



AE-FERRO. Foro de empresas ferroviarias por la sostenibilidad. Organiza el Foro de las Empresas Ferroviarias por la Sostenibilidad.

REFUERZO DE LAS ACTITUDES POSITIVAS DEL USUARIO ANTE EL TRANSPORTE PÚBLICO-REACTIVA

Juan Manuel Jiménez Aguilar
Director de Estudios y Programas
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

REfuerzo de las ACtitudes posiTIVAs del usuario ante el transporte público

Ponente: *Juan Manuel Jiménez Aguilar*
Director de Estudios y Programas
Fundación de los FFCC españoles

Grupo Investigador:

José Almaraz Pestana (UNED)
Juan De Dios Izquierdo Collado (UNED)
Julio A. Del Pino Artacho (UNED)
Alberto Cillero Hernández (ALSA)
Paula Bouzada Outeda (ALSA)
Juan Manuel Jiménez Aguilar (FFE)
Ángeles Táuler Alcaraz (FFE)
Ángela Medialdea García (FFE)
Irene Tejedor Rodríguez (FFE)
Víctor Sánchez Saura (ETT)
M^a Carmen Lloret Catalá (INTRAS)
M^a José Sosprea Baeza (INTRAS)

Foro de Empresas Ferroviarias por la Sostenibilidad

Asamblea General, Madrid, 05-12-08

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

- Proyecto de I+D+i: REfuerzo de las ACtitudes posiTIVAs del usuario ante el transporte público - REACTIVA
- Consorcio investigador: UNED (Facultad de sociología) ETT, ALSA, FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑÓLES y UNIVERSIDAD DE VALENCIA (INTRAS)
- Palabras clave: Actitudes frente al transporte, Elección modal, Estudios sociológicos, Estudios de mercado Transporte público.

¿QUÉ PRETENDE CONSEGUIR REACTIVA?

- Incorporar las dimensiones sociales en el proceso de toma de decisiones de la gestión en el ámbito del Sector Transportes.
- Potenciar desde la gestión del transporte medidas de equidad e integración social.
- Incorporación de indicadores sociales y un sistema de seguimiento de éstos, a la hora de definir objetivos concretos de sostenibilidad para el sector transportes.

¿QUÉ ESTUDIA /ANALIZA REACTIVA?

- Peso de los condicionantes psicológicos y sociológicos en la toma de decisiones.
- Motivaciones para el NO uso del transporte público colectivo, relacionadas con prejuicios.
- Incorporación de indicadores sociales y un sistema de seguimiento de éstos, a la hora de definir objetivos concretos de sostenibilidad para el sector transportes.

¿QUÉ PRETENDE CONSEGUIR REACTIVA?

- Incidir en la gestión de la operación del transporte de viajeros
- Incorporar acciones destinadas a desarrollar un proceso participativo abierto a todos los agentes y grupos sociales.
- Aportar propuestas a incorporar en las Políticas de Transportes encaminadas a reducir los modos de transporte generadores de externalidades y transvasar esta demanda a modos sostenibles como el ferrocarril.

OBJETIVOS

- Plantear alternativas de actuación para mejorar la percepción del transporte público por los usuarios habituales del vehículo particular.
 - Estudiar las necesidades no cubiertas por el transporte público en sus diferentes modos.
 - Conocer el estado de la investigación y de las actuaciones en materia de actitudes frente al transporte.
 - Evaluar los puntos de vista de los distintos agentes involucrados en la cadena de transporte.

OBJETIVOS

- Plantear propuestas de actuación que cubran las necesidades de la demanda y modifiquen los prejuicios que puedan existir.
- Analizar las motivaciones y las barreras de los usuarios a la hora de elegir el medio de transporte y el tipo de servicio.
- Explorar y cuantificar los factores de orden psicológico y social que influyen en la elección modal.
- Difundir los resultados de la investigación

METODOLOGÍA

- Combinación de técnicas de análisis y estudio procedentes del ámbito de la investigación social y de mercados.
- Método de Muestreo Aleatorio Estratificado, con dos “Ejes de Estratificación”:
 - Según tipos de Movilidad (“Mercado de Viajes”).
 - Según tipos de Individuos (“Mercado de Viajeros”).
- Identificación Variables de actuación a considerar para el cambio de comportamiento en cada “situación de viaje”.

SITUACIÓN ACTUAL DEL PROYECTO: Avance de los trabajos

- Estado del Arte:
 - Base Bibliográfica
 - Biblioteca virtual
 - Análisis documental de la información recopilada
 - Documento de trabajo
- Concreción metodológica y coordinación científica
- Exploración Expectativas y Necesidades
- Estudio Cuantitativo Perfiles de Clientes
- Diseminación.

