

# DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DE LANDABEN Y ARAZURI-ORCOYEN



DICIEMBRE 2007

## INDICE

- 1.- INTRODUCCIÓN
- 2.- SITUACIÓN Y ANTECEDENTES
- 3.- DATOS GENERALES DE LANDABEN Y ARAZURI-ORCOYEN
- 4.- METODOLOGÍA
- 5.- POBLACIÓN ENCUESTADA
- 6.- RESULTADOS DEL ESTUDIO:

- a) Distribución según la empresa y el sexo de los trabajadores.
- b) Distribución según la edad.
- c) Distribución según el lugar de residencia.
- d) Distribución según el tiempo empleado en acudir al trabajo.
  1. Por sexo.
  2. Por empresas.
  3. Por edad.
  4. Por lugar de residencia.
  5. Por el modo de desplazamiento.
- e) Distribución según el modo de desplazamiento diario al trabajo:
  1. Por sexo.
  2. Por lugar de residencia.
  3. Por edad.
- f) Disponibilidad en utilizar transporte colectivo para acudir al trabajo.
- g) Observaciones de los trabajadores/as.

## 7.- CONCLUSIONES.

## **PRESENTACIÓN:**

---

El 4 de junio de 2007, la Dirección General de Trabajo del Gobierno de Navarra encargaba a los sindicatos Comisiones Obreras de Navarra (CC.OO.) y Unión General de Trabajadores (UGT) la realización de un estudio de investigación acerca de la seguridad vial en los desplazamientos al trabajo.

Para la realización de dicho estudio, fueron seleccionadas diferentes empresas pertenecientes a los polígonos industriales de Landaben y Arazuri-Orcoyen con el único objetivo de analizar la situación de partida, y describir con el mayor detalle posible el escenario de movilidad en ambos polígonos.

De esta forma, una vez que el contrato fue firmado por las tres organizaciones, tanto Comisiones Obreras de Navarra como la Unión General de Trabajadores diseñaron una actuación conjunta y se repartieron el trabajo en las diferentes empresas seleccionadas. Dicho reparto quedó distribuido de la siguiente manera:

Actuación conjunta de ambas organizaciones en:

DELPHI PACKARD ESPAÑA S.L.U. - 177 trabajadores  
DANA EQUIPAMIENTOS - 565 trabajadores  
HUSSMAN KOXKA - 546 trabajadores  
TRW AUTOMOTIVE ESPAÑA - 936 trabajadores  
VOLKSWAGEN NAVARRA. - 4.785 trabajadores  
LOGISTICA NAVARRA -345 trabajadores



Actuación de CC.OO. en:

LEGRANS ESPAÑOLA - 58 trabajadores  
INDUSTRIAS LOTU - 51 trabajadores  
MECANIZADOS INDUSTRIA AUXILIAR - 179 trabajadores  
AUTOMOTIVE MODULAR SYSTEMS - 158 trabajadores  
UMEN - 64 trabajadores  
DURA AUTOMOTIVE - 170 trabajadores  
VW BORDNETZE – 28 trabajadores  
NUCAP EUROPE – 86 trabajadores

Actuación de UGT en:

ASIENTOS ESTEBAN - 178 trabajadores  
AUXILIAR CARROCERA - 71 trabajadores  
AMBULANCIAS BAZTAN BIDASOA - 129 trabajadores  
INDUSTRIAS JAYAN - 49 trabajadores  
GRUPO ANTOLIN - 185 trabajadores  
TECNA 2000 CARRETILLAS - 27 trabajadores  
FM LOGISTIC IBERICA - 162 trabajadores  
SIP LOGISTIC - 95 trabajadores

Seguidamente, y una vez distribuido el trabajo en las empresas seleccionadas, ambas organizaciones diseñaron un cuestionario (encuesta de movilidad) con el único objetivo de plasmar la situación real de movilidad de los trabajadores de Landaben y Arazuri-Orcoyen, así como sus propuestas y opiniones. Dicho cuestionario fue distribuido y contestado de forma voluntaria por los trabajadores de las diferentes empresas seleccionadas.

En la presente memoria, recogemos el trabajo elaborado por CC.OO. a lo largo de estos seis meses, de acuerdo a los datos obtenidos así como una serie de propuestas para la mejora.



Aprovechamos la ocasión para agradecer la labor realizada por todos los delegados y delegadas de Comisiones Obreras que han participado en la realización de este trabajo, ya que sin su trabajo desinteresado dicho estudio no se hubiera podido llevar a cabo.

## **1) INTRODUCCIÓN**

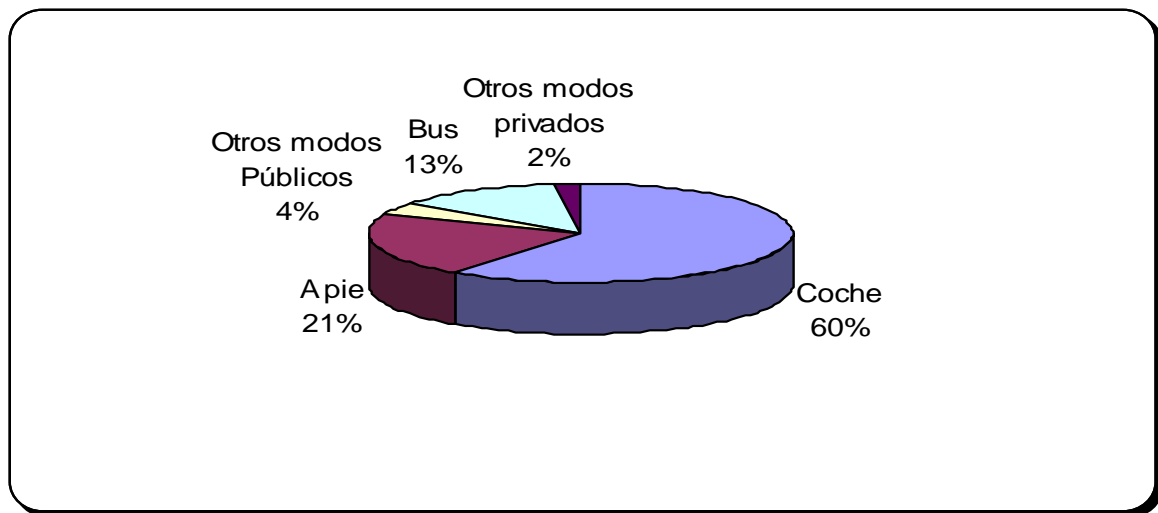
---

El actual modelo de desarrollo territorial fomenta el alejamiento y la dispersión de las zonas residenciales, e induce por ello, a una mayor necesidad de movilidad favoreciendo el uso masivo del vehículo privado.

