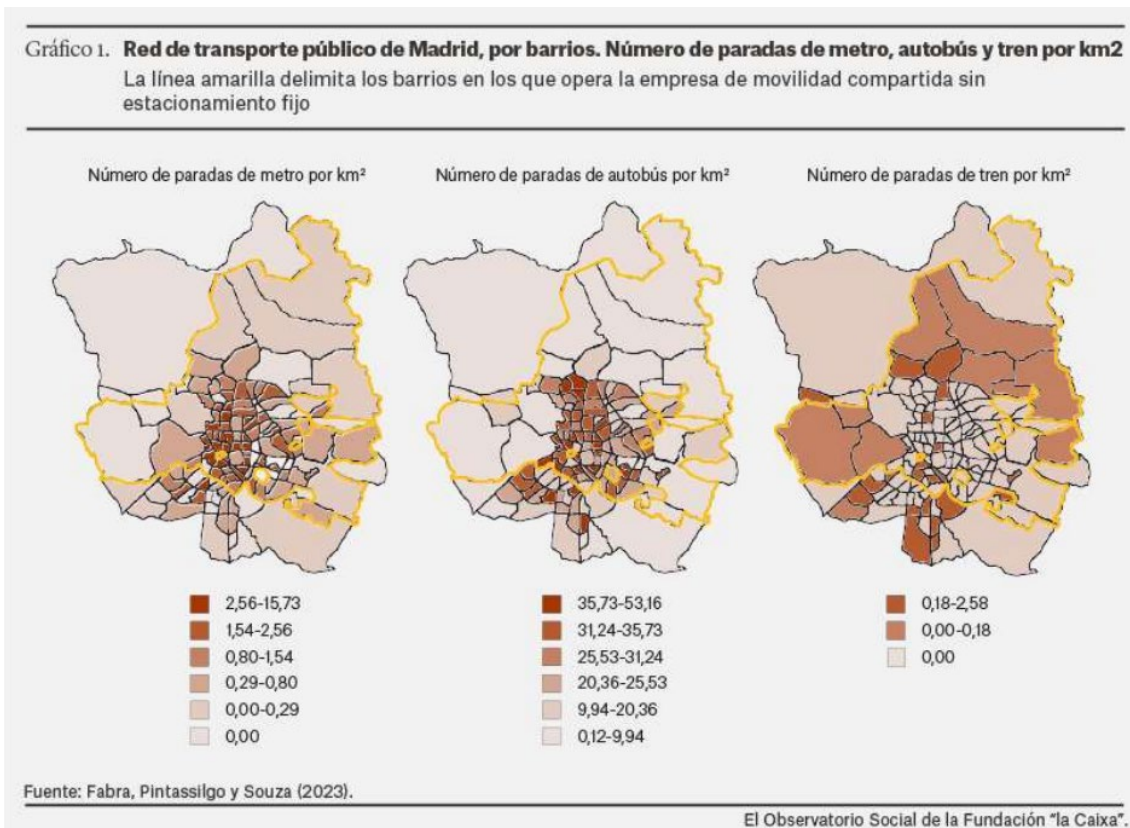
## El *carsharing* en Madrid es más popular en barrios de renta media pese a concentrar más coches privados por hogar

- El perfil de usuario mayoritario recurre al vehículo compartido sin estacionamiento fijo para complementar la red de transporte público, según un estudio del Observatorio Social de la Fundación "la Caixa" liderado por Natalia Fabra, Catarina Pintassilgo y Mateus Souza, investigadores del EnergyEcoLab de la Universidad Carlos III de Madrid.
- El análisis de la frecuencia de los desplazamientos revela que los clientes que utilizan el *carsharing* con más frecuencia lo hacen con fines de ocio, y que julio y septiembre son los meses con mayor afluencia de clientes.
- El proyecto de investigación, seleccionado en la convocatoria Social Research 2020, analiza la existencia de una estrecha relación entre el uso del automóvil compartido sin estacionamiento fijo y la renta de los clientes que hacen uso de este tipo de servicio.
- Los autores del estudio señalan que este transporte compartido, mayoritariamente eléctrico, puede ayudar a reducir la congestión del tránsito urbano, pero también reconocen que la consecución de los efectos dependerá de cómo se utilice este tipo de servicio: si es en sustitución del vehículo privado o del transporte público.

