ESTUDIO SOBRE CONSUMO DE TRANSPORTE EN EXTREMADURA:

movilidad a los centros de trabajo





Consumo de Transporte en Extremadura: movilidad a los centros de trabajo.-

Promotor del Estudio

Unión Regional de CC.OO. 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

Unión Regional de CC.OO. de Extremadura

Índice





Pág	ina
1 INTRODUCCIÓN	7
2JUSTIFICACIÓN Y MARCO DE REFERENCIA	.10
3CONTEXTO SOCIOECONÓMICO	.18
4 OBJETIVOS Y METODOLOGÍA	.27
5 ESTUDIO CUANTITATIVO	.30
5.1. Diseño del Estudio	
5.2. Ficha Técnica	
5.3. Distribución de la Muestra5.4. Análisis de los Resultados	
5.4.1 Datos Generales	33
5.4.2 Movilidad al centro de trabajo	
5.4.3 Desplazamiento en coche o moto	
5.4.4 Desplazamiento en transporte público, bicicleta o a pie	
5.4.5 Conciencia medioambiental	46
6 CONCLUSIONES	49
7 ALGUNAS PROPUESTAS	53
8 FUENTES BIBLIOGRÁFICAS	57
9 ANEXOS	
9.1. Anexo: Cuestionario	59



Introducción





1. INTRODUCCIÓN.-

La movilidad es una necesidad básica en el siglo en el que vivimos y condiciona claramente el día a día en las ciudades y pueblos de todo el mundo. Sin embargo, y según la opinión de numerosos especialistas de todos los ámbitos científicos, el actual modelo es insostenible en el tiempo, debido a numerosas causas pero fundamentalmente a su elevadísimo coste para la calidad de vida de los trabajadores y ciudadanos así como para el medio ambiente. El transporte es uno de los principales generadores de los llamados GEI, gases de efecto invernadero, y por lo tanto del cambio climático, a la vez que menoscaba la salud laboral y pública de trabajadores y ciudadanos.

En la actualidad, el transporte y sus consecuencias son un tema clave de la vida política y social, ya que forma parte de la dinámica cotidiana de nuestras ciudades. Los ciudadanos valoran la movilidad como un bien, entendiendo que la demanda de transporte supone siempre un problema colectivo y social, en el disponer continuo entre la población, de las distintas modalidades de transporte que se nos presenta.

Ante la gran dedicación de tiempo para desplazarse, el coste económico que supone, las incomodidades que conlleva, la contaminación ambiental originada por los medios motorizados y el mayor consumo de espacio público en favor del viario, se hace evidente la complejidad que rodea al transporte en las ciudades, sobre todo a la hora de desplazarse al trabajo. El acceso a los centros de trabajo es una parte más del transporte, y los desplazamientos por motivos laborales suponen un tercio de la movilidad general.

El actual modelo de transporte al trabajo deteriora de forma sustancial la calidad de vida de los trabajadores y ciudadanos, que ven prolongada su jornada laboral al destinar parte de su tiempo a acceder a su puesto de trabajo. Está en juego la salud laboral de los trabajadores por las consecuencias que se le atribuye al transporte a los centros de trabajo: estrés, ansiedad, cansancio. Además, cientos de trabajadores mueren en los desplazamientos *in itínere* que son cada vez más inseguros.



Conciliar el desarrollo tecnológico, ciudadanos y medio ambiente no es tarea fácil. Debemos encontrar un equilibrio que nos permita seguir disfrutando de las comodidades que ahora tenemos sin destruir el planeta en que vivimos. Todos los aspectos que afectan a la movilidad y los desplazamientos son realmente delicados, pues los medios de transporte, sobre todo los automóviles, son una de las principales fuentes de contaminación. Por otro lado, no podemos concebir nuestra vida sin libertad de movimientos.

La movilidad sostenible y segura de los desplazamientos al centro de trabajo se convierte de esta forma en un nuevo reto político, sindical y ambiental. Es necesario satisfacer las necesidades de transporte de las personas de una forma respetuosa con nuestra salud y con el entorno natural que nos rodea.



