



Consumo de Transporte de Empleados y Empleadas de la Junta de Extremadura: Movilidad a los Centros de Trabajo

Promotor del Estudio

Unión Regional de CCOO de Extremadura

Marco en el que se desarrolla

*Convenio de colaboración Instituto de Consumo de
Extremadura (Junta de Extremadura -Vicepresidencia
Primera y Portavocía) -Unión Regional de CC.OO. de
Extremadura*

Financia el Estudio

*Instituto de Consumo de Extremadura (Vicepresidencia
Primera y Portavocía)
Junta de Extremadura*

Realiza

CCOO de Extremadura

ÍNDICE

ÍNDICE

	Página
1.- INTRODUCCIÓN.....	9
2.-JUSTIFICACIÓN Y MARCO DE REFERENCIA.....	12
3.-CONTEXTO SOCIOECONÓMICO.....	21
4.- OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.....	29
4.1. Objetivo General.....	29
4.2. Objetivos Específicos.....	29
4.3. Metodología del Estudio.....	30
4.3.1. Definición de la Población Objetivo.....	31
4.3.2. Descripción del Cuestionario.....	31
4.3.3. Marco de la Encuesta y Métodos de Recogida de La información.....	31
4.3.4. Fiabilidad y Validez del cuestionario.....	32
4.3.5. Selección de la muestra de trabajadores y Trabajadoras encuestados y encuestadas.....	32
4.3.6. Análisis Estadístico.....	32
5.- ESTUDIO CUANTITATIVO.....	34
5.1. Ficha Técnica.....	34
5.2. Distribución de la Muestra.....	35
5.3. Variables Socio - Económicas.....	36
5.4. Análisis de los Resultados.....	38
5.4.1 Datos Generales.....	38
5.4.2. Modalidades de Desplazamiento.....	43
5.4.3. Riesgos Medioambientales y Laborales.....	46
5.4.4. Uso de los Medios de Transporte.....	49
5.4.5. Medidas que Podrían Mejorar las Condiciones Ambientales y de Seguridad.....	51
6.- CONCLUSIONES.....	56

7.- PROPUESTAS.....61

8.- BIBLIOGRAFÍA.....65

9.- ANEXOS

9.1. Anexo: Cuestionario.....67

INTRODUCCIÓN

1. INTRODUCCIÓN

La movilidad sostenible es la que se satisface en un tiempo y un coste razonable y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

Cada vez más la sociedad demanda un cambio en la estructura de movilidad que se base en modos de movilidad alternativos al uso abusivo del vehículo privado motorizado. Teniendo en cuenta que la movilidad realizada por razones laborales, ir y venir del lugar trabajo, es uno de los principales motivos por el que nos desplazamos y que es en este tipos de viajes, cuando más se utiliza el coche. Es evidente que uno de los objetivos prioritarios, para alcanzar el cambio de modelo, debe ser promover la movilidad sostenible, segura y equitativa en los desplazamientos para acudir al trabajo.

El uso masivo y excesivo del coche para estos desplazamientos provoca una serie de graves impactos que perjudican a los trabajadores y trabajadoras. Los impactos en forma de externalidades negativas son básicamente, la elevada tasa de accidentalidad que conlleva a los accidentes in itinere, el aumento del tiempo dedicado a los desplazamientos en detrimento de la conciliación de la vida laboral y familiar; se incrementan los costes directos por el uso y tenencia del coche que deben soportar las economías familiares; las emisiones de gases y compuestos contaminantes, principalmente dióxido de nitrógeno y micro partículas, perjudican la salud agravando los problemas relacionados con los sistemas cardiovasculares y respiratorios. Igualmente el tráfico rodado es uno de los máximos responsables de las emisiones de CO₂ a la atmósfera contribuyendo al cambio climático.

Por todas estas razones es necesario unir esfuerzos para sentar las bases, e intentar cambiar el consumo de desplazamiento actual, hacia un nuevo modelo. Es por eso que se plantea la movilidad sostenible y segura de los desplazamientos al centro de trabajo, convirtiéndose de esta forma en un reto político, sindical y ambiental. Es necesario satisfacer las necesidades de transporte de las personas de una forma respetuosa con su salud y con el entorno natural que les rodea.

La sociedad demanda cada vez más un cambio del consumo de movilidad, requiriendo alternativas. Para conseguir este objetivo es necesario contar con herramientas que ilustren y faciliten esta transición hacia este nuevo modelo de movilidad y, por ello, la razón de ser de este estudio – informe el cual pretende determinar una problemática concreta, sobre el actual modelo de desplazamiento de los trabajadores y trabajadoras, que acuden a la ciudad de Mérida para desarrollar su actividad productiva en los diferentes centros de trabajo de la Junta de Extremadura.

Al finalizar el desarrollo de dicho estudio se pondrán en consideración una serie de conclusiones y de propuestas para intervenir, a través de la acción sindical, que permita a cada una de las personas usuarias de este estudio, tener una herramienta que sirva de guía para el ejercicio de una parte de sus derechos laborales.

JUSTIFICACIÓN Y MARCO DE REFERENCIA

2. JUSTIFICACIÓN Y MARCO DE REFERENCIA

Actualmente hay más de 4500 trabajadores y trabajadoras al servicio de la Junta de Extremadura que acuden diariamente a diferentes centros de trabajo, localizados en la ciudad de Mérida (Badajoz). Esta es una realidad que nos lleva a valorar un factor importante, como es la movilidad que cada uno de estos empleados de la Junta de Extremadura utiliza para poder acceder a su puesto de trabajo.

Datos estadísticos existentes sobre el domicilio de muchos componentes de este colectivo trabajador, validan la necesidad de una intervención por parte del estado, ya que en la mayoría de los casos se desplazan desde distintas localidades, (representativamente distantes de la ciudad de Mérida); ocasionando que el acceso al trabajo se haya modificado de manera importante, pasando de modelos ambientales más racionales y socialmente más seguros como el transporte público, caminar o ir en bicicleta, a otros más contaminantes y peligrosos.

De forma general se ha valorado que la población trabajadora acude a su puesto de trabajo en modos de transporte motorizados y de estos modos destaca el uso de vehículo privado. Según datos de la encuesta publicada en el 2006 por el Ministerio de Fomento en el que valora el uso de del coche o moto en un 63% por motivos de trabajo o estudio y aunque mezcla estas dos razones, prevalece el uso de vehículo motorizado por parte del colectivo antes en mención.

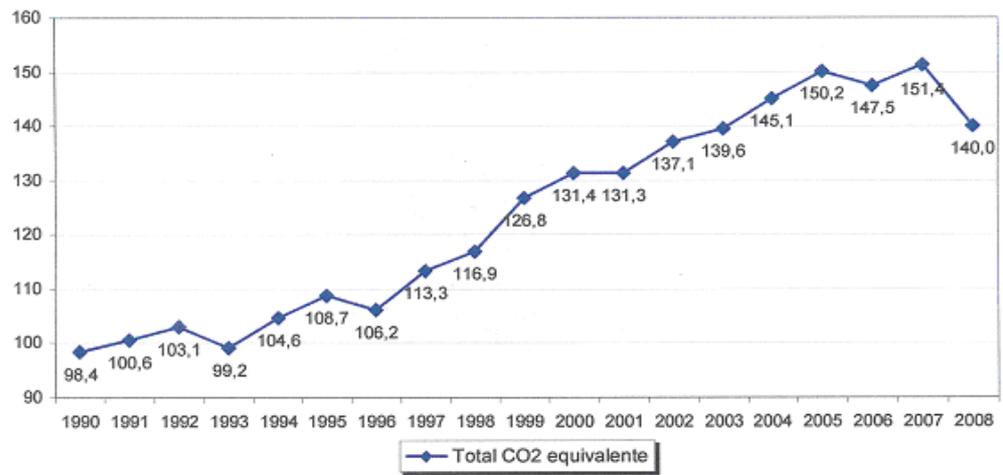
Por su parte, España que, como vemos, se comprometió a aumentar sus emisiones en un máximo del 15% en relación al año base se ha convertido en el país miembro que menos posibilidades tiene de cumplir lo pactado. En concreto, el incremento de sus emisiones en relación a 1990 durante los últimos años ha sido como sigue: 1996: 7%; 1997: 15%; 1998: 18%; 1999: 28%; 2000: 33%; 2001: 33%; 2002: 39%; 2003: 41%; 2004: 47%; 2005: 52%; 2006: 49%; 2007: 52%; 2008: 42,7%. (Esta información puede consultarse en el Inventario Español de Gases de Efecto Invernadero que incluye el envío oficial a la Comisión Europea y a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático).

CONSUMO DE TRANSPORTE DE EMPLEADOS Y EMPLEADAS DE LA JUNTA DE EXTREMADURA: MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

Inventario de Gases de Efecto Invernadero de España 1990-2008: Sumario Edición 2010

Figura Inventario de Gases de Efecto Invernadero de España
Emisiones. Síntesis de resultados de la Edición 1990-2008

Evolución de las emisiones de CO₂-eq



Esta evolución supone que, en el año 2008, las emisiones de GEI, disminuyeron, lamentablemente la causa no es la implementación de medidas mitigadoras, sino la grave crisis económica, concretamente la caída de la producción y el menor uso de combustibles, ha hecho que las emisiones disminuyan. Se puede afirmar que el camino recorrido por Extremadura actualmente, (en referencia a las emisiones de GEI) es muy parecido al de España en términos relativos.