**Madrid, 13 de septiembre de 2023.** El uso del *carsharing* sin estacionamiento fijo en Madrid es más elevado en barrios de renta media a pesar de ser zonas con una mayor concentración de vehículos privados por hogar. Así lo precisa el estudio *El 'car-sharing' en las ciudades: una estrategia de doble filo*, del Observatorio Social de la Fundación "la Caixa", el cual también sugiere que los usuarios que más recurren a esta modalidad de vehículo compartido y principalmente eléctrico lo hacen para **complementar la red de transporte público**.

El proyecto de investigación, seleccionado en la convocatoria Social Research 2020, ha sido liderado por los investigadores Natalia Fabra, Catarina Pintassilgo y Mateus Souza, del EnergyEcoLab de la Universidad Carlos III de Madrid, quienes destacan que las **opciones de transporte público son más escasas en los barrios de renta media**. Por ello, concluyen que la mayoría de los

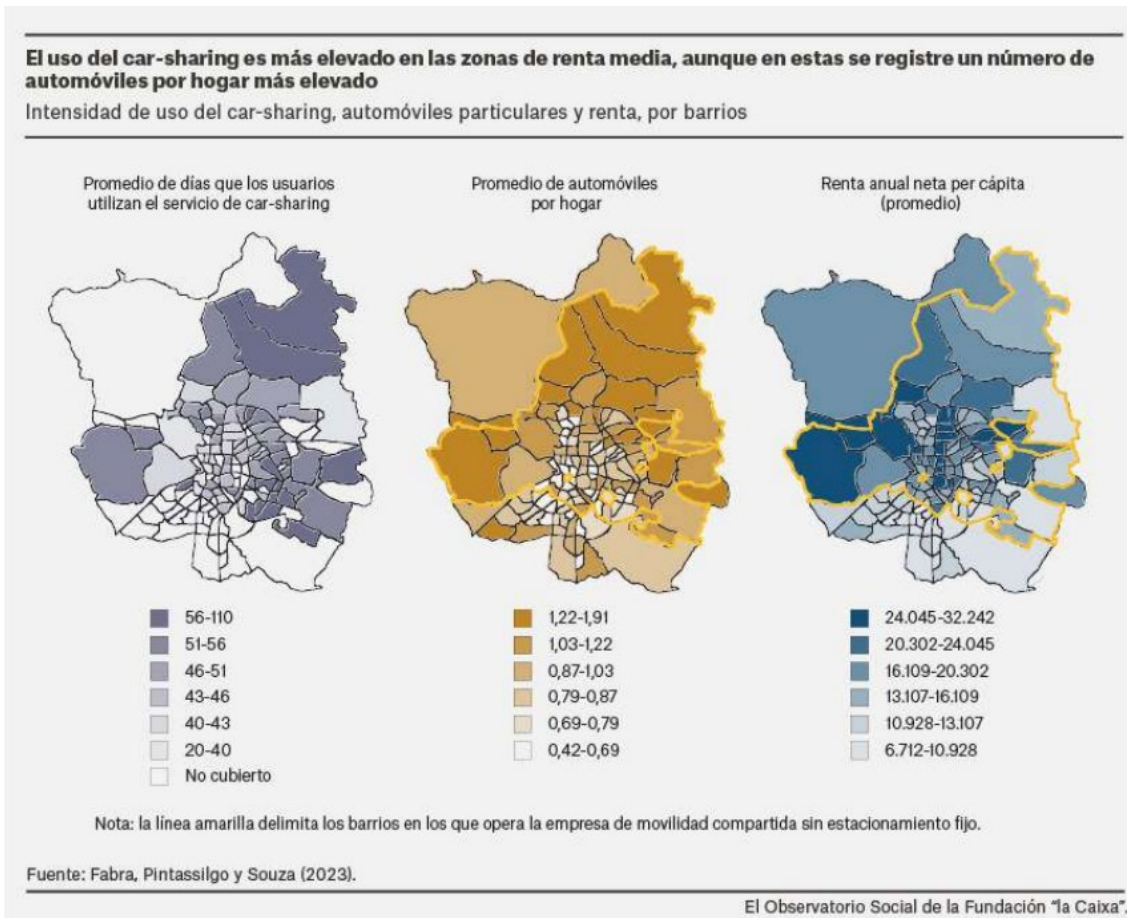
usuarios del *carsharing* recurren a este servicio ante las insuficientes alternativas de movilidad pública. El siguiente gráfico, que muestra la red de transporte público de Madrid por barrios, refleja el número de paradas de metro, autobús y tren por kilómetro cuadrado:



«La evidencia sugiere que la mayoría de los clientes habituales del *carsharing* recurren a este servicio para complementar las escasas alternativas de movilidad», declara Mateus Souza, coautor del estudio e investigador del EnergyEcoLab de la Universidad Carlos III de Madrid.