Justificación y Marco de Referencia



2. JUSTIFICACIÓN Y MARCO DE REFERENCIA.-

En la medida que avanza y cambia la sociedad, se transforman también las posibilidades y dimensiones de la movilidad para las personas que viven y trabajan en Extremadura. Nuestros hábitos y costumbres han cambiado, tanto los laborales como los relativos al tiempo de ocio, y por ello resulta necesario conocer los datos que arrojan dichos cambios y tendencias en relación a esos desplazamientos y las consecuencias que para las personas y medio ambiente tienen.

En las últimas décadas el acceso al trabajo ha modificado de manera importante su reparto modal. Se ha pasado de modos ambientales más racionales y socialmente más seguros como el transporte público, caminar o ir en bicicleta, a otros más contaminantes y peligrosos. Los desplazamientos al trabajo suponen un tercio de la movilidad general; los trabajadores acuden fundamentalmente en modos de transportes motorizados -80%-, y de éstos el vehículo privado abarca la gran mayoría de todos los viajes. Además, y como hemos resaltado, la utilización del vehículo privado es uno de los principales responsables de las emisiones de CO2 a la atmósfera, responsable entre otros del cambio climático.

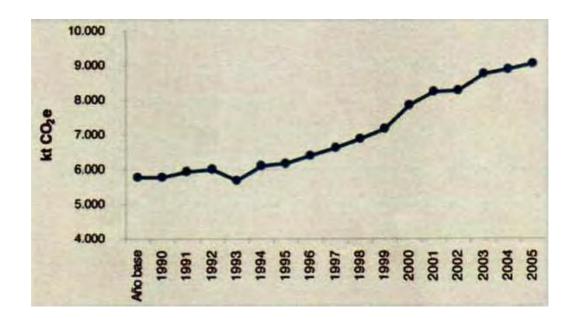
La evolución de emisiones de GEI (gases de efecto invernadero) de Extremadura ha sido importante, pasando de 5.368.000 toneladas de CO2e (la unidad utilizada es la tonelada de CO2 equivalente, que se obtiene de multiplicar las emisiones de los distintos GEI por la capacidad de calentamiento que tienen) en 1990 a 9.063.010 de CO2e en el año 2005 (según recoge el "libro del cambio climático" que edita la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la junta de Extremadura).

El siguiente gráfico recoge las emisiones de GEI en ese periodo (en toneladas de CO2 equivalente) en la región extremeña:









Esta evolución supone que, en el año 2005, las emisiones de GEI habían aumentado un 59% respecto a 1990. Aun así, se puede afirmar que el camino recorrido por Extremadura hasta entonces, en cuanto a emisiones de GEI se refiere, es muy parecido al de España en términos relativos.

Datos más recientes recogidos por Istas-ccoo (Instituto Sindical de Trabajo Ambiente y Salud) y que representan la emisión de GEI en Extremadura en el periodo comprendido entre 1990 y 2007 (Las fuentes básicas para elaborar los datos por CCAA son la Agencia Europea del Medio Ambiente, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, el Ministerio de Economía, el Instituto Nacional de Estadística, el IDAE, Repsol, Gas Natural, UNESA, Iberdrola, Endesa y REE, y los anuarios estadísticos elaborados por las propias comunidades autónomas), nos revelan que las emisiones de gases de efecto invernadero han aumentado en nuestra región un 68,5%, cifra muy superior al crecimiento medio de España, 53,4%. Las emisiones de Extremadura representan el 2,05% del total de España.



Tabla Evolución de las emisiones de GEI de Extremadura. 1990-2007. Fuente: Istas.-

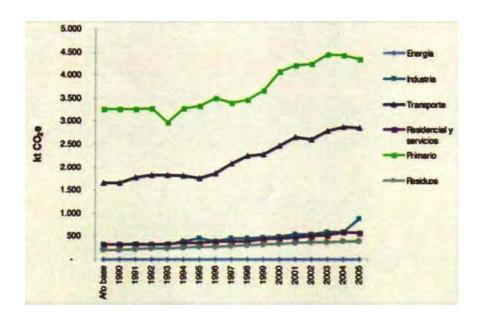
Año	Extremadura	Extremadura- % España	Total España	Extremadura	España Año/base
1990	5.368	1,9%	287.687	100,0%	99,3%
1991	5.416	1,8%	294.374	100,9%	101,6%
1992	5.504	1,8%	301.667	102,5%	104,1%
1993	5.280	1,8%	290.336	98,4%	100,2%
1994	5.660	1,8%	306,646	105,4%	105,8%
1995	5.693	1,8%	318,778	106,1%	110,0%
1996	5.953	1,9%	311.283	110,9%	107,4%
1997	6.181	1,9%	332.250	115,1%	114,7%
1998	6.421	1,9%	342.431	119,6%	118,2%
1999	6.731	1,8%	370.661	125,4%	127,9%
2000	7.353	1,9%	384.981	137,0%	132,9%
2001	7.718	2,0%	385.462	143,8%	133,0%
2002	7.742	1,9%	402.621	144,2%	138,9%
2003	8.133	2,0%	410.137	151,5%	141,5%
2004	8.381	2,0%	426.039	156,1%	147,0%
2005	8.542	1,9%	440.887	159,1%	152,1%
2006	8.994	2,1%	433.339	167,5%	149,5%
2007	9.043	2,0%	441.356	168,5%	152,3%