Los desplazamientos para acudir al trabajo, suponen ya a nivel estatal el 40% del total de los viajes que se realizan en el ámbito urbano. Por el contrario, las condiciones de estos desplazamientos han ido empeorando sustancialmente a lo largo de los últimos años debido a múltiples factores.

En el caso de Pamplona y su Comarca, los desplazamientos están motivados en un elevado porcentaje por trabajo y por estudios, representando el 65% del total de los viajes realizados. Según el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona (Septiembre 2007), la movilidad al trabajo se realiza fundamentalmente en coche privado -casi un 60% de los desplazamientos-, siendo el segundo modo más utilizado el desplazamiento andando (21%). El transporte público muestra una presencia mucho menor en este tipo de desplazamientos (13%).

## **Distribución modal desplazamientos al trabajo: Comarca de Pamplona**



Fuente: Plan de movilidad urbana sostenible de la comarca de Pamplona (2006)

Este fenómeno incide muy negativamente en las condiciones laborales y de vida de los propios trabajadores, ya que además de los graves problemas ambientales que genera (urbanos y globales), el desplazamiento en coche al trabajo supone un elevado coste económico para los usuarios, aumento del estrés, pérdida de tiempo (que en algunos casos se ve incrementado por los atascos) y una elevada siniestralidad denominada “in itinere” (desplazamiento de los trabajadores desde sus domicilios al lugar de trabajo y a la inversa), que produce importantes costes individuales y económicos.

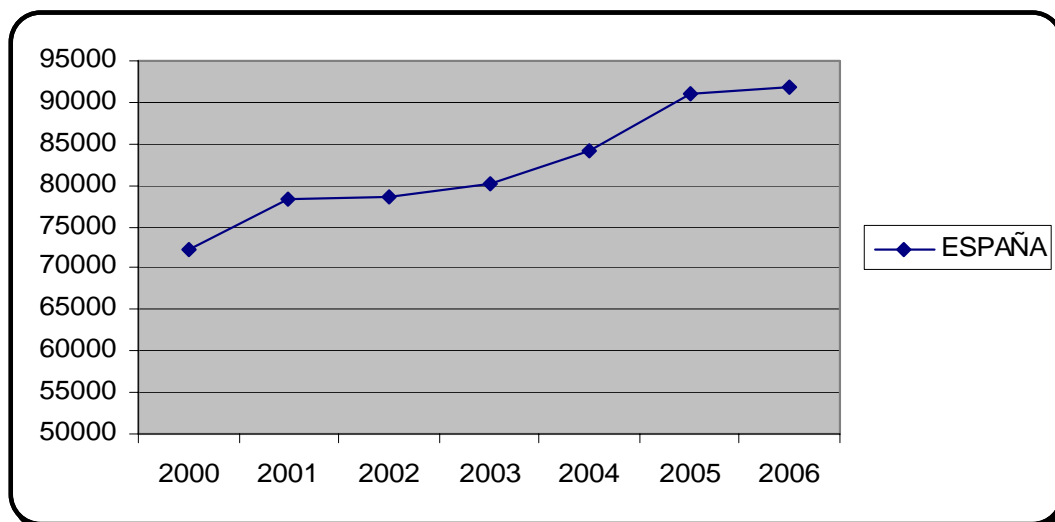
Algunas cifras revelan la dimensión de este último problema. En el último año, en España, se produjo un balance de 91.879 accidentes in itinere con baja, de los que 356 fueron mortales.

### Siniestralidad In Itínere en España

AÑOS	LEVES	GRAVES	MORTALES	TOTALES
2000	69.197	2.716	444	72.357
2001	75.203	2.676	457	78.336
2002	75.472	2.567	443	78.482
2003	77.288	2.403	432	80.123
2004	80.947	2.582	491	84.020
2005	88.392	2.180	351	90.923
2006	89.631	1.892	356	91.879
<b>TOTAL</b>	<b>55.6130</b>	<b>17.016</b>	<b>2.974</b>	<b>576.120</b>

Fuente: DGT y Mº del Interior

### Evolución de la Siniestralidad In Itínere: España



Fuente: DGT y Mº del Interior



Por lo que respecta a Navarra, si bien la accidentalidad laboral ha ido disminuyendo paulatinamente a lo largo de los últimos años, no ha ocurrido lo mismo con la accidentalidad in itinere, que lejos de disminuir en la misma o parecida proporción, ha ido aumentando progresivamente con la excepción de 2006.

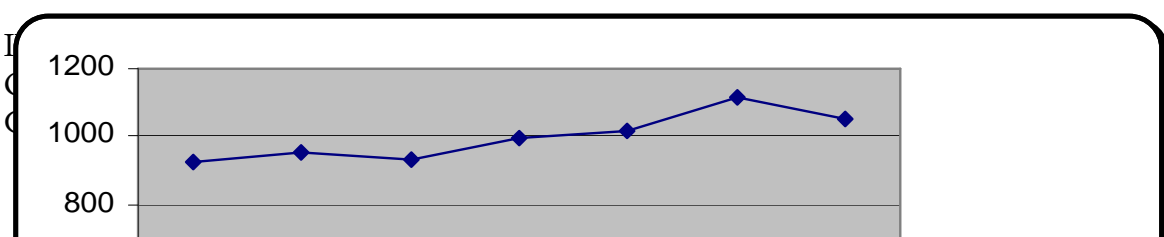
### Siniestralidad In Itinere en Navarra

Fuente: INSL Sección de Investigación y Epidemiología Laboral

	LEVES		GRAVES		MORTALES		TOTALES	
	IN ITINERE	TOTAL	IN ITINERE	TOTAL	IN ITINERE	TOTAL	IN ITINERE	TOTAL
<b>2006</b>	1030	<b>13626</b>	15	<b>139</b>	5	<b>24</b>	1050	<b>13789</b>
<b>2005</b>	1069	<b>13424</b>	31	<b>181</b>	16	<b>30</b>	1116	<b>13635</b>
<b>2004</b>	982	<b>13543</b>	23	<b>195</b>	11	<b>19</b>	1016	<b>13757</b>
<b>2003</b>	951	<b>13563</b>	31	<b>241</b>	11	<b>31</b>	993	<b>13835</b>
<b>2002</b>	899	<b>14213</b>	24	<b>201</b>	11	<b>32</b>	934	<b>14446</b>
<b>2001</b>	905	<b>15429</b>	37	<b>220</b>	9	<b>23</b>	951	<b>15672</b>
<b>2000</b>	879	<b>15237</b>	30	<b>200</b>	13	<b>46</b>	922	<b>15483</b>

En el último año, y por primera vez en los últimos diez, se produjo en Navarra un descenso de la accidentalidad in itinere. Una de las causas que seguramente justifican dicho descenso, tiene que ver en gran medida con la entrada en vigor del nuevo carnet por puntos para conductores. Aún así, este descenso (un 5%) queda todavía muy lejos del descenso experimentado por los accidentes de tráfico globales, que experimentaron un descenso mucho más acentuado (un 36,8%).