Evolución del Consumo de Energía Final - Transportes (Cifras en Ktep)

TRANSPORTE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Carbón	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P. Petrolíferos	33.364	31.913	33.910	37.384	37.832	38.232	39.343	40.243	38.847
Gas	0		0	0	0	0	0	0	0
Electricidad	362		410	438	448	459	461	474	479
TOTAL	32.276	33.756	34.320	36.170	37.832	38.691	39.803	40.717	39.326

Fuente: Inventarios Nacionales de Emisiones a la Atmosfera 2000- 2008.

Ktep: Unidad de Energía y significa miles de toneladas de equivalente de petróleo.

Con la anterior tabla se corrobora el descenso del consumo de energía final para el sector transportes.

CONSUMO DE TRANSPORTE DE EMPLEADOS Y EMPLEADAS DE LA JUNTA DE EXTREMADURA: MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

**Comparativo del Consumo de Combustibles por sectores: Fósiles.
Año 1990**

TIPO DE TRANSPORTE	Ferrocarril	Transporte Por Carretera	Transporte Aéreo Civil Internacional	Transporte Aéreo Doméstico	Oleoductos	Navegación Interior	No Especificado	Sub Totales
Total Productos Petrolíferos	132	17.166	1.091	1.311	7	485	0	20.191
Gas de Refinería	0	0	0	0	0	0	0	0
GLP	0	26	0	0	6	0	0	32
Gasolinas Motores	0	8.145	0	0	0	0	0	8.145
Gasolina Aviación	0	0	0	0	0	0	0	0
Jet Fuel	0	0	1.091	1.311	0	0	0	2.402
Queroseno	0	0	0	0	0	0	0	0
Nafta	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasóleo Diesel	132	8.995	0	0	1	85	0	9.212
Fuelóleo	0	0	0	0	0	400	0	400
Coque de Petróleo	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros Prod. Petrolíferos	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Inventario nacional de Emisiones a la Atmosfera 1990 – 2008. Documento Resumen. (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino).

CONSUMO DE TRANSPORTE DE EMPLEADOS Y EMPLEADAS DE LA JUNTA DE EXTREMADURA: MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

**Comparativo del Consumo de Combustibles por sectores: Fósiles.
Año 2008**

TIPO DE TRANSPORTE	Ferrocarril	Transporte Por Carretera	Transporte Aéreo Civil Internacional	Transporte Aéreo Doméstico	Oleoductos	Navegación Interior	No Especificado	Sub Totales
Total Productos Petrolíferos	92	30.375	3.320	2.322	56	1.071	0	37.235
Gas de Refinería	0	0	0	0	0	0	0	0
GLP	0	13	0	0	56	0	0	69
Gasolinas Motores	0	6.142	0	0	0	0	0	6.142
Gasolina Aviación	0	0	0	11	0	0	0	11
Jet Fuel	0	0	3.320	2.311	0	0	0	5.631
Queroseno	0	0	0	0	0	0	0	0
Nafta	0	0	0	0	0	0	0	0
Gasóleo Diesel	92	24.220	0	0	1	0	0	24.625
Fuelóleo	0	0	0	0	0	757	0	757
Coque de Petróleo	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros Prod. Petrolíferos	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Inventario nacional de Emisiones a la Atmosfera 1990 – 2008. Documento Resumen. (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino).

Tal y como se observa en las dos tablas expuestas, se analiza por ejemplo, el ítem del consumo de Gasóleo Diesel por parte del sector del transporte por carreteras, que para el año 1990 estaba en 8.995 Kilotoneladas y para el año 2008 su consumo fue de 24.220 Kilotoneladas; presentando un incremento de 15.225 Kilotoneladas.

CONSUMO DE TRANSPORTE DE EMPLEADOS Y EMPLEADAS DE LA JUNTA DE EXTREMADURA: MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

De la diferencia de consumo de Kilotoneladas (15.225) se puede concluir que al haber aumento este consumo, también se ha incrementado de forma directamente proporcional las emisiones de los vehículos de motor que hayan rodado por carretera.

Emisiones respecto al total de España y variación por comunidades autónomas

Emisiones de GEI por comunidades autónomas y su relación con la población y el PIB en 2007

CCAA	% total emisiones GEI	GEI 2007 (1990=100)	Emisiones GEI 2007 en Mt CO ₂ eq	PIB 2007-%	Población (1-1-2007)	Población 2007-%	Emisiones en t CO ₂ eq/hab
Andalucía	15,37	185,36	67,85	13,9	8.059.461	17,83%	8,42
Aragón	5,18	141,35	22,85	3,1	1.296.655	2,87%	17,63
Asturias	7,54	121,46	33,27	2,1	1.074.862	2,38%	30,95
Illes Balears	2,37	175,21	10,48	2,5	1.030.650	2,28%	10,17
Canarias	3,73	195,27	16,48	4,0	2.025.951	4,48%	8,13
Cantabria	1,22	148,32	5,38	1,3	572.824	1,27%	9,38
Castilla y León	9,98	123,89	44,04	5,4	2.528.417	5,59%	17,42
Castilla-La Mancha	6,45	155,24	28,49	3,4	1.977.304	4,37%	14,41
Catalunya	12,97	149,86	57,23	18,7	7.210.508	15,95%	7,94
Pais Valencià	7,52	184,91	33,20	9,8	4.885.029	10,81%	6,80
Extremadura	2,05	168,46	9,04	1,6	1.089.990	2,41%	8,30
Galicia	8,13	125,10	35,88	5,1	2.772.533	6,13%	12,94
Madrid	6,42	175,92	28,32	17,4	6.081.689	13,45%	4,66
Murcia	2,64	198,98	11,67	2,6	1.392.117	3,08%	8,38
Navarra	1,79	178,54	7,90	1,7	605.876	1,34%	13,04
Euskadi	5,49	145,58	24,23	6,2	2.141.860	4,74%	11,31
La Rioja	0,97	228,38	4,29	0,7	308.968	0,68%	13,88
Ceuta	0,10	151,06	0,43	0,2	76.603	0,17%	5,60
Melilla	0,06	169,59	0,33	0,1	69.440	0,15%	4,74
Total España	99,99	153,42	441,36	99,8	45.200.737	100,00%	9,76

Fuente: INE y elaboración propia. El total de PIB no suma 100 por la parte correspondiente a Extra-Regional

Las emisiones de gases de invernadero han aumentado en Extremadura un 68,5% entre 1990 y 2007, cifra muy superior al crecimiento medio de España. Las emisiones de Extremadura representan el 2,05% del total de España, mientras que su población

es el 2,41% y su PIB el 1,6%. Los sectores más importantes son la agricultura, ganadería, y el transporte. Las emisiones del sector energético en Extremadura son inexistentes, pues la totalidad de la electricidad procede de las dos centrales nucleares de Almaraz y las grandes centrales hidroeléctricas.

Este estudio – informe se ha centrado básicamente en valorar el consumo de transporte de la plantilla de la Junta de Extremadura que trabajan en la ciudad de Mérida y lo que se pretende es apreciar los modos de desplazamiento y los lugares de origen de los mismos, ya que está comprobado que casi el 50% de los movimientos de nuestros coches son realizados en trayectos inferiores a tres Kilómetros, normalmente solos (la media de ocupación es de 1,2 personas por vehículo) muchos de los cuales podrían realizar fácilmente a pie o en bicicleta, con el ahorro económico y energético que conlleva y la mejora de la salud pública, y de quienes dejan de respirar la contaminación del tubo de escape del coche.

CONTEXTO SOCIOECONOMICO

3. CONTEXTO SOCIOECONOMICO

En este apartado se presentan los datos estadísticos más representativos sobre la población de trabajadores y trabajadoras de las diferentes Consejerías que integran la Junta de Extremadura y cuyas oficinas principales se localizan en la capital administrativa de Extremadura (Mérida).

La Junta de Extremadura está integrada por 10 Consejerías:

1. Consejería de Economía, Comercio e Innovación
2. Consejería de Administración Pública y Hacienda
3. Consejería de Fomento
4. Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente
5. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural
6. Consejería de Igualdad y Empleo
7. Consejería de Educación
8. Consejería de Sanidad y Dependencia
9. Consejería de Cultura y Turismo
10. Consejería de Jóvenes y Deporte

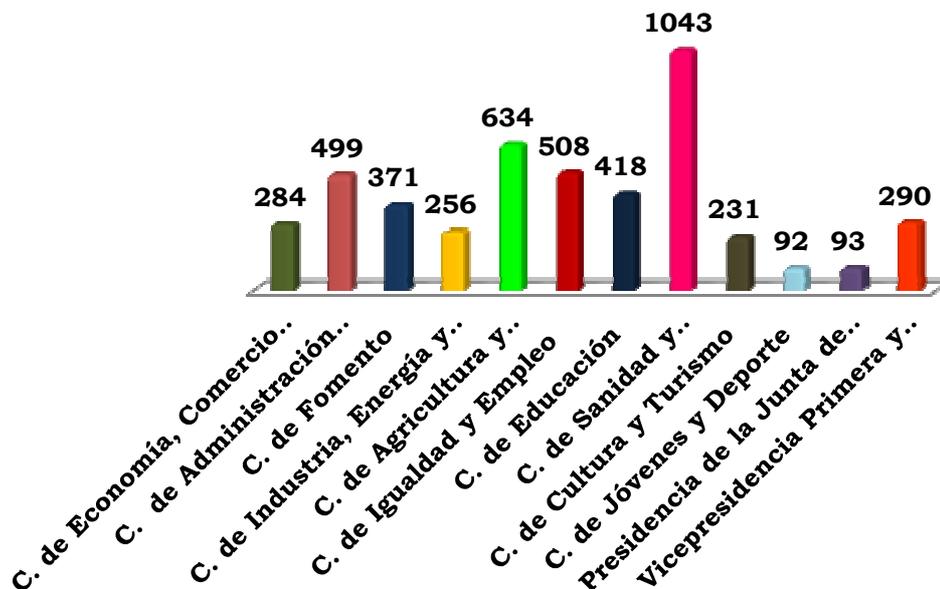
A estas 10 Consejerías se suman la Presidencia de Junta y la Vicepresidencia Primera y Portavocía de la Junta.