La evolución de las emisiones de GEI en Extremadura se debe principalmente a dos sectores, el sector primario, que engloba las actividades agrícolas y ganaderas y *el sector transporte*.

Según datos del Ministerio de Medio Ambiente ("Inventario Nacional de Emisiones a la Atmósfera 1990-2006") la mayor importancia en emisiones corresponde a los sectores primario y transporte, sin embargo el sector industrial ha tenido una evolución más acentuada en el periodo 1990-2005, aunque hasta el momento ha representado una parte muy pequeña de las emisiones totales.

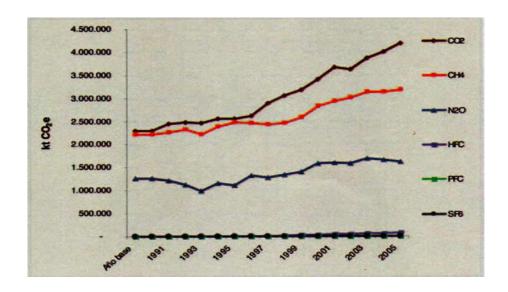


Gráfico Evolución de las emisiones de GEI sectoriales en Extremadura. Fuente: Ministerio de Medio Ambiente.



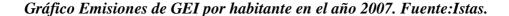
En cuanto a las emisiones de los diferentes GEI, el gas que más se emite en la Comunidad de Extremadura es el CO2, seguido del CH4 y del N2O. En el año 2005 dichos gases representaron respectivamente el 46%, 35% y 18% del total de emisiones. La emisión del CO2 se debe principalmente *al transporte* y la industria.

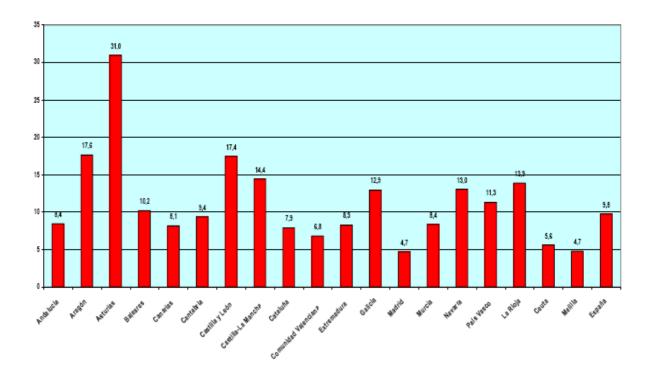
Gráfico Evolución de los diferentes GEI en Extremadura. Fuente: Ministerio de Medio Ambiente.





Por otra parte, y volviendo a los datos aportados por Istas sobre las emisiones de GEI por CC.AA. en España en 2007, las emisiones de GEI por habitante en toneladas supone en España en ese año, 10 t/habitante. Extremadura presenta valores iguales a 8 t/habitante.





Por CC.AA. y en el periodo comprendido entre 1990 y 2007, los mayores aumentos se han producido en Andalucía, Canarias, País Valencià, Murcia, La Rioja, Illes Balears, *Extremadura*, Navarra y Madrid. Las CC.AA. donde menos han aumentado las emisiones son Asturias, Castilla y León, Galicia y Aragón, que además no superan la media de España.

La siguiente tabla nos muestra la evolucón de las emisiones de GEI por Comunidades Autónomas en el periodo 1990 a 2007.