ESTADO DEL ARTE: Contenido y finalidad

- Puesta al día sobre los conocimientos relevantes obtenidos en el área de los factores sociológicos y psicológicos que influyen en las actitudes ante el transporte colectivo.
- El estado del arte establece un marco de referencia para el proyecto REACTIVA.
- Enriquecimiento metodológico de la investigación.

ESTADO DEL ARTE: Antecedentes

- El proyecto REACTIVA pretende conseguir un avance científico en el conocimiento de los motivos y actitudes ante el problema de la elección modal.
- Específicamente se pretende analizar y conocer las motivaciones de aquellos que optan por no emplear el transporte colectivo y la efectividad que podrían tener medidas enfocadas a facilitar la transferencia de estos viajes a modos colectivos.

ESTADO DEL ARTE: Antecedentes

- Modelos de utilidad aleatoria basados en la teoría de la decisión:
 - Evaluación de alternativas en función de la utilidad esperada.
 - Utilidad en función de las características de cada alternativa.
 - Las actitudes del individuo a través de la valoración subjetiva.
 - No permite determinar el peso de las actitudes, los hábitos o la presión social.

ESTADO DEL ARTE: Objetivos alcanzados

- Recopilación de la documentación relevante al objeto de la investigación.
- Establecimiento del estado actual de conocimiento en la materia investigada.
- Detección de las posibles lagunas en la investigación.
- Formulación de cuestiones abiertas para el futuro desarrollo de la investigación y la aplicación de sus resultados.
- Orientación metodológica de la investigación, que sirve de base para el desarrollo del presente trabajo.

ESTADO DEL ARTE: Un nuevo enfoque respecto al cambio modal

- Actitudes: “ evaluaciones o creencias positivas o negativas que un individuo mantiene sobre un objeto que a su vez puede afectar el comportamiento del individuo; las actitudes se suelen dividir en componentes cognitivos, afectivos y comportamentales” .
- La correlación entre actitud y comportamiento es baja. Las actitudes guían los actos cuando se observa que:
 - Las influencias externas son mínimas.
 - La actitud resulta relevante para el comportamiento.
 - Se es consciente de las actitudes.

ESTADO DEL ARTE: Un nuevo enfoque respecto al cambio modal

- Las variables instrumentales no resultan suficientes para explicar comportamientos insostenibles/irracionales.
- Existen desajustes entre los objetivos de la política o actuación y la manera más adecuada de llevarla a cabo:
 - Las actuaciones están enfocadas en los factores psicológicos incorrectos.
 - Las actuaciones no tienen en cuenta si deben enfocarse en cambiar la actitud de los individuos o su comportamiento.
 - Las actuaciones no se dirigen al público objetivo adecuado.

ESTADO DEL ARTE: Un nuevo enfoque respecto al cambio modal

- Nuevo paradigma de planificación del transporte:
 - El paradigma de prever y proveer no se puede mantener.
 - Concienciación sobre la sostenibilidad medioambiental del sistema.
 - La capacidad del sistema de transporte se determina políticamente. No hay actuaciones neutrales.
 - Necesidad de persuadir a la población de los beneficios de las características elegidas para el sistema de transportes.

UNA APLICACIÓN DEL ESTADO DEL ARTE : ¿Por qué conducimos?

- Suponemos que los motivos para usar el coche son puramente instrumentales o utilitarios.
- Motivos para el uso del coche:
 - Reducir el tiempo de viaje.
 - Lograr sensaciones positivas en el viaje o evitar las negativas.
 - Minimizar el esfuerzo físico y psicológico.
 - Crear un espacio personal.
 - Minimizar los gastos financieros.

UNA APLICACIÓN DEL ESTADO DEL ARTE : ¿Por qué conducimos?

- La percepción negativa de los modos colectivos se debe a los prejuicios de los conductores.
 - El tiempo de viaje en coche es en condiciones sin congestión.
 - Se espera que el transporte público tenga retrasos y que no se cumplan los horarios.
 - Incapacidad de apreciar los costes totales del coche.
- Espacio personal:
 - Protección frente a condiciones sociales o físicas no deseadas.
 - Deseo de privacidad de intromisiones no deseadas.

UNA APLICACIÓN DEL ESTADO DEL ARTE : ¿Por qué conducimos?

- Implicaciones a la hora de diseñar políticas de transporte:
 - Las políticas que aumenten la sensación de control (información) sobre las distintas alternativas de movilidad pueden facilitar el trasvase modal desde el vehículo privado.
 - La intensidad de respuesta aumenta si se percibe que afecta al grupo social del que el individuo considera formar parte.

UNA APLICACIÓN DEL ESTADO DEL ARTE : ¿Por qué conducimos?