CONSUMO DE TRANSPORTE DE EMPLEADOS Y EMPLEADAS DE LA JUNTA DE EXTREMADURA: MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

PERSONAL POR CONSEJERÍA CUYO PUESTO DE TRABAJO RADICA EN MÉRIDA

Dependencia de la Junta de Extremadura: Consejería, Presidencia y Vicepresidencia	Número de Trabajadores y Trabajadoras
Consejería de Economía, Comercio e Innovación	284
Consejería de Administración Pública y Hacienda	499
Consejería de Fomento	371
Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente	256
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural	634
Consejería de Igualdad y Empleo	508
Consejería de Educación	418
Consejería de Sanidad y Dependencia	1043
Consejería de Cultura y Turismo	231
Consejería de Jóvenes y Deporte	92
Presidencia de la Junta de Extremadura	93
Vicepresidencia Primera y Portavocía de la Junta	290
TOTAL	4716

Personal Por Consejería Cuyo Puesto Radica en Mérida



CONSUMO DE TRANSPORTE DE EMPLEADOS Y EMPLEADAS DE LA JUNTA DE EXTREMADURA: MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

Composición numérica de la estructura de empleados y empleadas que integran la Junta de Extremadura en Mérida, por Consejería, Presidencia y Vicepresidencia.

Consejería de Economía, Comercio e Innovación

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	6
Personal Funcionario	144
Personal Interino	79
Laboral Fijo	2
Laboral Temporal	5
Personal Eventual	21
TOTAL	284

Consejería de Administración Pública y Hacienda

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	8
Personal Funcionario	258
Personal Interino	146
Laboral Fijo	48
Laboral Temporal	29
Personal Eventual	10
TOTAL	499

Consejería de Fomento

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	7
Personal Funcionario	189
Personal Interino	93
Laboral Fijo	48
Laboral Temporal	28
Personal Eventual	6
TOTAL	371

CONSUMO DE TRANSPORTE DE EMPLEADOS Y EMPLEADAS DE LA JUNTA DE EXTREMADURA: MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	4
Personal Funcionario	135
Personal Interino	89
Laboral Fijo	17
Laboral Temporal	7
Personal Eventual	4
TOTAL	256

Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	7
Personal Funcionario	319
Personal Interino	204
Laboral Fijo	58
Laboral Temporal	40
Personal Eventual	6
TOTAL	634

Consejería de Igualdad y Empleo

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	9
Personal Funcionario	190
Personal Interino	144
Laboral Fijo	86
Laboral Temporal	69
Personal Eventual	10
TOTAL	508

CONSUMO DE TRANSPORTE DE EMPLEADOS Y EMPLEADAS DE LA JUNTA DE EXTREMADURA: MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

Consejería de Educación

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	6
Personal Funcionario	161
Personal Interino	92
Laboral Fijo	122
Laboral Temporal	31
Personal Eventual	6
TOTAL	418

Consejería de Sanidad y Dependencia

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	5
Personal Funcionario	577
Personal Funcionario en Prácticas	1
Personal Interino	128
Laboral Fijo	152
Laboral Temporal	158
Personal Eventual	22
TOTAL	1043

Consejería de Cultura y Turismo

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	5
Personal Funcionario	114
Personal Interino	58
Laboral Fijo	28
Laboral Temporal	14
Personal Eventual	15
TOTAL	234

CONSUMO DE TRANSPORTE DE EMPLEADOS Y EMPLEADAS DE LA JUNTA DE EXTREMADURA: MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

Consejería de Jóvenes y Deporte

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	3
Personal Funcionario	44
Personal Interino	26
Laboral Fijo	2
Laboral Temporal	9
Personal Eventual	8
TOTAL	326

Presidencia de la Junta de Extremadura

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	3
Personal Funcionario	44
Personal Interino	24
Laboral Fijo	3
Laboral Temporal	5
Personal Eventual	14
TOTAL	93

Vicepresidencia Primera y Portavocía de la Junta

CATEGORIA	SUBTOTAL
Altos Cargos	6
Personal Funcionario	177
Personal Interino	79
Laboral Fijo	2
Laboral Temporal	5
Personal Eventual	21
TOTAL	284

OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

4. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

4.1. Objetivo General:

Desarrollar y elaborar un estudio - informe sobre el consumo de movilidad de trabajadores y trabajadoras de la Junta de Extremadura, que se desplazan a sus diferentes centros de trabajo localizados en la ciudad de Mérida.

4.2. Objetivos Específicos:

- Desarrollar un análisis sobre la movilidad del colectivo trabajador de la Junta de Extremadura que se desplazan a la ciudad de Mérida.
- Mediante la aplicación del cuestionario y entrevista hacer reflexionar y concienciar al personal participante de este estudio sobre sus hábitos de desplazamiento.
- Valorar las posibilidades de reducir el impacto ambiental que generan los desplazamientos en vehículo de motor, destacando el uso de otras alternativas de desplazamiento.
- Brindar espacios de participación a trabajadores, trabajadoras y sus representantes, para darles la oportunidad de contribuir con el impacto que generan sus actividades productivas y de servicios al medio ambiente y mejorar su comportamiento ambiental en sus centros de trabajo.
- Contribuir a mejorar las condiciones laborales de trabajadores y trabajadoras de la Junta de Extremadura y promover la participación e implicación de todos los agentes sociales (administraciones, empresariado, colectivo trabajador, ciudadanía, ONGs, etc.) para minimizar los problemas ambientales actuales y el impacto que genera la movilidad al medio ambiente.
- Facilitar bases para la intervención de las y los representantes sindicales que provoquen el necesario y obligado cambio positivo de la actuación de la Junta de Extremadura en materia de planes de movilidad que beneficien al medio ambiente.

- Formular medidas, propuestas y acciones dirigidas a fomentar un consumo del transporte más racional y respetuoso con el medio ambiente, la salud laboral y en general con la sociedad.

4.3. Metodología del Estudio:

Dedicamos este apartado a la descripción de la metodología estadística empleada en la investigación del consumo de transporte del colectivo trabajador de la Junta de Extremadura. Comenzamos definiendo las poblaciones objeto de investigación: trabajadores y trabajadoras de la Junta de Extremadura que se desplazan a Mérida.

Tras esto, se describen las cuestiones incluidas en el cuestionario que se utiliza para la recogida de datos. Posteriormente, se comenta el marco y el modo de aplicación de la encuesta seguido.

A continuación, se indica el procedimiento seguido para contrastar la fiabilidad y validez de los cuestionarios. También, se expone el proceso de selección de las personas encuestadas de la población estudiada.

Finalizadas todas estas tareas y aplicados los cuestionarios, a partir de la información obtenida se procede a llevar a cabo un análisis descriptivo que permite la obtención de unas primeras conclusiones. Este análisis se completa después con uno de tipo inferencial cuyo objetivo es contrastar diferencias significativas entre las respuestas de la población.

4.3.1. Definición de la población objetivo.

La población objetivo de la investigación está conformada por los empleados y empleadas de la Junta de Extremadura que se desplazan a la ciudad de Mérida y hacen parte de la estructura de sus consejerías y diferentes dependencias de la presidencia y vicepresidencia.

4.3.2. Descripción del cuestionario.

El soporte esencial de una investigación como la que se plantea es el cuestionario diseñado como instrumento de recolección información puntual sobre movilidad, obtenida de la población objetivo. El diseño y

elaboración de este instrumento de recolección de datos, ha sido una de las primeras tareas que se ha llevado a cabo. Consideramos distintas categorías de posibles factores relacionados con la movilidad: Datos sociodemográficos generales, movilidad al centro de trabajo, desplazamiento al trabajo, riesgos laborales y riesgos medio ambientales. Los ítems de los cuestionarios hacen referencia a tales categorías.

4.3.3. Marco de la encuesta y métodos de recogida de la información.

Cuando se habla del marco de la encuesta, nos referimos al conjunto de todo el material e información que identifica, distingue y permite acceder a los elementos que conforman la población objetivo. El marco de la Población Objetivo de nuestro estudio lo constituyen el censo de trabajadores y trabajadoras por Consejerías de la Junta de Extremadura, clasificados por categorías.

4.3.4. Fiabilidad y validez del cuestionario.

El cuestionario constituye una pieza fundamental en el desarrollo de toda investigación estadística. A la hora de su elaboración, ha sido preciso contrastar su fiabilidad y validez, porque en su bondad reside gran parte de la calidad de la investigación. La aparición de fallos en su diseño puede tener graves consecuencias.

Para ello se aplicaron pruebas piloto al cuestionario, en las que detectaron aspectos susceptibles de mejorar: consideración de nuevos ítems, cambio de redacción de algunos de los ya existentes,...

4.3.5. Selección de la muestra del personal encuestado.

Como para este estudio se conoce cuantos elementos tiene la población se ha podido utilizar la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{Ne^2 + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Una vez aplicada esta fórmula se procedió a distribuir la muestra de forma proporcional al número de trabajadores y trabajadoras que integran las diferentes consejerías (estratificación simple de la muestra).