### Evolución de la Siniestralidad In Itinere: Navarra



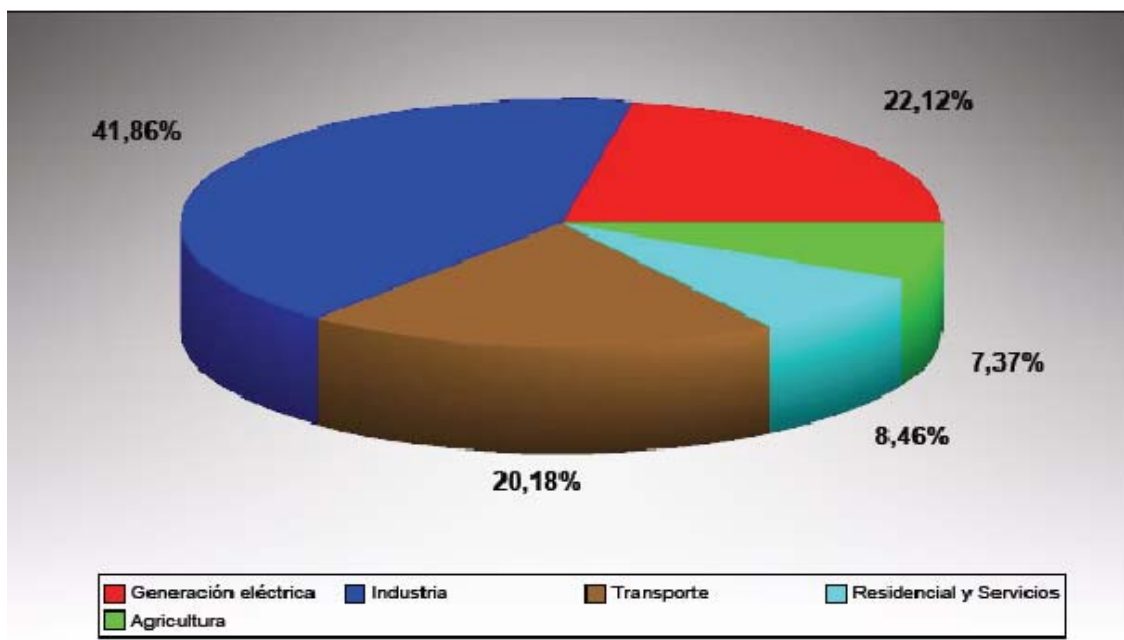
Fuente: INSL Sección de Investigación y Epidemiología laboral

Por otra parte, los desplazamientos generados por los trabajadores, al realizarse mayoritariamente en vehículo privado, tienen efectos ambientales graves. Sobre el entorno más inmediato, el consumo energético del transporte colabora a la emisión de contaminación atmosférica y acústica produciendo daños en la salud pública y en la calidad de vida.

Las emisiones de gases de efecto invernadero continúan creciendo en nuestro país de manera alarmante, casi un 30% de lo fijado por Kyoto para el periodo 2008-12. En ese contexto, el transporte en su conjunto, es el sector que más está incrementando este tipo de emisiones, sin que por ello se pongan en marcha medidas significativas para invertir la tendencia.

En Navarra, sólo el sector transporte emite el 20,18% del dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) del total emitido en nuestra comunidad, muy por encima del sector residencial y de servicios.

### **Emisiones CO<sub>2</sub> en Navarra (2005)**



Fuente: CC.OO. y World Watch

Otra cuestión a tener en muy cuenta radica en los costes externos que genera el transporte. Los costes más importantes son los asociados al cambio climático, la contaminación atmosférica y los accidentes. El ruido, el impacto sobre el paisaje y los efectos urbanos también deben ser tenidos en cuenta. En España, estos costes están por encima de la media europea, ya que suponen en nuestro caso un 9,56% del PIB (en Europa el 7,3%).

En la actualidad, las políticas ambientales y energéticas (a nivel europeo, estatal y autonómico) apuestan por una clara racionalización de los desplazamientos domicilio-centro de trabajo y por el cambio de pautas de movilidad más sostenibles. El Libro Verde de la Unión Europea “Estrategia Europea de abastecimiento energético ” plantea una reorientación en los actuales consumos de energía. La Estrategia Española contra el Climático entre otras medidas urgentes para el transporte, introduce la creación de una

norma que establezca la elaboración obligatoria de Planes de Movilidad Sostenibles. La Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética E4 (2004-2012) incluye entre sus líneas de actuación para el cumplimiento de sus objetivos, la elaboración de Planes de Movilidad en empresas de más de 200 trabajadores. El segundo Plan Nacional de Asignación de Emisiones (PNA) para el periodo 2008-2012 corrobora dichas medidas en el sector de los transportes para reducir la emisión de los gases de efecto invernadero. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 (PEIT) contempla entre sus principales objetivos asegurar la sostenibilidad del sistema de transporte y lograr un sistema de transporte eficiente que satisfaga con calidad las necesidades de movilidad.

Por lo que respecta a Navarra, el Plan Energético horizonte 2010, propone diversas acciones como redirigir los hábitos de movilidad hacia dos direcciones: el fomento de transportes más eficientes y sostenibles, y la gestión de los desplazamientos para racionalizarlos y agilizarlos disminuyendo en la medida de lo posible los que no son necesarios. Además de impulsar el transporte público, mejorar la gestión del transporte por carretera para reducir los consumos por viajero o tonelada transportada, uso eficiente de los medios de transporte dirigido a turismos autobuses y camiones, y mejora de la eficiencia energética de los vehículos.

## **2.- SITUACIÓN Y ANTECEDENTES:**

---

Teniendo en cuenta la realidad existente, y con el propósito de realizar un diagnóstico que analice las pautas de movilidad laboral y proponga soluciones a la problemática relacionada con la seguridad vial en los desplazamientos in itinere de los trabajadores y trabajadoras en Navarra, la Dirección General de Trabajo del Gobierno de Navarra encargó en el mes de Junio del presente año, tanto a Comisiones Obreras de Navarra (CC.OO.) como a la Unión General de Trabajadores (UGT), un estudio piloto en los polígonos industriales de Landaben y Arazuri.