### Uso del 'carsharing' en el centro y en barrios periféricos

El estudio del **Observatorio Social de la Fundación "la Caixa"** también concluye que el *carsharing* es más popular en barrios de renta media pese a concentrar más coches privados por hogar, tal y como muestra el siguiente gráfico, el cual también evidencia la intensidad del uso de este medio de transporte, el promedio de automóviles por hogar y el promedio de la renta anual neta per cápita.



El gráfico muestra que la cifra de automóviles particulares es relativamente baja en el centro de Madrid por motivos como la escasa disponibilidad de aparcamiento y las numerosas opciones de transporte público, según el estudio. En este sentido, los investigadores han observado que solo el 7,4 % del total de los desplazamientos con *carsharing* empezaban o finalizaban en el centro de Madrid.

En cambio, los datos en la periferia son muy diferentes. Los barrios situados en los alrededores del centro de la ciudad suelen concentrar un mayor número de vehículos privados. Es en estas zonas donde la tasa de uso del *carsharing* se eleva. «Para los clientes que viven fuera del centro, el *carsharing* resulta particularmente atractivo como alternativa al vehículo privado para contrarrestar las insuficientes opciones de transporte público», indica Catarina Pissantilgo, coautora del estudio e investigadora del EnergyEcoLab de la Universidad Carlos III de Madrid.

### Estacionalidad del 'carsharing'

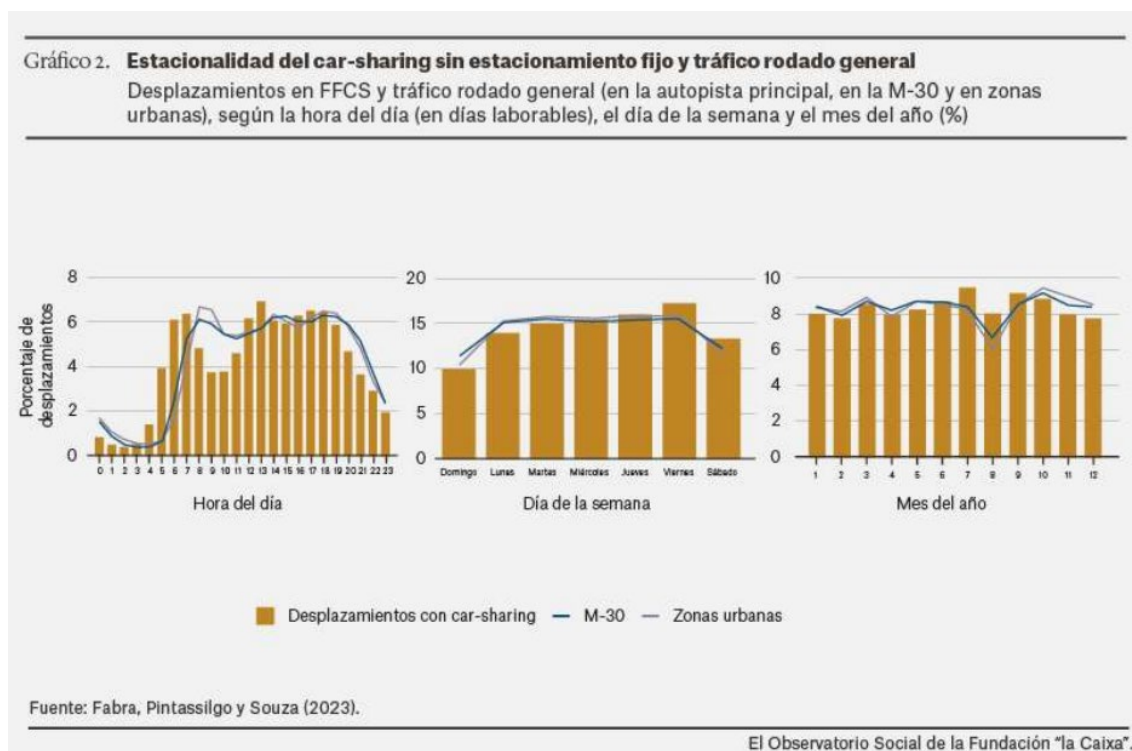
Para llevar a cabo este proyecto de investigación, se ha analizado una base de datos de código cerrado y de carácter exclusivo con el universo de desplazamientos realizados en Madrid durante el año 2019 a través de una de

las principales empresas que en ese momento operaban en la ciudad y alrededores.