CC.AA.	<u>GEI 2007</u>
	(1990=100
Andalucía	185,36
Aragón	141,35
Asturias	121,46
Illes Balears	175,21
Canarias	195,27
Cantabria	148,32
Castilla y León	123,89
Castilla-La Mancha	155,24
Catalunya	149,86
País Valencià	184,91
Extremadura	168,46
Galicia	125,10
Madrid	175,92
Murcia	198,98
Navarra	178,54
Euskadi	145,58
La Rioja	228,38
Ceuta	151,06
Melilla	169,59

Con estos datos, que nos sirven de marco de referencia, destaca el sector transporte como gran contribuidor de emisiones de GEI, vertiendo a la atmósfera decenas de toneladas de CO2. Sobre todo en el contexto urbano, ya que más del 50% de las emisiones del sector transporte se emiten en el entorno de nuestras grandes ciudades.

Partiendo de esta premisa, el objetivo de este estudio se centrará en las ciudades con mayor número de habitantes de la Comunidad Autónoma de Extremadura; Badajoz, Cáceres, Mérida y Plasencia, en las que conviven la mayor parte de los modos de transporte disponibles para los trabajadores y ciudadanos, incluido el autobús urbano como exponente del transporte colectivo, y que no existen en entornos rurales.



En este marco de consumo de transporte en el ámbito laboral, urge la necesidad de desarrollar acciones y estrategias educativas, formativas y de concienciación dirigidas a fomentar un consumo racional de los recursos y una actividad más respetuosa con el medio ambiente. Por eso, CC.OO. de Extremadura quiere con este proyecto ser una herramienta útil para gestionar la movilidad de los trabajadores a sus centros de trabajo, ayudando a mejorar las condiciones en las que se desarrolla el trabajo y la vida de las personas.



Contexto Socieconómico





3. CONTEXTO SOCIECONÓMICO.-

El objetivo de este apartado es presentar los datos estadísticos más representativos sobre las ciudades de Badajoz, Cáceres, Mérida y Plasencia, a fin de facilitar una visión general del entorno socioeconómico en el cual se ha desarrollado la encuesta sobre consumo de transporte en Extremadura.

BADAJOZ

Demografía. Fuente Padrón Municipal 2008.-

Estructura de la población

>84 80-84 75-79 70-74 65-69 60-64 55-59 50-54 45-49 40-44 35-39 30-34 25-29 20-24 15-19 10-14 5-9 0-4 Hombres Mujeres

Evolución de la población

Año	Total	Hombres	Mujeres
2001	136.319	66.108	70.211
2002	136.851	66.367	70.484
2003	138.415	67.081	71.334
2004	139.135	67.557	71.578
2005	143.019	69.555	73.464
2006	143.748	69.853	73.895
2007	145.257	70.598	74.659
2008	146.832	71.382	75.450





Estructura Productiva. Fuente Tesorería general de la Seguridad Social.-

Trabajadores por sector actividad

Empresas por sector actividad

Total	63.027	1/1/2
No consta	0	0,00%
Servicios	50.689	80,42%
Construcción	6.392	10,14%
Industria	3.361	5,00%
Agricultura	2.585	4,10%

Agricultura	306	5,03%
Industria	375	6,16%
Construcción	600	9,86%
Servicios	4.804	78,95%
No consta	0	0,00%
Total	6.085	

Mercado de Trabajo. Fuente INEM.-

Actividad	Municipio	Provincia	España
- Población de 15 a 64 (1/1/2008)	103.355	459.709	31.851.946
- (Pob 15-64) / (Pob total) x 100	70,39 %	67,09 %	69,01%
- Afiliados a la S. Social (31/12/2008)	60.587	239.973	18.305.613
- (Afiliados SS) / (Pob. 15-64) x 100	58,62 %	52,20 %	57,47%
- Paro registrado (31/3/2009)	14.898	72.758	3.605.402
- (Paro reg) / (Pob 15-64) x 100	14,41 %	15,83 %	11,32%

Parque de Vehículos. Dirección General de Tráfico.-

Vehículos	2006	2007	2008
Total vehículos	92.229	98.424	101.033
- Automóviles	72.987	76.588	78.365
- Camiones	11.747	12.284	12.382
- Motocicletas	5.783	6.562	7.177
- Autobuses	142	144	147
- Tractores industriales	487	542	558
- Otros vehículos	1.083	2.304	2.404
- Índice de motorización (tot. vehíc. x 1.000 hab.)	642	677,59	688,09