4.3.6. Análisis estadístico.

Al finalizar el proceso de aplicación de la encuesta, con la información recogida y procesada, se pueden plantear fundamentalmente un análisis estadístico descriptivo de las variables consideradas, expresando cuantitativamente mediante grafico de columnas agrupadas 3D (Compara valores entre categorías y muestra las columnas agrupadas), grafico circular seccionado y grafico circular 3D (muestran la contribución de cada valor a un total, mientras enfatiza en valores individuales). Se acompaña este análisis cuantitativo por otro análisis cualitativo.

Previamente, es conveniente verificar la información obtenida mediante una exploración estadística con métodos gráficos y analíticos, dirigidos a la detección de posibles observaciones aberrantes (outliers).

5. ESTUDIO CUANTATIVO

5.1. FICHA TECNICA:

Universo:

Población de trabajadores y trabajadoras de la Junta de Extremadura en Mérida.

Ámbito Geográfico:

Ciudad de Mérida.

Tamaño de la muestra:

356 Entrevistas y cuestionarios aplicados.

(Z) Nivel de confianza: 1.96

(p) Variabilidad positiva: 0.5

(q) Variabilidad negativa: 0.5

(e.) Precisión o el error: 0.05 (riesgo de equivocarse)

Recogida de la información:

El trabajo de campo ha consistido en desarrollar encuestas (con aplicación de cuestionario) hechas proporcionalmente en cada Consejería, Presidencia y Vicepresidencia de la Junta de Extremadura de la ciudad de Mérida objeto del estudio.

Para la aplicación de las encuestas, se contó con la colaboración de la representación de los trabajadores y trabajadoras, como parte de su acción sindical en estos centros de trabajo.

La muestra que se ha calculado para este estudio, posteriormente fue estratificada según el número de personal pertenecientes a cada consejería, presidencia y vicepresidencia. El objeto de esta estratificación ha sido lograr que la muestra fuese lo

más representativa posible, evitar los sesgos y así obtener los resultados más cercanos a la realidad.

Distribución de la Muestra – Por Estratos

Dependencia de la Junta de Extremadura: Consejería, Presidencia y Vicepresidencia	Número de Trabajadores y Trabajadoras Participes de la Encuesta.
Consejería de Economía, Comercio e Innovación	38
Consejería de Administración Pública y Hacienda	48
Consejería de Fomento	17
Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente	28
Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural	38
Consejería de Igualdad y Empleo	19
Consejería de Educación	7
Consejería de Sanidad y Dependencia	78
Consejería de Cultura y Turismo	32
Consejería de Jóvenes y Deporte	7
Presidencia de la Junta de Extremadura	23
Vicepresidencia Primera y Portavocía de la Junta	21
TOTAL	356

5.3. Variables Socio – demográficas.

Las **Variables Socio Demográficas** más relevantes, con las que se da inicio al cuestionario de este estudio se corresponden a:

- Población de donde procede cada trabajador o trabajadora.
- Edad
- Sexo

Población de Donde Procede

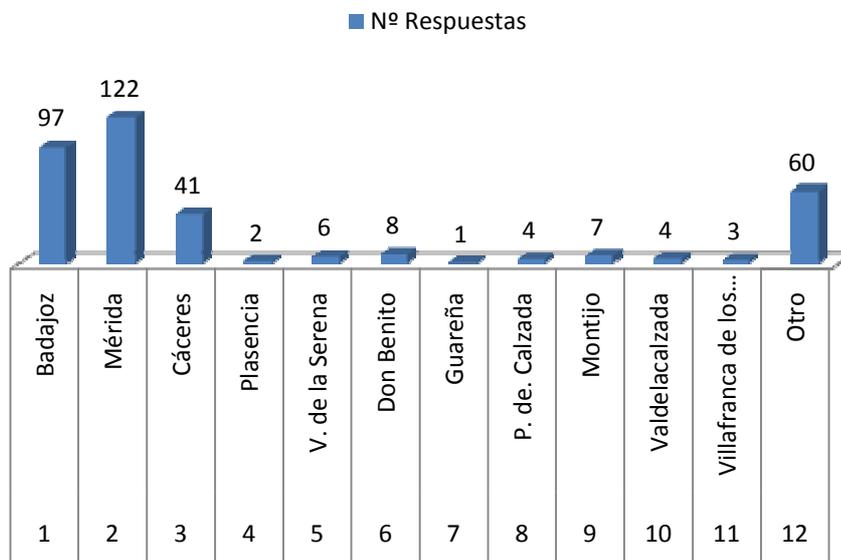


Grafico 1.

Tal y como se observa en este grafico 1, la población de mayor procedencia es Mérida con un 34.26% (122 trabajadores y trabajadoras), seguida de Badajoz con un 27.24% (97 trabajadores y trabajadoras). Llama la atención que el resto de localidades representan un 38.48% (137 personas), que sumado con Badajoz equivalen a un **65.72%** de empleados y empleadas que se desplazan diariamente desde diferentes puntos de la Extremadura hacia la ciudad de Mérida.

Edad

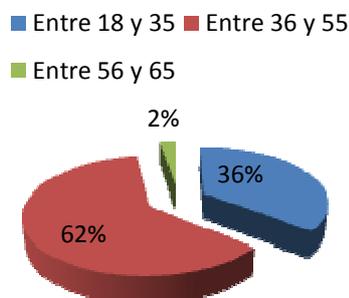


Grafico 2.

Sexo

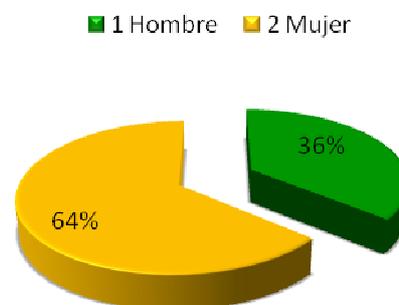


Grafico 3.

En cuanto a las variables de edad y sexo observamos la siguiente situación:

- El intervalo de frecuencia de edad predominante esta entre los 36 y 55 años.
- En cuanto al genero de este estudio, la muestra ha arrojado una clara descompensación. Como se observa en el gráfico 3 el 64% de esta muestra lo constituyen mujeres. Este indicador es subceptible para ser estudiado dentro del marco de las políticas actuales de igualdad.

5.4. Análisis de los resultados

5.4.1. Datos Generales:

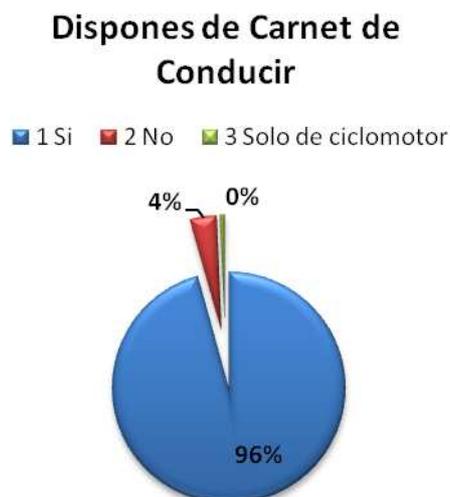


Grafico 4.

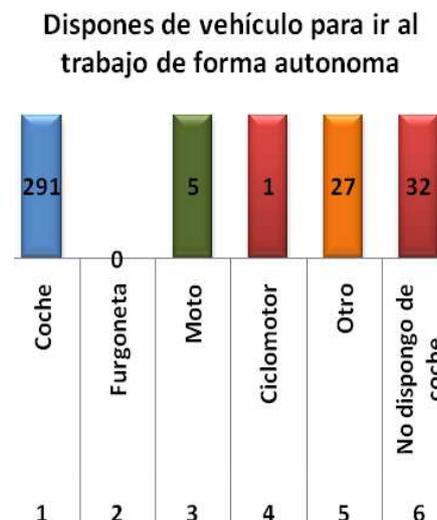
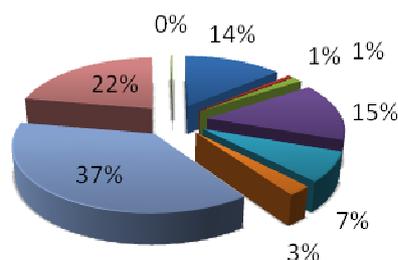


Grafico 5.

- El 96% de la muestra dispone de carnet de conducir, a esto se suma que el 81.74% (291 personas encuestadas) cuenta con coche para desplazarse de forma autónoma a su lugar de trabajo.

- Queda claro que la tendencia a utilizar vehículo de motor es potencialmente alta, situación que contribuye a la emisión de gases nocivos, riesgos de accidentalidad, entre muchos otros aspectos.



Medio de Transporte Utilizado

Grafico 5.

Como se observa en el grafico 5, el medio más usado por las personas participantes de este estudio es el coche individual con un 37%, seguido de de un 22% correspondiente al coche compartido. Estos indicadores no alertan sobre la necesidad de reducir las emisiones contaminantes, que ocasionan miles de muertes anuales entre otros efectos sobre la salud y el medio ambiente y nos lleva a la necesidad de adquirir una responsabilidad compartida por toda la ciudadanía.