- Hay tres condiciones necesarias para que una medida de gestión de la demanda de la movilidad tenga éxito:
 - Debe reducir el atractivo del coche.
 - Debe activar el planteamiento de metas de reducción del uso del coche.
 - Después de activar el planteamiento de las metas de reducción del uso del coche, deben facilitar el logro de tales metas.

ESTADO DEL ARTE: Contribuciones científico-técnicas

- Análisis y síntesis de la información recogida, formulación de un marco teórico abierto sobre los factores sociológicos y psicológicos que influyen en las actitudes ante el transporte colectivo.
- El estudio del estado actual del conocimiento de las actitudes del transporte en la elección modal lleva al análisis de estas decisiones desde un punto de vista de la psicología y la sociología. La investigación destaca dos elementos:
 - Crítica del modelo económico de elección modal
 - Efectos del contexto en las actuaciones y políticas de transporte

ESTADO DEL ARTE :Conclusiones

Limitaciones del análisis tradicional del cambio modal :

- Segmentación apriorística que no garantiza la homogeneidad de los grupos con respecto a las variables analizadas.
- No incorpora adecuadamente el efecto del hábito: el mecanismo de elección es planificado.
- No siempre incorpora los factores que justifican el comportamiento.

EXPLORACIÓN EXPECTATIVAS Y NECESIDADES

- Estudio Cualitativo. Esta Fase del proyecto se ha estructurado en 3 áreas de análisis, realizadas mediante Dinámicas de Grupo:
 - Exploración de expectativas y necesidades en los usuarios del transporte.
 - Evaluación del punto de vista de las autoridades implicadas en el transporte.
 - Evaluación del punto de vista de las empresas operadoras implicadas en el transporte.
- Estudio Cuantitativo de Perfiles de Clientes

EXPLORACIÓN EXPECTATIVAS Y NECESIDADES

- Las dinámicas de grupo se orientaron a dos grupos de análisis:
 - Usuarios del transporte público.
 - Expertos. Recabando la visión procedente del colectivo específico de expertos de las administraciones y empresas operadoras implicadas en la planificación y ordenación de los transportes.

EXPLORACIÓN EXPECTATIVAS Y NECESIDADES: Conclusiones

- El vehículo privado como modo hegemónico, inductor de movilidad y generador de hábitos de desplazamiento
- Atributos de imagen de resto de los modos:
 - Autobús: **atascos**, **siniestralidad**, oferta abundante, económico...
 - Tren: rapidez, fiabilidad, puntualidad, **caro**...
 - Metro: **masificación**, rapidez y eficacia, preservación ambiental...
 - Avión: utilidad en desplazamientos concretos, **ha perdido connotaciones de prestigio**, low cost...

Vehículo privado funcionalidad práctica

- flexible.

- inmediatez de su uso
- accesibilidad a lugares diversos
- Autonomía
- desplazamientos puerta a puerta

- espacio propio

- capacidad para el traslado de bultos
- desplazamientos con niños, grupos familiares

Vehículo privado: valor emocional, libertad

- espacio propio
 - espacio suplementario (segmento joven)
 - espacio complementario o extensión del espacio privado
- manejo y dominio de la máquina
 - capacidad física (entre los mayores)
 - habilidad y disfrute (entre los jóvenes)
- connotaciones de estatus
 - marca o modelo
 - hecho mismo de viajar

Vehículo privado hegemónico

- inductor de movilidad y generador de hábitos de desplazamiento
 - desplazamientos de corta y media distancia.
 - desplazamientos dispersos y fragmentados
 - dependencia mutua centro-periferia
- referencia de estándares a partir de los cuales se mide la eficacia de los modos.

Vehículo privado: frenos a su uso

- frenos reales
 - congestión viaria
 - dificultad de aparcamiento
- frenos potenciales
 - contaminación ambiental
 - coste de recursos por utilización masiva
- siniestralidad
 - segmento de mediana edad y en largas distancias
 - no por los "afines al coche"

Autobús: posición poco favorable a su uso modo menos evolucionado

- Lento y azaroso, escasa fiabilidad
- Congestión viaria e inseguridad
- Incomodidad
- Consumo de bajo prestigio
- Precio (excepto en urbanos con trasbordos)
- Cobertura y oferta abundante
- Circula a cielo abierto (frente a metro)

tren: imagen diversa según productos y ámbitos de distancia

- vertebrador del territorio
- imagen mítica y romántica positiva
 - no vinculada ni al consumo ni a la elección
- organización del espacio en estaciones
- Señalética
 - Frenos para los no habituales

tren de cercanías valores de utilidad concreta

- rapidez
- fiabilidad
- puntualidad
- masificación
- Rigidez
- Falta de oferta en horas valle