El presente diagnóstico, tiene como objetivo general analizar y describir con el mayor detalle posible el escenario actual de movilidad de los trabajadores y trabajadoras de las empresas ubicadas en ambos polígonos. Otros objetivos del estudio son:

- Analizar las condiciones generales de los dos Polígonos Industriales, número de empleados, ubicación geográfica, rutas de empresa existentes, etc...
- Analizar las condiciones de accesibilidad de los trabajadores desde sus domicilios particulares.
- Analizar los principales indicadores de movilidad: acceso en coche particular, coche compartido, transporte de empresa (autobús de empresa), transporte público, bicicleta, a pie.
- Analizar otro tipo de cuestiones: ayudas al transporte público o al transporte de empresa, medidas de gestión del aparcamiento, etc...
- Conocer las inquietudes y opiniones de los trabajadores al respecto.

Este estudio, viene a complementar otros trabajos realizados en Navarra en años precedentes, que analizan diferentes variables relacionadas con la movilidad en su conjunto. Algunos de los estudios más significativos son los siguientes:

- Estudio de Transporte Urbano Comarca de Pamplona, 1997.
- Estudio de Transporte Público en Navarra, 2000.
- Censo de Población y Vivienda, 2001.
- Encuesta de movilidad de Pamplona, 2004.
- Estudio sobre los hábitos del consumidor, 2006.
- Encuesta de Movilidad “Al trabajo sin mi coche”, 2006.
- Plan Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona, 2007.

De entre todos ellos, tal vez el estudio que más se asemeje en contenido y objetivos al propuesto para Landaben y Arazuri-Orcoyen, sea el Proyecto “Al trabajo, sin mi coche”, realizado en 2006 a iniciativa del Ayuntamiento de Pamplona con motivo de la Semana Europea de la Movilidad.

Las diferentes organizaciones que participaron en dicha iniciativa, después de analizar la situación del polígono industrial Agustinos-Comarca 1, concluyeron que la mayoría de los trabajadores acudían a diario a sus lugares de trabajo en su automóvil privado al carecer de líneas de transporte urbano o autobús de empresa, alcanzándose en algunas empresas ratios de desplazamiento en coche de hasta el 100%.

Posteriormente, podrá comprobarse cómo en muchos aspectos el estudio promovido para Landaben y Arazuri-Orcoyen guarda cierta similitud con el realizado en Agustinos-Comarca 1 en 2006.

### **3.- DATOS GENERALES DE LANDABEN Y ARAZURI-ORCOYEN:**

---

Los polígonos industriales de Landaben y Arazuri-Orcoyen, se sitúan al noroeste de la ciudad de Pamplona, y ocupan junto con otros cuatro polígonos situados en el mismo enclave (Orcoyen, Iperregui, Agustinos-Comarca 1 y Ampliación Comarca 1) más de la mitad del suelo industrial de la Comarca.

El Polígono de Landaben se sitúa en los términos municipales de Pamplona y Olza, y ocupa una superficie estimada de 2.138.000 metros cuadrados. El polígono de Arazuri-Orcoyen se sitúa entre las dos localidades que conforman su nombre, y ocupa 819.000 metros cuadrados de superficie.

En Landaben y Arazuri-Orcoyen desempeñan su actividad 149 empresas, que dan empleo a 16.500 trabajadores (el 66% del total de trabajadores que desempeñan su actividad en los polígonos industriales de la Comarca de Pamplona).

<b>POLÍGONO</b>	<b>Municipio</b>	<b>Superficie</b>	<b>Empleados</b>	<b>Nº Empresas</b>
<b>LANDABEN</b>	Pamplona-Olza	2.138.003	13.305	106
<b>ARAZURI-ORCOYEN</b>	Arazuri-Orcoyen	819.281	3.224	43

Tanto en Landaben como en Arazuri-Orcoyen, se ubican empresas dedicadas en su mayoría a la industria relacionada con el sector del automóvil. Entre todas ellas, destaca tanto por extensión como por el número de trabajadores Volkswagen Navarra S.A., que emplea de forma directa a unos 5.000 trabajadores.

Por lo que se refiere a otras cuestiones relacionadas con la movilidad, únicamente el transporte público accede de forma parcial al polígono de Landaben, siendo el servicio en el caso de Arazuri-Orcoyen totalmente inexistente.

	<b>TRANSPORTE PÚBLICO</b>	<b>LÍNEAS</b>	<b>Nº PARADAS</b>	<b>FRECUENCIA</b>
<b>LANDABEN</b>	SI	13	3	CADA HORA
<b>ARAZURI-ORCOYEN</b>	NO	NO	NO	NO

Por otra parte, y por lo que respecta a al transporte laboral, sólo una pequeña parte de las empresas pertenecientes a Landaben poseen rutas de empresa. En Arazuri-Orcoyen ninguna de las empresas posee este servicio.

- HUSSMAN KOXKA
- DANA EQUIPAMIENTOS
- TRW AUTOMOTIVE
- MIASA
- VOLKSWAGEN

En cuanto al aparcamiento, es preciso señalar que más del 80% de las empresas de Landaben y Arazuri-Orcoyen cuentan con plazas propias de aparcamiento, no existiendo problemas de estacionamiento en las proximidades de las empresas.



## **4.- METODOLOGÍA UTILIZADA:**

---

Para conseguir la información necesaria especificada en los objetivos de este estudio de movilidad, ha sido necesario dotarse de herramientas de apoyo necesarias para mostrar las pautas de comportamiento de los trabajadores y trabajadoras que acuden a diario a sus puestos de trabajo en las empresas seleccionadas de los polígonos industriales de Landaben y Arazuri-Orcoyen.

En primer lugar, y después de identificar las empresas objeto del análisis, se envió el listado de las empresas seleccionadas a la Dirección General de Trabajo del Gobierno de Navarra, para que ésta a su vez remitiera a dichas empresas una carta solicitando a la dirección de las mismas los datos de los domicilios de origen de todos los trabajadores.

En segundo lugar, se diseñó un cuestionario específico (encuesta) de carácter voluntario para ser cumplimentado por los trabajadores de las empresas seleccionadas. Dicha encuesta fue diseñada con el único objetivo de plasmar la situación real de movilidad de los trabajadores de Landaben y Arazuri-Orcoyen, así como sus propuestas y opiniones a cerca de otros sistemas alternativos de transporte colectivo.