Horario de la Jornada de Trabajo

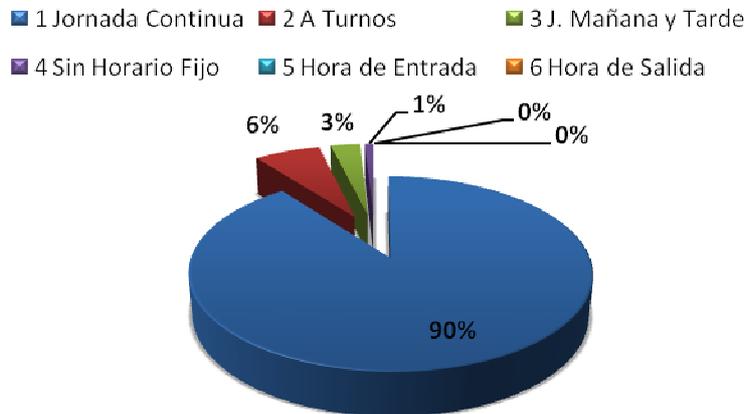


Grafico 6.

En referencia al horario de trabajo se observa que un 90% de la población tiene una jornada continua, un 6% trabaja a turnos, un 3% trabaja de mañana y tarde.

Tiempo Empleado en Llegar al Trabajo

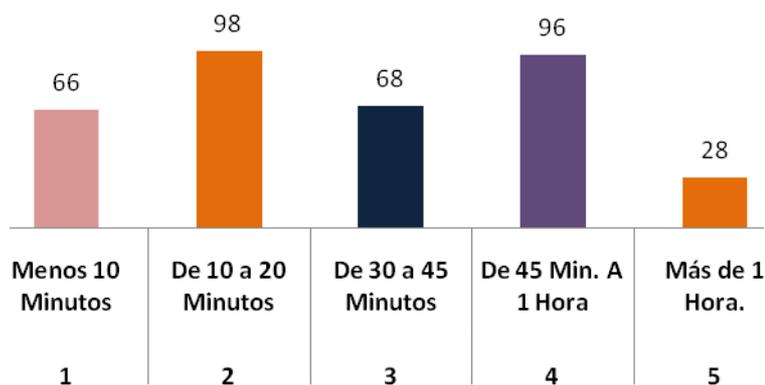


Grafico 7.

En la distribución porcentual de este ítem no sobresale de forma contundente ninguno. Llama la atención que esta situación no guarda

relación con el origen de desplazamiento de la gran mayoría de la población trabajadora.

Distancia en Kilometros (Km.) para Llegar al Trabajo

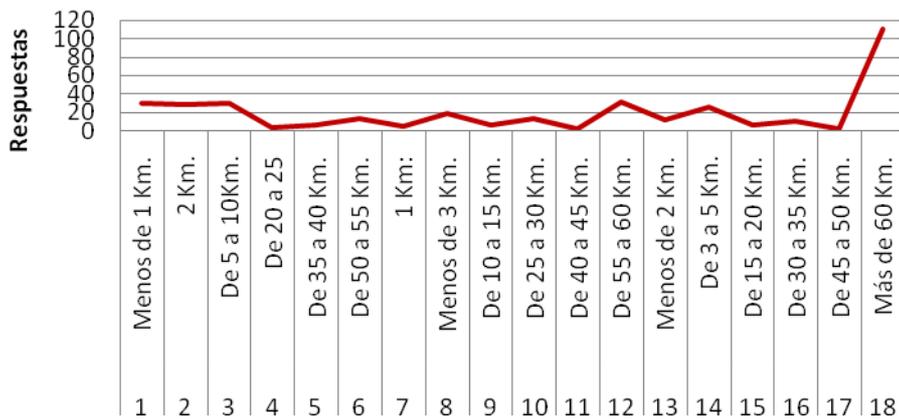


Grafico 8.

En lo relativo a la distancia en Kilómetros que recorre la población trabajadora, se observa que el intervalo de frecuencia más relevante es el 45 a 50 Km. Esta situación confirma la necesidad de hacer uso de vehículo de motor para los desplazamientos.

Tiempo empleado para Aparcar el Coche

- 1 Menos de 10 Min. 2 Más de 10 Min. 3 20 Min.
- 4 Más de 20 Min. 5 No aparca

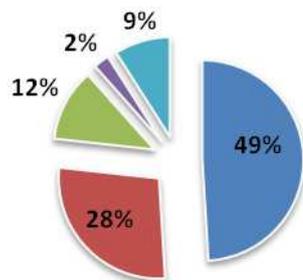
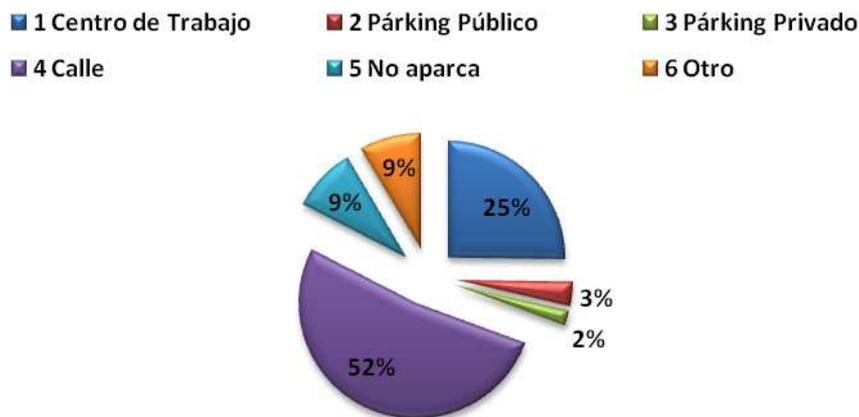


Grafico 9.

En cuanto al tiempo empleado para aparcar el coche el 49% ha opinado que invierte menos de 10 minutos, en contra posición solo el 2% ha indicado que gasta más de 20 minutos.



Donde Aparca en El Trabajo

Grafico 10.

Por otra parte tal y como se observa en la composición porcentual del grafico, el 52% ha dicho que aparca en la calle (alrededor de unas 185 plazas para coche), esto afectaría sensiblemente al espacio publico.

5.4.2. Modalidades De Desplazamiento

En este estudio se ha valorado el conocimiento que tienen la población trabajadora de la Junta de Extremadura en Mérida, acerca de los medios de transporte colectivo que conocen. El grafico 11 refleja el grado de conocimiento que se tiene de estos medios de transporte.

Conoce algún medio de transporte...

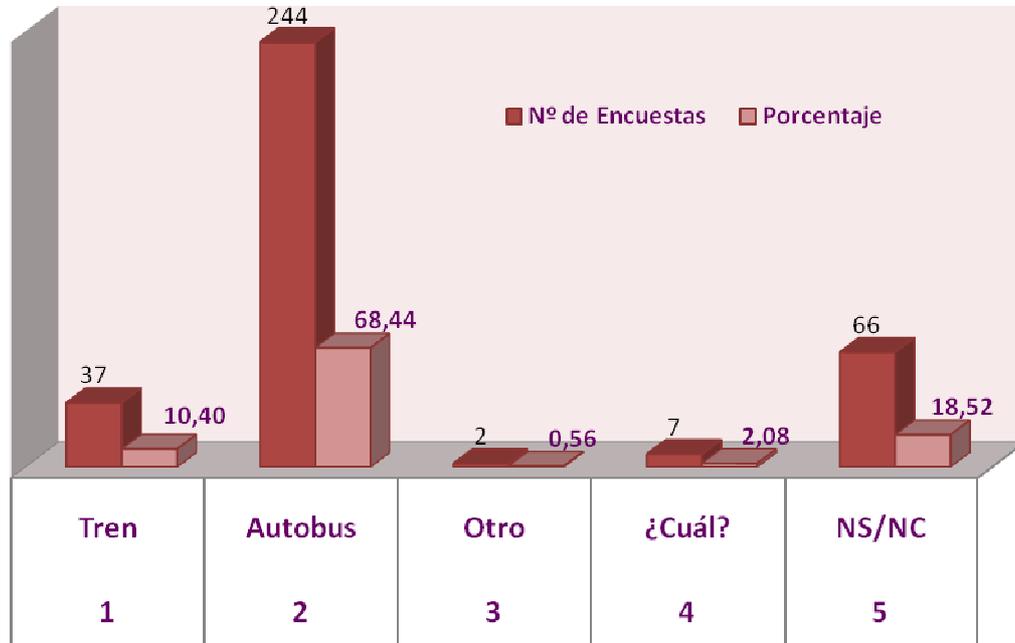


Grafico 11.

A la pregunta ¿conoce algún medio de transporte colectivo que le desplace a su centro de trabajo?, el 68.44 ha respondido que sabe de la existencia del servicio de autobus. Entonces surge el siguiente interrogante ¿porqué no lo utilizan?, la respuesta a esta otra pregunta podría ser por la razón que los horarios y rutas existentes no se ajustan a los horarios de inicio de la jornada laboral.