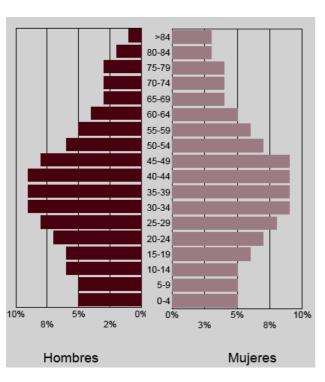




Demografía. Fuente Padrón Municipal 2008.-

Estructura de la población

Evolución de la población



Año	Total	Hombres	Mujeres
2001	82.034	39.479	42.555
2002	84.439	40.636	43.803
2003	87.088	41.870	45.218
2004	88.245	42.433	45.812
2005	89.029	42.801	46.228
2006	90.218	43.383	46.835
2007	90.802	43.700	47.102
2008	92.187	44.397	47.790

Estructura Productiva. Fuente Tesorería general de la Seguridad Social.-

Trabajadores por sector actividad

Total	48.498	9,69,19
No consta	0	0,00%
Servicios	39.689	81,84%
Construcción	5.702	11,76%
Industria	2.535	5,00%
Agricultura	572	1,18%

Empresas por sector actividad

Agricultura	236	5,25%
Industria	229	5,10%
Construcción	527	11,73%
Servicios	3.500	77,92%
No consta	0	0,00%
Total	4.492	





Mercado de Trabajo. Fuente INEM.-

Actividad	Municipio	Provincia	España
- Población de 15 a 64 (1/1/2008)	65.395	271.403	31.851.946
- (Pob 15-64) / (Pob total) x 100	70,94 %	65,79 %	69,01%
- Afiliados a la S. Social (31/12/2008)	46.306	144.920	18.305.613
- (Afiliados SS) / (Pob. 15-64) x 100	70,81 %	53,40 %	57,47%
- Paro registrado (31/3/2009)	35.906	35.906	3.605.402
- (Paro reg) / (Pob 15-64) x 100	54,91 %	13,23 %	11,32%

Parque de Vehículos. Dirección General de Tráfico.-

Vehiculos	2006	2007	2008
Total vehículos	57.051	60.541	62.063
- Automóviles	43.505	45.514	46.584
- Camiones	8.647	8.960	8.984
- Motocicletas	3.807	4.305	4.709
- Autobuses	152	149	155
- Tractores industriales	212	227	228
- Otros vehículos	728	1.386	1.403





<u>MÉRIDA</u>

Demografía. Fuente Padrón Municipal 2008.-

Estructura de la población

80-84 75-79 70-74 65-69 60-64 50-54 40-44 30-34 25-29 10-14 5-9 0-4 0% 10% Hombres Mujeres

Evolución de la población

Año	Total	Hombres	Mujeres
2001	51.056	24.857	26.199
2002	50.780	24.695	26.085
2003	52.110	25.299	26.811
2004	52.200	25.342	26.858
2005	53.089	25.811	27.278
2006	53.915	26.240	27.675
2007	54.894	26.758	28.136
2008	55.568	27.171	28.397

Estructura Productiva. Fuente Tesorería general de la Seguridad Social.-

<u>Trabajadores por sector actividad</u>

Agricultura	1.179	3,22%
Industria	1.793	5,00%
Construcción	2.494	6,80%
Servicios	31.199	85,09%
No consta	0	0,00%
Total	36.665	

Empresas por sector actividad

Agricultura	147	5,87 %
Industria	167	6,67%
Construcción	278	11,11%
Servicios	1.911	76,35%
No consta	0	0,00%
Total	2.503	1





Actividad	Municipio	Provincia	España
- Población de 15 a 64 (1/1/2008)	38.650	459.709	31.851.946
- (Pob 15-64) / (Pob total) x 100	69,55 %	67,09 %	69,01%
- Afiliados a la S. Social (31/12/2008)	35.990	239.973	18.305.613
- (Afiliados SS) / (Pob. 15-64) x 100	93,12 %	52,20 %	57,47%
- Paro registrado (31/3/2009)	6.189	72.758	3.605.402
- (Paro reg) / (Pob 15-64) x 100	16,01 %	15,83 %	11,32%