La encuesta constaba de dos partes claramente diferenciadas. En primer lugar, se recogía un apartado donde se especificaban los datos referidos al centro de trabajo (nombre de la empresa, polígono, calle y localidad donde se ubica).



**DATOS DEL CENTRO DE TRABAJO**

- Nombre de la empresa/entidad
- Polígono/Calle
- Localidad

En un segundo apartado, se recogía otra serie de datos referidos a cada trabajador encuestado: sexo, edad, domicilio, medio de transporte utilizado habitualmente para acudir al trabajo, distancia recorrida al centro de trabajo desde el domicilio particular, tiempo empleado en el desplazamiento, disponibilidad para utilizar transporte colectivo (si existiera) y las observaciones planteadas por los trabajadores.

**DATOS DEL TRABAJADOR**

- Hombre / Mujer
- Subcontratado / a
- Edad:
  - Menos de 25 años
  - Entre 25 y 34 años
  - Entre 35 y 44 años
  - Entre 45 y 54 años
  - Más de 55 años
- Domicilio en:
  - Pamplona
  - Otra Localidad (especificar)
- Medio de transporte utilizado habitualmente para acudir al trabajo:
  - Coche particular
  - Coche compartido
  - Moto
  - Bicicleta

A pie  
Transporte público  
Autobús de empresa

-Distancia aproximada recorrida hasta el centro de trabajo:

Menos de 3 Km.  
De 3 a 10 Km.  
De 10 a 20 Km.  
De 20 a 30 Km.  
Más de 30 Km

-Tiempo utilizado para acudir al trabajo:

Menos de 5 minutos  
De 5 a 15 minutos  
De 15 a 30 minutos  
De 30 a 45 minutos  
De 45 a 60 minutos  
Más de 60 minutos

-En caso de existir transporte colectivo para acudir al trabajo (autobús de empresa, transporte público), ¿estaría interesado en utilizarlo?.

-Observaciones.

En tercer lugar, una vez diseñado el cuestionario, fue distribuido en los diferentes centros de trabajo a través de los comités de empresa. Los cuestionarios cumplimentados por los trabajadores, fueron recogidos y entregados para su análisis posterior.

Por último, y después de volcar toda la información obtenida en una base de datos diseñada al efecto, se ha procedido al análisis de los resultados así como a la elaboración de las conclusiones del estudio.

## **5.- POBLACIÓN ENCUESTADA:**

---

Los centros de trabajo pertenecientes a Landaben y Arazuri-Orcoyen que han sido analizados para la realización del presente estudio son:

- DELPHI PACKARD ESPAÑA S.L.U.
- DANA EQUIPAMIENTOS
- HUSSMAN KOXKA
- TRW AUTOMOTIVE
- INDUSTRIAS LOTU
- MECANIZADOS INDUSTRIA AUXILIAR -MIASA-
- VOLKSWAGEN NAVARRA
- LOGÍSTICA NAVARRA
- UMEN
- DURA AUTOMOTIVE
- SUMITOMO BORDNETZE
- NUCAP EUROPE

Además de estas doce empresas, fueron seleccionadas para realizar el estudio otras dos. Dichas empresas, Legrans Española (Landaben) y Sysmo (Arazuri-Orcoyen) no han podido participar ya que en la primera en el momento de realizar el estudio no existía ya representación de CC.OO., y en la segunda existía suspensión de pagos e inactividad laboral.

Por otra parte, es preciso comentar que dos de las empresas que si han participado (Volkswagen Navarra y TRW) no han entregado hasta el momento los cuestionarios cumplimentados.

En el presente cuadro, se expone el porcentaje de participación en el estudio a cargo de los trabajadores pertenecientes a las empresas seleccionadas en Landaben y Arazuri-Orcoyen (un 33,66% del total).

EMPRESAS	TRABAJADORES ENCUESTADOS	CUESTIONARIO CUMPLIMENTADOS	%
DANA EQUIPAMIENTOS	565	174	30,80
DELPHI PACKARD ESPAÑA S.L.U.	139	53	38,13
DURA AUTOMOTIVE	165	76	46,06
HUSSMAN KOXKA	464	88	18,97
INDUSTRIAS LOTU	57	19	33,33
LOGISTICA NAVARRA	292	146	50,00
MECANIZADOS INDUSTRIA AUXILIAR	179	25	13,97
NUCAP EUROPE	83	72	86,75
SUMITOMO ELECTRIC BORDNETZE GmbH	18	17	94,44
UMEN	67	13	19,40
<b>TOTAL</b>	<b>2029</b>	<b>683</b>	<b>33,66</b>

## 6.- RESULTADOS DEL ESTUDIO

---

A continuación, se detallan los resultados del estudio obtenidos a través de la encuesta de movilidad suministrada a los trabajadores y trabajadoras pertenecientes a las empresas seleccionadas ubicadas en los polígonos industriales de Landaben y Arazuri-Orcoyen.

Antes de detallar los resultados del estudio, es preciso señalar que no todos los trabajadores participantes han contestado a todas las preguntas formuladas en el cuestionario entregado. Por ello, los datos comparados han sido analizados en virtud del número de respuestas obtenidas para cada apartado y no de acuerdo al número de encuestas totales contestadas.

### a) DISTRIBUCIÓN SEGÚN LA EMPRESA Y EL SEXO DE LOS TRABAJADORES

*El 84% de los trabajadores que han completado este apartado de la encuesta son varones (569) y el 16% mujeres (108).*

EMPRESAS	CUESTIONARIOS CUMPLIMENTADOS			%
	VARON	MUJER	TOTAL	
DANA EQUIPAMIENTOS	169	2	171	25,26
DELPHI PACKARD ESPAÑA S.L.U.	33	20	53	7,83
DURA AUTOMOTIVE	58	17	75	11,08
HUSSMAN KOXKA	78	10	88	13,00
INDUSTRIAS LOTU	12	7	19	2,81
LOGISTICA NAVARRA	123	23	146	21,57
MECANIZADOS INDUSTRIA AUXILIAR	23		23	3,40

NUCAP EUROPE	56	16	72	10,64
SUMITOMO ELECTRIC BORDNETZE GmbH	4	13	17	2,51
UMEN	13		13	1,92
<b>TOTAL</b>	<b>569 (84%)</b>	<b>108 (16%)</b>	<b>677</b>	<b>100 %</b>

## 6. b) DISTRIBUCIÓN SEGÚN LA EDAD

El 75% de los 678 trabajadores encuestados tienen menos de 45 años.