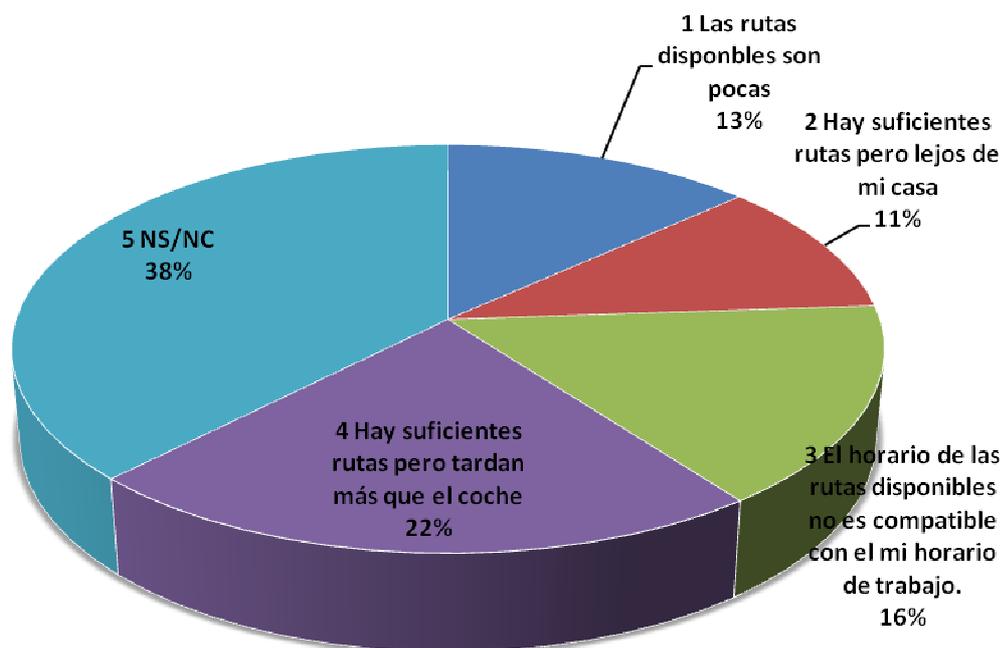


Gráfico 12.

Al formular la pregunta sobre: ¿Porqué no utiliza algún medio de transporte colectivo que le desplase a su centro de trabajo? la respuesta que más ha prevalecido ha sido: No sabe/ No constesta, con un 38%, seguida de “Hay suficientes rutas, pero tardan más que el coche”, con un 22%.

¿Porqué se desplaza a su centro de trabajo en coche?

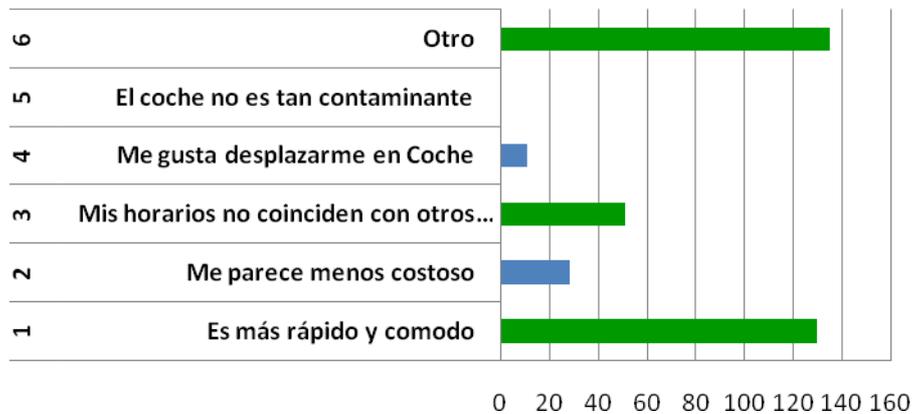


Grafico 13.

Al interrogante formulado en el grafico 13 el 36,5% refiriendose al coche, ha elegido la alternativa “Es más rápido y comodo”. Se observa una postura comoda y un poco egoista por parte del colectivo entrevistado.

5.4.3. Riesgos Medioambientales y Laborales

Mediante las preguntas y graficos que se presentan a continuación, se ha pretendido valorar los riesgos, tanto a nivel de medio ambiente, como de salud laboral que han ocurrido o pueden ocurrir por el actual modelo de movilidad que utiliza el colectivo que trabaja para la Junta de Extremadura en la ciudad Mérida.

¿Has sufrido algún un accidente por motivos de desplamiento a tu centro de trabajo?

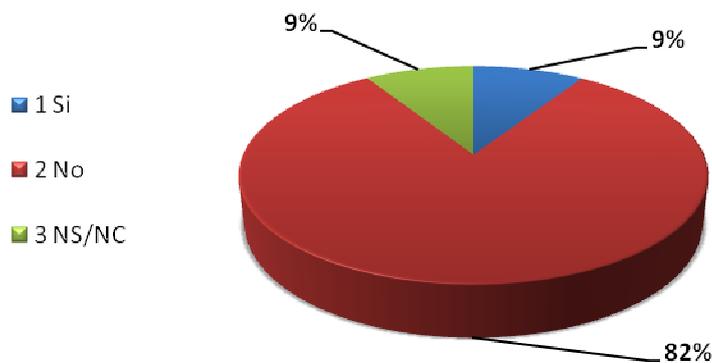


Gráfico 14.

Solo el 9% ha respondido que si, de cara a un 82% que No sabe/ No contesta.

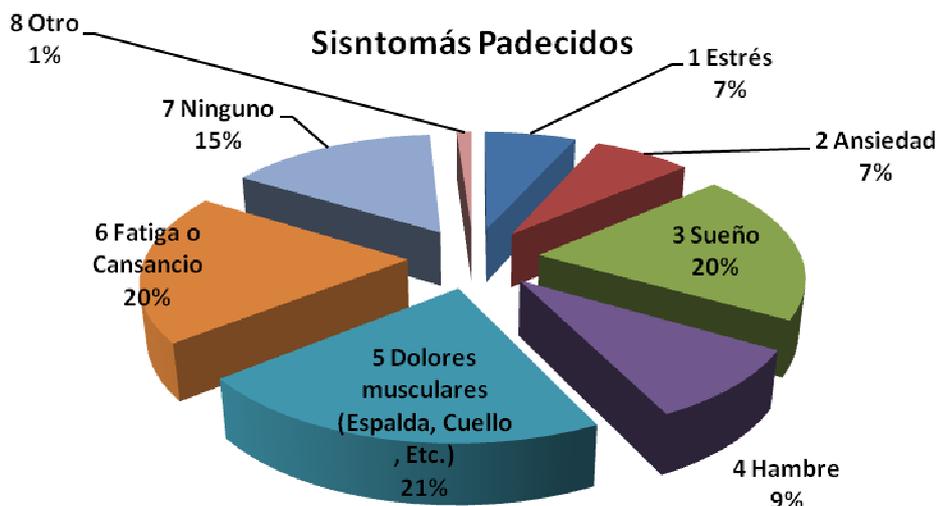


Gráfico 15.

Sin embargo cuando se les ha preguntado por síntomas padecidos por causa de la conducción en trayectos superiores a 10 Km, por los porcentajes obtenidos se evidencia que este item lo tienen bastante claro.

- Un 21% ha expresado que ha padecido dolores musculares (espalda, cuello, etc.).
- Un 20% alega haber padecido fatiga o cansancio. Este mismo porcentaje lo comparte el ítem de sueño.

Combustible que usa el vehículo en el que te desplazas.

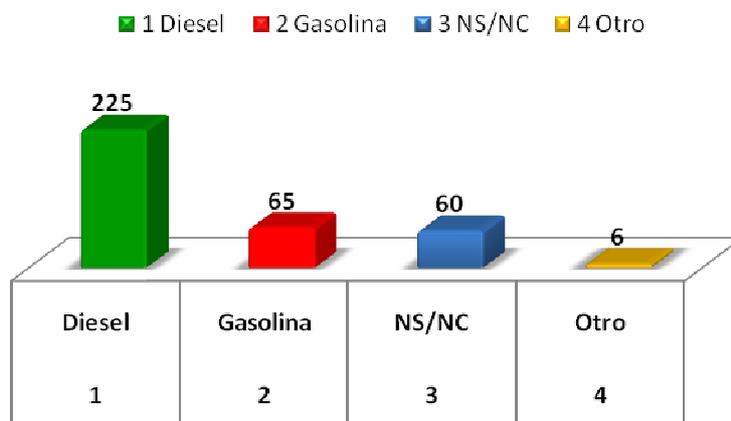


Grafico 16.

De cara a las emisiones de gases nocivos para la atmósfera y para la propia salud de los conductores o conductoras, se observa que el Diesel es el más usado, con 225 respuestas que equivalen a 63.20%.

Las emisiones son, a grandes rasgos, de dos tipos: las de gases de efecto invernadero, que contribuyen al calentamiento global y el cambio climático (CO₂, fundamentalmente), y las de compuestos contaminantes a escala local, que afectan a la calidad de vida de los entornos urbanos y a la salud de las personas (óxidos de nitrógeno, partículas sólidas, hidrocarburos volátiles, monóxido de carbono y dióxido de azufre, principalmente).

5.4.5. Uso De Los Medios De Transporte

El mundo actual no puede entenderse sin integrar la movilidad; sobre todo en las ciudades y áreas metropolitanas, donde se concentran millones de personas y de actividades de todo tipo. La

movilidad es, ciertamente, un derecho que cada individuo puede ejercer dentro de unos determinados límites.

Los ítems que se presentan a continuación han sido formulados para intentar valorar el uso de los medios de transporte que utilizan o emplean los trabajadores y trabajadoras participantes de este estudio.