Este **análisis de la frecuencia de los desplazamientos ha revelado que aquellos que utilizaron el *carsharing* con más frecuencia solían ser clientes de renta media con fines de ocio.** El estudio del **Observatorio Social de la Fundación "la Caixa"** también destaca la prevalencia de **clientes de rentas más altas, los cuales hacen uso del servicio para desplazarse al trabajo.** El día de la semana en el que se detecta el mayor número de viajes es el **viernes**.

Asimismo, este servicio de coche compartido sin estacionamiento fijo se ha convertido en una **opción muy popular en julio**, mes en el que el tráfico convencional disminuye; los meses de **septiembre, octubre y marzo** son otros tres momentos del año en el que se detecta un aumento del número de usuarios del servicio de *carsharing*.

En cuanto al momento del día en el que se registra un mayor uso del servicio, a las 13.00 horas se observa un pico, seguido de las 17.00 y las 18.00 horas, así como a las 7.00 horas, tal y como muestra el siguiente gráfico:



«Resulta interesante comprobar que el peso del *carsharing* es relativamente mayor en momentos de menor tráfico, por ejemplo, durante los fines de semana o en el mes de julio, lo cual puede explicarse por el hecho de que el pago es función del tiempo de uso», explica Natalia Fabra, coautora del estudio y miembro del equipo de EnergyEcoLab de la Universidad Carlos III de Madrid.

### Correlación del uso de 'carsharing' y la renta

El proyecto del **Observatorio Social de la Fundación "la Caixa"** también analiza la correlación del uso del *carsharing* y la renta, y en este sentido los autores han constatado que este servicio de movilidad compartida solo está disponible en barrios de renta media y alta. Entre otras conclusiones, los investigadores han corroborado que la renta neta anual media de la muestra empleada en la investigación rondaba los 20.000 euros, cifra superior a la media del municipio de Madrid, situada en 16.700 euros.

«Este servicio es más económico que tener un automóvil en propiedad, pero sigue siendo más caro que el transporte público. Ello explica por qué el *carsharing* es particularmente atractivo en zonas de renta media», añade el investigador Mateus Souza.

### Una estrategia de doble filo

Los autores apuntan que, gracias a los patrones de uso, este tipo de movilidad contribuye a atenuar el tráfico rodado y, por consiguiente, a reducir la congestión del tránsito urbano. A ello se suma que este tipo de transporte es mayoritariamente eléctrico y, por tanto, no contaminante. Ahora bien, los mismos investigadores reconocen que la consecución de estos efectos dependerá de cómo se utilice este tipo de servicio: si es en sustitución del vehículo privado o del transporte público.

El estudio señala que, si el uso del *carsharing* aumentara el número de propietarios que decidieran vender o renunciar a sus coches, se produciría una reducción del número de vehículos particulares contaminantes en circulación, lo que contribuiría a aliviar la congestión urbana. En contraposición, si este tipo de transporte compartido se empleara como sustituto del público o de los desplazamientos a pie o en bicicleta, se podría generar el efecto contrario.

«Por estos motivos, porque los efectos pueden ser contrarios, resulta tan importante comprender cuáles son las pautas de uso del servicio de *carsharing* y contribuir a identificar de mejor manera los efectos que este servicio tiene sobre la movilidad y el aire limpio en las ciudades», concluye la investigadora Natalia Fabra.

### El Observatorio Social de la Fundación "la Caixa"

La voluntad del Observatorio Social de la Fundación "la Caixa" es aportar diagnósticos sobre la realidad social en las áreas de conocimiento relacionadas con los grandes ámbitos de actuación de la Fundación "la Caixa": social, educativo, cultural y de investigación.

**Para más información:**

---

**Departamento de Relaciones con los Medios de la Fundación "la Caixa"**Marta Sánchez: [marta.sanchez@fundaciolacaixa.org](mailto:marta.sanchez@fundaciolacaixa.org) / +34 618 254 117 [@FundlaCaixa](https://twitter.com/FundlaCaixa)