EDAD	NÚMERO	%	% ACUMULADO
16-24	28	4,13	4,13
25-34	211	31,12	35,25
35-44	275	40,56	75,81
45-54	115	16,96	92,77
>55	49	7,23	100
<b>TOTAL</b>	<b>678</b>	<b>100,00</b>	

## 6. c) DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL LUGAR DE RESIDENCIA

El 48,25% de los encuestados tienen su residencia en Pamplona, mientras que el 51,75% provienen de otras localidades.

EMPRESAS	LUGAR DE RESIDENCIA		TOTAL
	PAMPLONA	FUERA PAMPLONA	
DANA EQUIPAMIENTOS	86	88	174
DELPHI PACKARD ESPAÑA S.L.U.	33	20	53
DURA AUTOMOTIVE	38	38	76
HUSSMAN KOXKA	42	46	88
INDUSTRIAS LOTU	12	7	19
LOGISTICA NAVARRA	56	90	146
MECANIZADOS INDUSTRIA AUXILIAR	12	13	25
NUCAP EUROPE	43	29	72
SUMITOMO ELECTRIC BORDNETZE GmbH	4	13	17
UMEN	4	10	14
<b>TOTAL</b>	<b>330 (48,25%)</b>	<b>354 (51,75)</b>	<b>684</b>

## 6. d) DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL TIEMPO EMPLEADO EN ACUDIR AL TRABAJO

*El 82,14% de los encuestados tardan menos de 30 minutos en acceder a sus centros de trabajo desde sus domicilios particulares. Casi la mitad de ellos, emplean entre 5 y 15 minutos en realizar el trayecto, y casi un 37% tardan entre 15 y 30 minutos.*

*El 11,41% de los encuestados tardan entre 30 y 45 minutos en realizar el desplazamiento a las empresas.*

TIEMPO	EDAD	%
< 5 min	29	4,35
5-15 min	301	45,20
15-30 min	246	36,94
30-45 min	76	11,41
45-60 min	12	1,80
> 60 min	2	0,30
TOTAL	666	

## 6. e) 1. POR SEXO

*Teniendo en cuenta el sexo de los trabajadores encuestados, no se observan diferencias significativas en cuanto al tiempo empleado en acudir al trabajo.*

TIEMPO	VARON	MUJER	TOTAL	
			NÚMERO	%
< 5 min	26	3	29	4,39
5-15 min	243	56	299	45,30



15-30 min	208	34	242	36,67
30-45 min	64	12	76	11,52
45-60 min	11	1	12	1,82
> 60 min	2	0	2	0,30
<b>TOTAL</b>	<b>554</b>	<b>106</b>	<b>660</b>	

## 6. e) 2. POR EMPRESAS

*Ninguna empresa destaca sobre el resto si se compara el tiempo empleado por los trabajadores para acudir al trabajo.*

EMPRESAS	TIEMPO EMPLEADO					
	< 5 min	5-15 min	15-30 min	30-45 min	45-60 min	> 60 min
DANA EQUIPAMIENTOS	6	61	68	32	4	1
DELPHI PACKARD ESPAÑA S.L.U.	1	20	21	10	0	0
DURA AUTOMOTIVE	2	46	20	3	1	0
HUSSMAN KOXKA	6	54	23	4	1	0
INDUSTRIAS LOTU	2	9	7	1	0	0
LOGISTICA NAVARRA	8	57	50	18	6	1
MECANIZADOS INDUSTRIA AUXILIAR	4	6	13	2	0	0
NUCAP EUROPE	0	34	33	1	0	0
SUMITOMO ELECTRIC BORDNETZE GmbH	0	6	7	4	0	0
UMEN	0	8	4	1	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>29</b>	<b>301</b>	<b>246</b>	<b>76</b>	<b>12</b>	<b>2</b>

## 6. e) 3. POR EDAD

*La edad de los trabajadores no influye al ser comparada con el tiempo empleado en acudir al trabajo.*

EDAD	TIEMPO EMPLEADO					
	< 5 min	5-15 min	15-30 min	30-45 min	45-60 min	> 60 min
16-24	3	18	5	2		
25-34	10	96	77	23	1	
35-44	8	117	100	30	9	
45-54	5	50	39	16	2	2
>55	3	17	23	5		
<b>TOTAL</b>	<b>29</b>	<b>298</b>	<b>244</b>	<b>76</b>	<b>12</b>	<b>2</b>

## 6. e) 4. POR EL LUGAR DE RESIDENCIA

*El 57,58% de los trabajadores que han completado este apartado proviene de Pamplona. De ellos, el 91% tarda menos de media hora en acudir al trabajo, realizando el recorrido en menos de 15 minutos, el 37,76% de los encuestados.*

TIEMPO	TOTAL ENCUESTAS	PAMPLONA		OTRA LOCALIDAD	
		NÚMERO	%	NÚMERO	%
< 5 min	29	18	3,91	11	3,24
5-15 min	301	173	37,61	128	37,76
15-30 min	379	246	53,48	133	39,23
30-45 min	76	21	4,57	55	16,22
45-60 min	12	1	0,22	11	3,24
> 60 min	2	1	0,22	1	0,29
TOTAL	799	460		339	

## 6. e) 5. POR EL MODO DESPLAZAMIENTO

*Por lo que respecta a los trabajadores que tardan entre 5 y 15 minutos en acudir al trabajo (el 37,52% de los encuestados), el 82,05% utilizan como medio de desplazamiento el coche (el 75,74% utilizan su coche de manera individual y el 6,31% lo comparten).*

Por lo que respecta al grupo de trabajadores que emplean entre 15 y 30 minutos en acudir al trabajo, el 69,91% utilizan su coche particular, y el 4,87% lo comparten.

MODO DESPLAZAMIENTO	TIEMPO EMPLEADO					
	< 5 min	5-15 min	15-30 min	30-45 min	45-60 min	> 60 min
A PIE			3	2		
AUTOBUS DE EMPRESA	6	47	67	40	6	1
BICICLETA	1	2	3			
COCHE COMPARTIDO		19	12	12	2	1
COCHE PARTICULAR	21	228	160	21	4	
MOTO	1	5	1			
TRANSPORTE PUBLICO				1		
<b>TOTAL</b>	<b>29</b>	<b>301</b>	<b>246</b>	<b>76</b>	<b>12</b>	<b>2</b>

## 6. f) DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL MODO DE DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO

El 65,40% de los encuestados acuden al trabajo en su coche particular, mientras que el 24,63% de los encuestados lo hacen en autobús de empresa. El 7,03% lo hacen en coche compartido. Únicamente uno de los 666 encuestados accede en transporte público al lugar de trabajo.