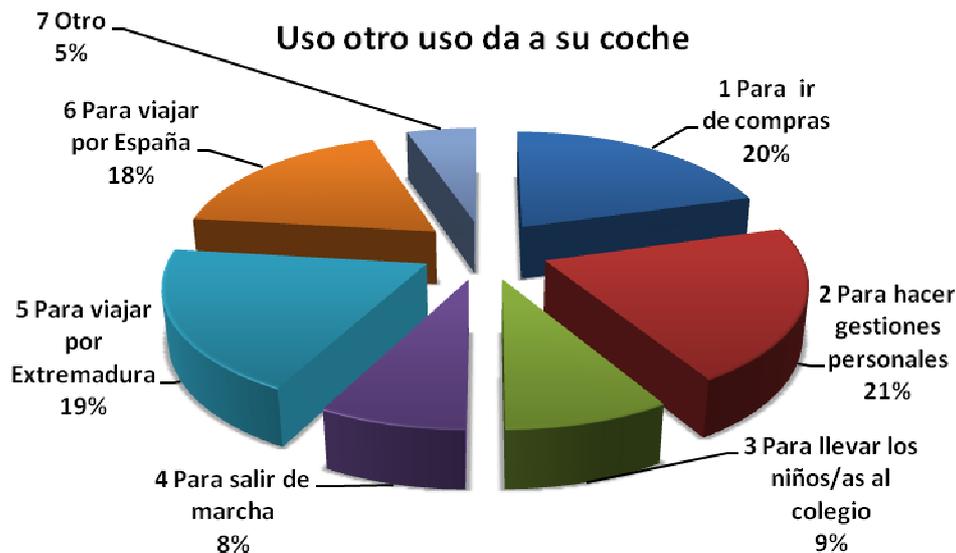


Gráfico 17.

Dentro de los diferentes usos que dan a su coche resalta:

- 20% para ir de compras
- 21% para hacer gestiones personales
- Y así sucesivamente

Por el nivel porcentual de las alternativas seleccionadas, se evidencia la necesidad importante de fomentar un cambio de conciencia, más acorde con la realidad actual, más sensible con el medio natural, y con mayor grado de compromiso social.

¿Ha usado bicicleta para ir al trabajo?

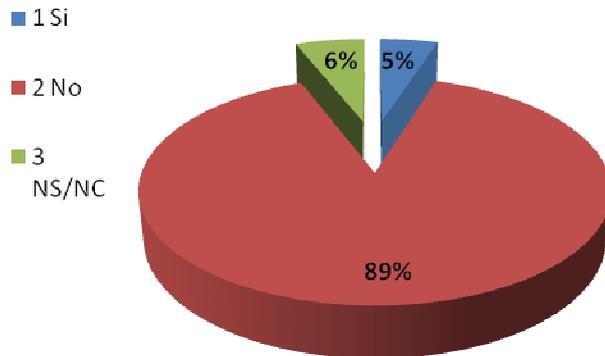


Grafico 18.

En cuanto al uso de la bicicleta para ir al trabajo el 89%, ha expresado de forma contundente que no.

5.5.6. Medidas Que Podrían Mejorar Las Condiciones Ambientales y de Seguridad

Mediante preguntas concretas, orientadas a valorar, posibles medidas que contribuyan a mejorar las condiciones ambientales y de seguridad se han obtenido los siguientes resultados:

¿Su centro de trabajo toma en cuenta el hecho que tenga que desplazarse de otra localidad, para que su horario se adapte a esa circunstancia?

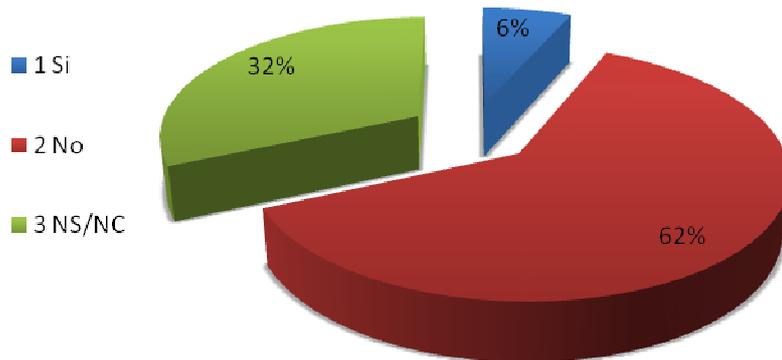


Gráfico 19.

Se observa que el 62% ha dicho de forma contundente que no.

¿Ha recibido formación en prevención de riesgos laborales que estén relacionadas con seguridad y prevención vial?

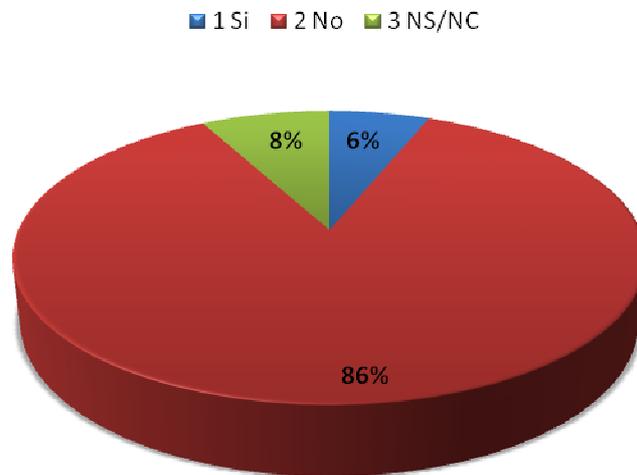


Gráfico 20.

En esta pregunta el 86% ha respondido que no ha recibido formación en prevención de riesgos laborales que estén relacionadas con la seguridad vial.

Existencia de la figura del responsable en temas de movilidad

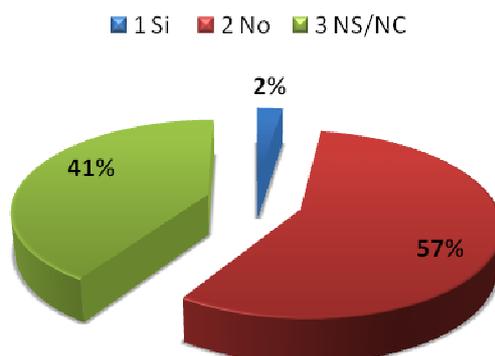


Gráfico 21.

En cuanto a la existencia de la figura de responsable en temas de movilidad el 57% ha expresado que no existe.

¿Si organizase un sistema para compartir el vehículo con otro compañero o compañera para llegar al trabajo...?

Par este ítem se valoró tres posibles alternativas:

- Yo lo Haría
- Me apuntaría
- No me interesa

La respuesta más representativa ha sido, “No me interesa” con 107 respuestas que equivalen a un 30.05%, seguida de, “Yo lo Haría”, con 93 respuestas que corresponden a un 26.12%. El resto de las respuestas se reflejan en el siguiente grafico.

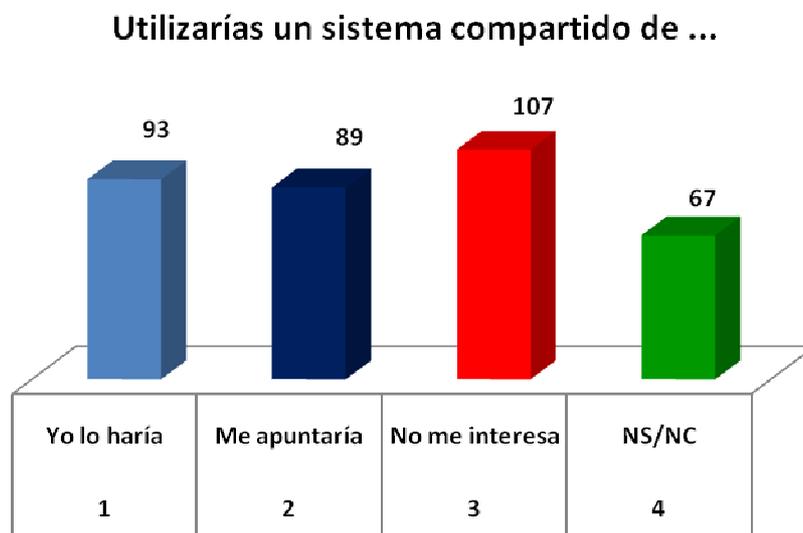


Grafico 22.

Por último se ha dado opción a valorar los aspectos que mejorarían de la movilidad en general, que se exponen en el siguiente gráfico.

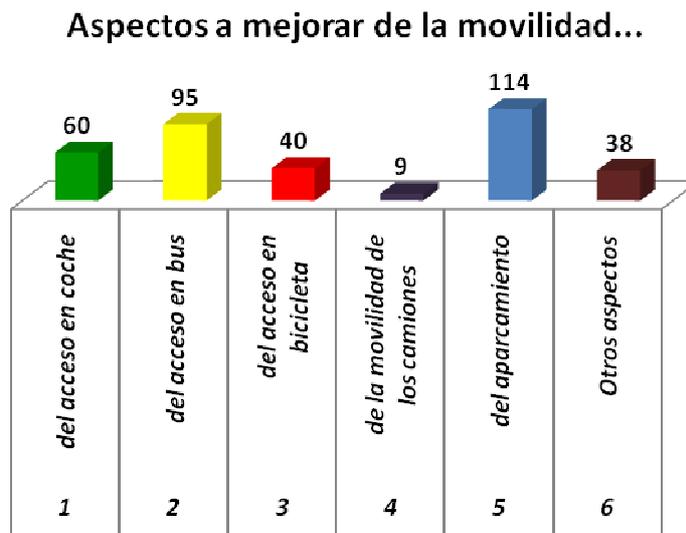


Grafico 23.