Parque de Vehículos. Dirección General de Tráfico.-

Vehículos	2006	2007	2008
Total vehículos	33.665	36.181	37.688
- Automóviles	25.454	26.598	27.533
- Camiones	5.505	5.806	5.990
- Motocicletas	1.678	1.996	2.253
- Autobuses	62	69	63
- Tractores industriales	347	386	430
- Otros vehículos	619	1.326	1.419



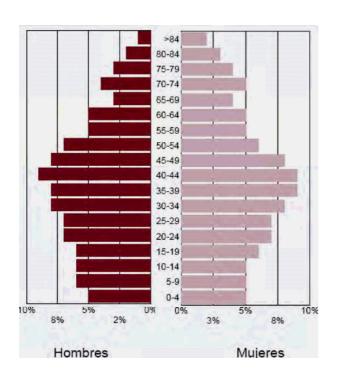


PLASENCIA

Demografía. Fuente Padrón Municipal 2008.-

Estructura de la población

Evolución de la población



Año	Total	Hombres	Mujeres
2001	38.576	18.901	19.675
2002	38.495	18.832	19.663
2003	38.576	18.892	19.684
2004	38.815	18.999	19.816
2005	39.596	19.391	20.205
2006	39.785	19.457	20.328
2007	39.982	19.559	20.423
2008	40.105	19.625	20.480

Estructura Productiva. Fuente Tesorería general de la Seguridad Social.-

Trabajadores por sector actividad

Agricultura	618	3,75%
Industria	1.430	9,00%
Construcción	3.175	19,29%
Servicios	11.236	68,27%
No consta	0	0,00%

16.459

Empresas por sector actividad

Agricultura	94	5,20 %
Industria	114	6,31%
Construcción	305	16,88%
Servicios	1.294	71,61%
No consta	0	0,00%
Total	1 807	



Total



Mercado de Trabajo. Fuente INEM.-

Actividad	Municipio	Provincia	España
- Población de 15 a 64 (1/1/2008)	27.608	271.403	31.851.946
- (Pob 15-64) / (Pob total) x 100	68,84 %	65,79 %	69,01%
- Afiliados a la S. Social (31/12/2008)		144.920	18.305.613
- (Afiliados SS) / (Pob. 15-64) x 100	- %	53,40 %	57,47%
- Paro registrado (31/3/2009)	3.950	35.906	3.605.402
- (Paro reg) / (Pob 15-64) x 100	14,31 %	13,23 %	11,32%

Parque de Vehículos. Dirección General de Tráfico.-

Vehículos	2006	2007	2008
Total vehículos	25.689	27.533	28.274
- Automóviles	19.219	20.233	20.745
- Camiones	4.794	5.028	5.139
- Motocicletas	1.059	1.221	1.316
- Autobuses	31	31	32
- Tractores industriales	201	214	203
- Otros vehículos	385	806	839



Objetivos y Metodología





4. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.-

Objetivos principales del estudio:

- ► Realizar un análisis sobre la movilidad de los extremeños/as a sus centros de trabajo, en las cuatro ciudades con mayor población de la región.
- ► Hacer reflexionar y concienciar sobre el modelo de movilidad del que disponemos en nuestro entorno urbano, para poder así, diseñar estrategias dirigidas hacia un modelo más racional y sostenible para la ciudad y sus ciudadanos, y sobre todo para los trabajadores.
- ► Formular medidas y acciones dirigidas a fomentar un consumo del transporte más racional y respetuoso con el medio ambiente y la sociedad extremeña.

Metodología del estudio:

La metodología que se ha utilizado ha consistido, por una parte en la utilización de distintas fuentes secundarias, como Junta de Extremadura a través de su Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente, Sindicatos (CC.OO.), Ayuntamientos e Internet. Por otra, se ha realizado un análisis cuantitativo a partir de la elaboración de una encuesta dirigida a la población ocupada residente en las ciudades de Badajoz, Cáceres, Mérida y Plasencia. Los datos se analizarán dentro de un marco urbano global.

Se ha desarrollado en un contexto urbano, ya que más del 50% de las emisiones del sector transporte se emiten en el entorno de nuestras grandes ciudades, tal y como se recogía en la justificación del estudio. En ellas conviven la mayor parte de los modos de transporte disponibles para



los trabajadores y ciudadanos, y en las que se producen la mayor concentración de vehículos en sus desplazamientos al trabajo.