MODO DESPLAZAMIENTO	TOTAL RESPUESTAS	%
A PIE	6	0,88
AUTOBUS DE EMPRESA	168	24,63
BICICLETA	6	0,88
COCHE COMPARTIDO	48	7,04
COCHE PARTICULAR	446	65,40
MOTO	7	1,03

TRANSPORTE PUBLICO	1	0,15
<b>TOTAL</b>	<b>682</b>	

## 6. f) 1. DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL MODO DE DESPLAZAMIENTO POR SEXO

*No se aprecian diferencias significativas entre los modos de desplazamiento utilizados entre hombres y mujeres. En todo caso, las mujeres utilizan más el coche (particular y compartido) y en menor proporción el autobús de empresa.*

MODO DESPLAZAMIENTO	HOMBRES		MUJERES	
	NÚMERO	%	NÚMERO	%
A PIE	5	0,88	1	0,93
AUTOBUS DE EMPRESA	148	26,06	17	15,74
BICICLETA	6	1,06		
COCHE COMPARTIDO	37	6,51	11	10,19
COCHE PARTICULAR	364	64,08	79	73,15
MOTO	7	1,23		
TRANSPORTE PUBLICO	1	0,18		
<b>TOTAL</b>	<b>568</b>		<b>108</b>	

## 6. f) 2. POR LUGAR DE RESIDENCIA

*El 61,52% de los trabajadores que provienen de Pamplona, utilizan como medio de desplazamiento su coche particular. Por lo que respecta a los trabajadores que provienen de otras localidades, un 69,03% utilizan el coche particular.*

MODO DESPLAZAMIENTO	TOTAL	PAMPLONA	OTRA LOCALIDAD
---------------------	-------	----------	----------------

	ENCUESTAS	NÚMERO	%	NÚMERO	%
A PIE	6	5	1,52	1	0,28
AUTOBUS DE EMPRESA	168	100	30,30	68	19,32
BICICLETA	6	3	0,91	3	0,85
COCHE COMPARTIDO	48	14	4,24	34	9,66
COCHE PARTICULAR	446	203	61,52	243	69,03
MOTO	7	4	1,21	3	0,85
TRANSPORTE PUBLICO	1	1	0,30	0	0,00
<b>TOTAL</b>	<b>682</b>	<b>330</b>		<b>352</b>	

### 6. f) 3. POR EDAD

*El modo de desplazamiento preferido por los trabajadores menores de 45 años para acudir al lugar de trabajo es el coche particular.*

TIEMPO	EIDADES				
	16-24	25-34	35-44	45-54	>55
A PIE		3		2	1
AUTOBUS DE EMPRESA	7	32	71	36	22
BICICLETA		2	3		1
COCHE COMPARTIDO	1	15	20	8	3
COCHE PARTICULAR	20	157	176	67	22
MOTO		2	4	1	
TRANSPORTE PUBLICO				1	
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>211</b>	<b>274</b>	<b>115</b>	<b>49</b>

### 6. g) DISPONIBILIDAD EN UTILIZAR TRANSPORTE COLECTIVO PARA ACUDIR AL TRABAJO

*El 76,32% de los encuestados estaría dispuesto a utilizar el transporte colectivo (transporte público, autobús de empresa,...) en el caso de que existiese.*

AUTOBUS COLECTIVO	NÚMERO	%
-------------------	--------	---

SI	522	76,32
NO	162	23,68
TOTAL	684	100

## 6. h) OBSERVACIONES DE LOS TRABAJADORES/AS

A continuación, y de forma complementaria a los datos obtenidos, se recogen alguna de las aportaciones y sugerencias realizadas por los trabajadores que han participado en este estudio:

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>"Yo el autobús de la empresa no lo utilizo por lo que tarda, tanto al ir como al volver".</i></li> <li>• <i>"Vivo en un pueblo y no hay autobús pero si tendría ocasión de coger lo cogería".</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>"Veo muy interesante que las empresas tengan este servicio sobre todo en épocas de mal tiempo, para evitar accidentes y para que el que no tiene vehículos no tenga que rechazar trabajos por no poder acudir".</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>"Utilizaría transporte o si no que me pagasen el kilometraje".</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>"Utilizaría transporte colectivo siempre y cuando no empleara 40 minutos en recorrer 3 km por dar mucha vuelta".</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>"Utilizaría el autobús si se modificaran las paradas".</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>"Trabajo a tres turnos por lo que el transporte colectivo debería tener un horario amplio. Por lo menos de 5 de la madrugada a 11 de la noche".</i></li> <li>• <i>"Soy de los que usa el autobús habitualmente, pero si algún día tengo que venir con el coche no quisiera tener problemas para entrar. No dejaría entrar a esos que vienen en coche todos los días teniendo autobús".</i></li> <li>• <i>"solicito una parada de autobús en Sarriguren".</i></li> <li>• <i>"Si no hay autobús, pagar kilometraje".</i></li> <li>• <i>"siempre y cuando no me tenga que pegar cerca de una hora por todo Pamplona a la fabrica o a mi casa".</i></li> <li>• <i>"Siempre uso el autobús de la empresa menos el fin de semana".</i></li> <li>• <i>"Si, siempre y cuando tenga una frecuencia razonable".</i></li> <li>• <i>"Si, si tardaría alrededor de 30 minutos si lo cogería".</i></li> <li>• <i>"Si se podría venir en días sueltos, vendría en el autobús".</i></li> <li>• <i>"Si cojo el autobús de la empresa tengo que salir una hora antes de casa".</i></li> <li>• <i>"Sería conveniente que fuera gratuito".</i></li> <li>• <i>"Se debería bonificar o subvencionar a la empresa que disponga de transporte colectivo para sus empleados".</i></li> <li>• <i>"Reestructuración de paradas de bus, no podemos permitir que nos quiten ni una ni media línea".</i></li> </ul>