Entre estos aspectos sobresale el del aparcamiento con 114 respuestas que equivalen a un 32%, seguido del acceso en bus con un 26.6%. El resto de las respuesta se pueden observar el en grafico de barras.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Una vez aplicado el cuestionario de este estudio, se han obtenido una serie de resultados que a su vez han derivado las siguientes conclusiones:

- Existe un uso masivo e indiscriminado del coche particular en los desplazamientos diarios del personal de la Junta de Extremadura hacia la ciudad de Mérida, lo confirma un 65.72% de las personas entrevistadas.
- El criterio que se tiene para utilizar el coche desde un punto de vista sociológico podría decirse que depende de razones personales como:
 - a. Las alternativas existentes de transporte colectivo, invierten mucho tiempo en su desplazamiento.
 - b. Hay una clara elección de usar el coche porque es mucho más rápido y se invierte menos tiempo. Así lo confirman un, 37% para el uso de coche particular y un 22% para el uso de coche compartido. En total un 59% utiliza coche para llegar a su puesto de trabajo.
- Un porcentaje representativo del colectivo participante en esta encuesta expresó padecer síntomas producidos por conducir más de 10 Km.

Dentro de estos síntomas más representativos encontramos:

- a. 21% para dolores musculares (cuello, espalda, etc.).
 - b. 20% por fatiga y cansancio.
- El uso de combustible fósil es bastante elevado, un 63.20% utiliza Diesel y un 18.25% emplea gasolina, para un total de 81.45%.
 - Otro indicador a tener en cuenta en la utilización que se le da al coche es por motivos de ocio. De los ítems propuestos sobresalen un 21% lo usa para hacer gestiones personales y un 20% para ir de compras, el 59% restante se ha decantado por las demás opciones presentadas (ver grafico 17).

- El uso de la bicicleta es escaso, el 89% ha afirmado que no la usa, esto puede ser consecuencia de que no existe un diseño vial adecuado para circular en bicicleta.
- Un 62% ha expresado que no se toma en cuenta el desplazamiento que hace desde otras zonas distintas a Mérida, para una posible adaptación de su horario de trabajo.
- Al ítem sobre: Ha recibido formación en seguridad vial, el 86% confirmo que no.
- El 57% de la muestra de este estudio no conoce la figura del personal responsable en temas de movilidad.
- Queda claro mediante el análisis total de las respuestas, la poca conciencia y sensibilidad ambiental, el desconocimiento general sobre los riesgos de accidente y daños a la salud originados por los desplazamientos a los lugares de trabajo y en general los diferentes perjuicios que se derivan por el actual modelo de movilidad al medio ambiente.

Una vez analizada la oferta de movilidad para acceder a los centros de trabajo de la Junta de Extremadura en Mérida, así como la demanda y los hábitos de movilidad de los trabajadores y trabajadoras llegamos, ineludiblemente, a la conclusión de que el acceso se realiza obligatoriamente en coche, es decir disponer de coche se ha convertido en una necesidad para ir a trabajar a por estos empleados y empleadas a las diferentes consejerías, presidencia y vicepresidencia de la Junta de Extremadura.

La oferta insuficiente de servicios colectivos que accedan de forma regular a la ciudad de Mérida, motiva a esta población trabajadora a tener que valerse de los vehículos de motor particulares para poder llegar a sus puestos de trabajo.

Un ejemplo claro de esta situación es la oferta de líneas de autobús disponibles desde Badajoz capital hacia la ciudad de Mérida (solo hay en todo el día 9 salidas de autobús disponibles) y viceversa Mérida - Badajoz, tal y como se observa en el siguiente cuadro:

horas de salida:

SALIDAS DESDE:	
BADAJEZ A MERIDA	MERIDA A BADAJEZ
6:45	7:00
8:30	8:00
11:30	8:45
13:00	10:30
13:45	13:00
15:00	14:50
17:00	15:40
19:30	18:00
21:30	19:20

Datos suministrados por la estación de autobuses de Badajoz.

Nos centramos en las horas habituales de inicio de la jornada laboral (8:00 o 9:00 de la mañana), observamos que la oferta de autobús para esa hora es muy limitada. Situación muy similar para la vuelta.

Al alto coste que, pagan el colectivo trabajador, debemos añadir los riesgos medio ambientales y a la propia salud y en general como consecuencia de las externalidades negativas generadas por el uso generalizado del coche, tales como:

- La contaminación atmosférica que perjudica la salud de las personas.
- Las emisiones de CO₂ que contribuyen al calentamiento global.
- El despilfarro energético por el uso extensivo e ineficiente de los combustibles fósiles (escasos).
- La elevada accidentalidad que repercute en los trabajadoras y trabajadores directamente implicados.
- Descensos en la producción o prestación de servicios y por consecuencia aumento del absentismo y bajas laborales.

Además de los impactos descritos, el uso masivo del coche provoca la congestión de tráfico, lo cual genera estrés y cansancio en las personas conductoras, pero también retrasos o llegadas tarde a su sitio de trabajo incidiendo en la calidad del servicio prestado.

Eso por nombrar algunos de los costes socioeconómicos derivados del uso y abuso del coche que demasiadas veces no se tienen en cuenta en el balance o consecuencias que conlleva por apostar por el modelo de movilidad que actualmente se está gestionando, lo cual finalmente, influye negativamente en la calidad de vida y el bienestar de toda la ciudadanía.

PROPUESTAS

7. PROPUESTAS

Una vez esbozadas las anteriores conclusiones, con el ánimo de hacer un pequeño aporte y avanzar, desde **CCOO** Extremadura se plantean las siguientes propuestas:

- Crear un órgano estable de participación y concertación constituido por todos los agentes vinculados a la temática de movilidad relacionada con la movilidad a los centros de trabajo de la Junta de Extremadura en Mérida: Junta de Extremadura, CCOO a través de los representantes del colectivo trabajador, los propios trabajadores y trabajadoras, entidades con competencias territoriales y de movilidad y los operadores de transporte. Impulsar y crear esta mesa constituye un hito importante, ya que demuestra la voluntad colectiva de ir transformando las pautas de movilidad.
- Desarrollar e implementar un plan de movilidad que tenga por objetivos los lineamientos establecidos por el estado español en materia de movilidad.
- Estimular el uso de transporte colectivo: una opción es fomentar la intermodalidad entre tren y el autobús, mediante la habilitación de más líneas de autobuses en las horas de alta demanda de este colectivo trabajador e igual medida para las líneas de tren que se ofertan. Para ello se requiere una intervención del ente estatal autonómico competente en temas de movilidad, proyectando una imagen integrada ante la población usuaria, a su vez que se les ofrece facilidades de uso.
- Recuperación del transporte público de empresa: implantando uno o más servicios de autobús de empresa, es una de las medidas que reduce de forma más radical el número de vehículos privados en circulación. La forma más habitual de realizar un servicio de estas características es alquilando autocares a un operador de transporte que se dedique a ello.

Esto ofrece otras ventajas y es que cuando este autocar no está realizando tareas de transporte privado, el autocar puede incorporarse como vehículo de transporte público colectivo regular.

- La gestión del aparcamiento, ofrece control del espacio de las calles y en general de las vías públicas.
- Potenciar el uso eficiente del automóvil: a través de de la modalidad de coche compartido o carpooling, es una opción que consiste en optimizar el uso del vehículo privado para reducir el número de circulación. Dado que la ocupación media de los automóviles que llegan a la ciudad de Mérida es de solo 1 persona – es decir para transportar 100 trabajadores o trabajadoras se utilizan 84 vehículos - aumentando la ocupación hasta una media de 3 personas por vehículo se consigue un reducción del número hasta 34.
- Proponer en la negociación colectiva la integración de cláusulas concretas que favorezcan la buena gestión de medidas que beneficien la implantación del plan de movilidad.
- La negociación colectiva puede establecer como criterios para la gestión de la movilidad la diversidad de situaciones personales, especialmente para los colectivos con más desigualdades en materia de movilidad: mujeres, inmigrantes, jóvenes y personas con discapacidad funcional. La intención es incentivar el encuentro de alternativas personalizadas en relación con problemas de movilidad.
- Implementar y desarrollar campañas de formación encaminadas a sensibilizar a los empleados y empleadas de la Junta de Extremadura, sobre el uso eficiente de los medios de transporte que utilizan para su desplazamiento a los centros de trabajo.

La movilidad sostenible es más segura, equitativa, saludable, eficiente, económica y competitiva; pero exige comunicación, dialogo y consenso.

Por ese motivo **CCOO** participa activamente en la construcción de esta nueva realidad, en la gestión de nuevas alternativas de movilidad, impulsando numerosas actuaciones y realizando una importante labor de información, sensibilización, formación y creación de espacios de participación de trabajadores y trabajadoras, ciudadanía en general, empresas, entes estatales, entre otros.

BIBLIOGRAFIA

8. BIBLIOGRAFIA

- Las emisiones de gases de invernadero por comunidades autónomas en España en 2007.

- Inventarios nacionales de emisiones a la atmósfera 1990-2008 - Ministerio De Medio Ambiente, Y Medio Rural Y Marino - secretaria de estado de cambio climático dirección general de calidad y evaluación ambiental unidad de información ambiental estratégica.

- - Inventarios de gases de efecto invernadero de España. Edición 2010 (serie 1990 – 2008). Sumario de resultados. Ministerio De Medio Ambiente, Y Medio Rural Y Marino.

- Catálogo de buenas prácticas en la movilidad al trabajo. CCOO, ISTAS.2006.

- Como avanzar hacia la movilidad de los trabajadores y trabajadoras más sostenible. CCOO, ISTAS.2008.

- La movilidad al trabajo + sostenible. CCOO, ISTAS. 2008.

- Estudio sobre consumo de transporte en Extremadura. Movilidad a los Centros de Trabajo. CCOO Extremadura.2009.

ANEXOS