tren de media y larga distancia menor funcionalidad práctica

- Comparte características de imagen
- deficiente en frecuencia, tiempos de viaje y cobertura
- rigidez
- atención a bordo
- comparación con AVE
 - resto desatendido
 - Demanda de reactualización de líneas convencionales

tren AVE referencia de prestigio

- velocidad
- connotaciones de estatus
- referencia para otros modos

- precio
- carácter excluyente de la política comercial
 - (los mas jóvenes)

tren metro referencia de prestigio

- rapidez
- eficacia
 - señalética
 - información 8plano)
- preservación ambiental
- masificación en hora punta
- angustia, claustrofobia
- valoración negativa psicosocial por ser “colectivo”

EXPLORACIÓN EXPECTATIVAS Y NECESIDADES: Conclusiones

- Variables que intervienen en la elección modal:
 - Variables de perfil sociodemográfico y socioeconómico
 - Variables de perfil psicológico y psicosocial
 - Automatismo y pautas fijas de desplazamiento
 - Motivo y circunstancias específicas del viaje
 - Tipo de destino en relación con el motivo de desplazamiento
 - Necesidad o no de hacer trasbordos
 - En los desplazamientos urbanos e interurbanos cortos: el tiempo
 - Estándares de calidad requeridos

EXPLORACIÓN EXPECTATIVAS Y NECESIDADES: Conclusiones

- Líneas de actuación:
 - Comunicación que fomente un *“cambio de mentalidad de los usuarios”*
 - Incentivar el uso de los modos colectivos/restringir el vehículo privado
 - Fomento psicosocial de la movilidad
 - Trayectos unitarios
 - El tiempo es medido puerta a puerta: aminorar los tiempos de espera y coordinar una red integrada
 - Aspectos relacionados con las estaciones y sus entornos: confortabilidad y la seguridad

PLAN DE DIFUSIÓN, PROMOCIÓN Y TRANSFERENCIA DE RESULTADOS

ACCIONES:

- Elaboración de una Base de Datos para la diseminación del Proyecto
- Lanzamiento de Información de la puesta en marcha del Proyecto
- Participación en congresos, eventos y foros sobre el transporte de carácter nacional e internacional.
- Edición de un Documento Resumen de las conclusiones del proyecto.
- Jornada de presentación de las conclusiones finales (diciembre 2009).

PLAN DE DIFUSIÓN, PROMOCIÓN Y TRANSFERENCIA DE RESULTADOS

HERRAMIENTAS:

- Diseño de los diferentes soportes de difusión - creación de "imagen" -.
- Página WEB del Proyecto: www.proyettoreactiva.es



reactiva

Proyecto "Refuerzo de las actitudes positivas del usuario ante el transporte público"

contacto mapa web

[El proyecto](#) [Grupo investigador](#) [Documentos](#) [Difusión](#) [Enlaces de interés](#)

¿Qué es Reactiva?

UNED, Alsa, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, ETT y el INTRAS (Universidad de Valencia) colaboran en el Proyecto "Refuerzo de Actitudes Positivas del Usuario ante el Transporte Público" (REACTIVA). Dicho Estudio se desarrolla al amparo de las Subvenciones a la Investigación concedidas por el **CEDEX** (Ministerio de Fomento) para la realización de proyectos de I+D+i ligados al desarrollo del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).

La investigación persigue profundizar en el comportamiento de las personas a la hora de viajar, identificando los factores de diverso orden que condicionan la elección modal, fundamentalmente del vehículo privado frente a los transportes públicos; avanzando en la exploración y cuantificación de factores de orden psicológico y social que influyen en la elección modal, penalizando al transporte público. La metodología está basada en combinar técnicas de análisis procedentes de la investigación social y de mercados, métodos poco aplicados al transporte, con lo que se pretende profundizar en los hábitos y conductas de las personas a la hora de viajar en trayectos urbanos, metropolitanos e interurbanos.

El resultado final será la propuesta de un conjunto amplio de Actuaciones de Mejora y Cambio de Imagen del Transporte Público, con incidencia en las decisiones de cambio modal.

Noticias

Los alemanes van en tren: La subida del precio de los carburantes ha tenido un efecto inmediato en Alemania: la Deutsche Bahn, compañía pública de ferrocarriles ...[+]

Celebración en Madrid de la Asamblea de la Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española. La PTFE tiene como objetivo potenciar la capacidad tecnológica de las empresas españolas y ayudar a su promoción, con el fin de situar al ferrocarril español a la cabeza de Europa ...[+]

Área de Trabajo

usuario

contraseña

Internet



INTRAS
Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial
UNIVERSITAT ID VALÈNCIA