- *- "Repartir bien las paradas en los barrios".*
- *- "Que pase la villavesa como los horarios de landaben.*
- *- "Que el transporte sea de la empresa y puntual".*
- *- "Porque mi tipo de trabajo me lo impide".*
- *- "Podrían acondicionar el polígono con un carril bici para facilitarme la llegada con este medio de transporte, actualmente es muy peligroso".*
- *- "Para ir a casa desde el centro de trabajo tardo sobre 3/4 de hora por eso vengo en coche".*
- *"No tengo coche y se quita el autobús tengo que venir andando ¡¡autobús siempre!!".*
- *"Me cae lejos la parada".*
- *"Mayor frecuencia y mejores combinaciones".*
- *"Lo cogería. Depende el tiempo que tardaría".*
- *"La última pregunta dependería del horario que tuviera y del precio.*
- *"La puntualidad del autobús cuando nos recoge brilla por su ausencia".*
- *"La falta de aparcamiento en la empresa. No disponemos de parking.*
- *"La empresa no dispone de parking".*
- *"Hasta el 1 de septiembre teníamos autobús pero nos lo han quitado.*
- *"han quitado el autobús Pamplona-Sangüesa-Pamplona de vw ¡que lo pongan!".*
- *"Existe autobús pero no pasa por mi calle".*
- *"Estaría dispuesto si no tengo que desplazarme considerablemente con mi vehículo".*
- *"El transporte al trabajo debería ser gratuito".*
- *"El trabajador tiene que poner mas interés en la utilización del transporte colectivo".*
- *"Demasiados viajes, turno partido 4 viajes".*
- *"Debería haber suficientes autobuses para que el servicio sea bueno y rápido".*
- *"Cuando se llega al centro de trabajo, es imposible aparcar por falta de sitio".*
- *"Con coche particular con los sueldos que tenemos es mucho gasto".*
- *"Avance en la movilidad compartida, disminución de la contaminación, mejora de la relación entre trabajadores, disminución de accidentes in itinere".*
- *"Autobús tiempo justo para entrar a fichar. No a transbordos y recogida cerca del domicilio".*
- *"autobús subvencionado por las empresas, gobierno de Navarra, mancomunidad o quien sea".*
- *"Autobús de empresa para el fin de semana, tanto como servicio de botiquín las 8 horas de cada turno".*
- *"Al tener horario de oficina espero una solución para este tipo de trabajadores".*
- *"Adecuación a los horarios de trabajo entradas y salidas".*

## **7.- CONCLUSIONES**

---

Una vez realizado el análisis de los datos obtenidos podemos concluir que:

**Primera:** En el presente estudio ha participado un 33,66% de los trabajadores pertenecientes a las empresas seleccionadas pertenecientes a Landaben y Arazuri-Orcoyen (con la excepción de Volkswagen Navarra y TRW, pendientes de entregar sus cuestionarios cumplimentados). En tres de las empresas seleccionadas se han alcanzado ratios de participación superiores al 50% (Logística Navarra -50%- , Nucap Europe -86,75%- y Sumitomo Electric Bordnetze -94,44%).

**Segunda:** Un porcentaje muy elevado de los trabajadores encuestados son varones (84%). Este hecho se debe fundamentalmente a que las empresas objeto de análisis pertenecen al sector del automóvil, cuyos puestos de trabajo tradicionalmente han sido desempeñados por hombres.



**Tercera:** Es preciso destacar el alto porcentaje de trabajadores menores de 45 años que han participado en el estudio. Este dato induce a pensar que en el caso de Landaben y Arazuri-Orcoyen nos encontramos con una población eminentemente joven. Por otra parte, prácticamente la mitad de los trabajadores encuestados provienen de Pamplona (48,25% de los encuestados) y el resto (51,75%) de otras localidades de Navarra.

**Cuarta:** Por lo que se refiere al análisis de las condiciones generales de los polígonos industriales de Landaben y Arazuri-Orcoyen cabe señalar que:

*Primero:* En ambos polígonos industriales trabaja el 66% del total de trabajadores que desempeñan su actividad laboral en polígonos industriales de la Comarca de Pamplona. Es preciso recordar que en la Comarca de Pamplona existen 30 polígonos industriales.

*Segundo:* Únicamente existe una línea de transporte público que cubre de forma parcial la necesidad de movilidad. Dicha línea de transporte público (línea 13) tiene una frecuencia de paso de 60 minutos. Ello indica la ineficacia de dicho servicio ya que sólo una de las 682 personas encuestadas utiliza este medio de desplazamiento de forma habitual para acudir al trabajo. En el Polígono de Arazuri-Orcoyen no existe transporte público.

*Tercero:* Únicamente cinco de las empresas que han sido objeto de este análisis poseen transporte de empresa, todas

ellas pertenecientes al polígono industrial de Landaben. Precisamente, son los cinco únicos centros de trabajo del polígono que poseen transporte de empresa propio (autobús de empresa). En el caso de Arazuri-Orcoyen, no existe transporte de empresa en ninguna de las empresas.

**Quinta:** Por lo que respecta a los principales indicadores de movilidad se deduce que:

*Primero:* El 72,44% de los encuestados utilizan de modo habitual el coche para acceder a sus puestos de trabajo. Un 65,40% lo utilizan individualmente y un 7,04 lo utilizan de forma compartida.

*Segundo:* El transporte de empresa (autobús de empresa) es utilizado por un 24,63% de los encuestados. Es necesario subrayar que solamente existe transporte de empresa en 5 empresas pertenecientes a Landaben y Arazuri-Orcoyen, y las cinco han participado en el estudio realizado.

*Tercero:* Otros medios de desplazamiento a penas quedan representados en este estudio (acceso a pie- 0,88%-, acceso en bicicleta -0,88%-). La moto es utilizada como medio de desplazamiento por el 1,03% de los encuestados.

**Sexta:** Por último, el 76,32% de los encuestados estaría dispuesto a utilizar transporte colectivo (autobús de empresa, transporte público,...) si se dieran las condiciones idóneas para utilizar dicho medio de desplazamiento (líneas suficientes, horarios adecuados,...). Así se desprende de las opiniones manifestadas por

los trabajadores en el apartado de la encuesta dedicado a Observaciones.

**Síntesis:** Podemos concluir que el perfil de los trabajadores que han contestado al cuestionario del estudio de movilidad realizado en las empresas seleccionadas en los polígonos industriales de Landaben y Arazuri-Orcoyen es: *un hombre menor de 45 años, que utiliza el coche particular de forma individual para acceder al trabajo, y preferiría utilizar el transporte colectivo si fuera cubierto dicho servicio de manera eficiente.*

### **Propuestas de CC.OO.:**

De acuerdo con los datos obtenidos en el presente estudio, y con el fin de mejorar la grave situación ocasionada, desde Comisiones Obreras proponemos un modelo de movilidad más sostenible que plantee actuaciones y políticas que tengan como objetivo el fomento del transporte colectivo (público o privado) en polígonos y grandes centros de actividad industrial, la disuasión del uso del vehículo privado, la reivindicación de iniciativas legislativas a nivel estatal y regional, la creación de líneas de financiación, la inclusión de planes de movilidad en los planes urbanísticos y territoriales, el fomento y el uso de otros modos de transporte no motorizados (bicicleta, a pie), así como la habilitación de infraestructuras adecuadas y la creación de Planes de Movilidad Sostenibles en polígonos y empresas.