La ficha técnica de la encuesta se detalla en el apartado 5.2 del presente estudio.

El uso de esta técnica de investigación social no se ha hecho de forma indiscriminada, sino que se ha tenido en cuenta su distribución según la población de las ciudades en las que se ha desarrollado la encuesta y el destinatario de la misma.

El trabajo de campo se realizó en colaboración con las sedes de CC.OO. en Cáceres y Badajoz y algunas asociaciones de consumidores.



Estudio Cuantitativo





5. ESTUDIO CUANTITATIVO.-

5.1. Diseño del Estudio.-

El objetivo de este estudio es investigar la movilidad de los trabajadores extremeños/as residentes en las ciudades con mayor población de la región a sus centros de trabajo a fin de:

- Conocer los hábitos en cuanto a desplazamientos laborales de los diferentes sectores.
- Horarios, distancias a recorrer, y tiempo empleado en los desplazamientos.
- Saber cuáles son las razones por las que se elige un medio transporte y no otro.
- Entender como consumidores de transportes, el papel que juega el medio ambiente.
- ■Para alcanzar los objetivos propuestos en este estudio se ha diseñado un cuestionario dirigido a la población ocupada residentes en las ciudades de Badajoz, Cáceres, Mérida y Plasencia.
- ■Trata de analizar la opinión y los hábitos de los trabajadores/as residentes en las ciudades con más población de la región extremeña, respecto al uso del transporte en sus desplazamientos a los centros de trabajo. El análisis del contexto urbano se tratará de forma global.
- ■La investigación desarrollada es descriptiva, es decir, describe variables y asociación entre variables. El objeto de la investigación descriptiva consiste en describir y evaluar ciertas características de una situación particular en uno o varios momentos.





5.2. Ficha Técnica.-

Universo:

Población ocupada de Badajoz, Cáceres, Mérida y Plasencia.

Ámbito geográfico:

La Comunidad Autónoma de Extremadura.

Sexo:

Hombres y mujeres

Tamaño de la muestra:

243 entrevistas

Muestra y distribución muestral:

Muestra distribuida con afijación proporcional según población ocupada (15 a 64 años) de las ciudades de Badajoz, Cáceres, Mérida y Plasencia. La selección de las unidades muestrales dentro de cada ciudad se ha realizado al azar. Las variables de control sociodemográficas son población, edad, sexo y sector productivo en el que trabaja.

Error de muestreo:

El error para los datos de las muestras de 243 entrevistas es de + 6,0%, calculado bajo la hipótesis de universo infinito con la mayor incertidumbre posible y un error de confianza de 95,5%.

Recogida de Información:

El trabajo de campo ha consistido en entrevistas a domicilio en las ciudades objeto de la encuesta.

Tratamiento de la información:

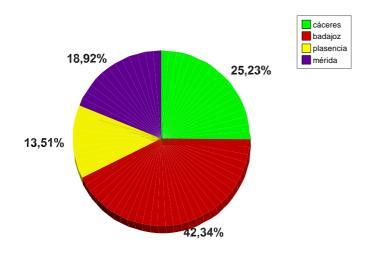
El tratamiento de la información se ha llevado a cabo mediante un programa informático de análisis estadístico.

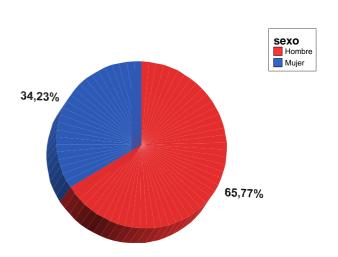




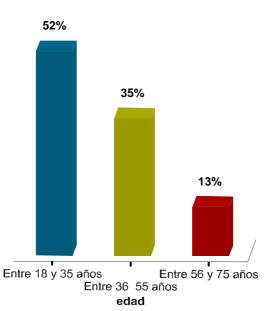
Las *Variables Sociodemográficas* que encabeza el cuestionario son las siguientes: Población, Sexo, Edad y Sector Productivo:

<u>Población</u> <u>Sexo</u>

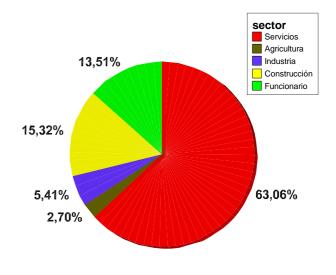




Edad



Sector Productivo

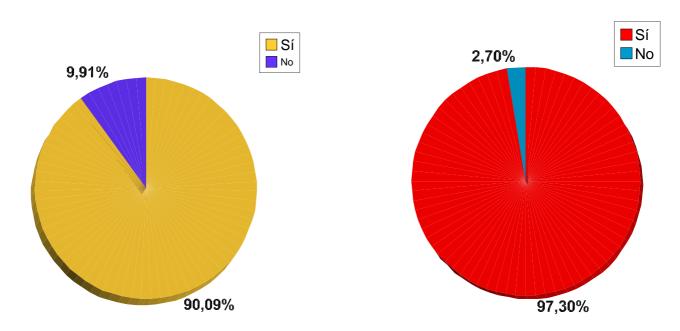






- 5.4. Análisis de los resultados.-
- 5.4.1. <u>Datos generales:</u>

TIENE VEHÍCULO PROPIO? TIENE CARNET DE CONDUCIR?

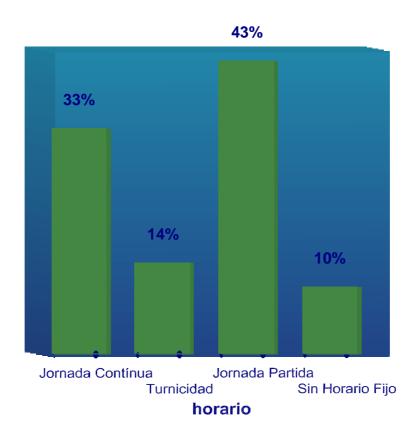


Como puede observarse, casi el 100% de los encuestados poseen permiso de conducir, y el 90% disponen de un vehículo propio. En principio la tendencia entre los trabajadores sería clara en cuanto a su predisposición a utilizar el coche en alguna ocasión para desplazarse.





HORARIO DE TRABAJO



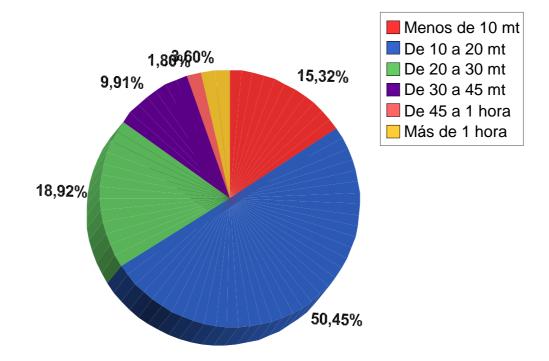
En cuanto al horario de trabajo, un 43% tiene jornada partida, sobre todo en el sector servicios, que es donde trabaja la mayoría de la población ocupada. Les sigue la jornada continua, (funcionarios y sector de la construcción) con un 33%. Con turnicidad el 14% y un 10% sin horario fijo.





5.4.2. Movilidad al centro de trabajo:

TIEMPO EMPLEADO EN LLEGAR AL TRABAJO

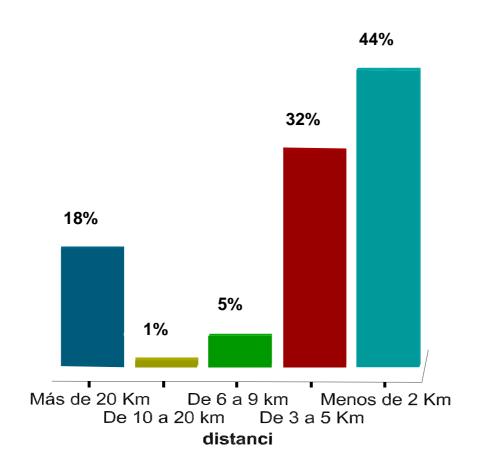


Casi el 66% de los encuestados emplean menos de 20 minutos en llegar al trabajo, lo que demuestra la cercanía entre el hogar y el trabajo. Un 18,9% tarda entre 20 y 30 minutos. Tan solo el 5% emplea entre 45 minutos y una hora, o más de una hora.





DISTANCIA DE CASA AL CENTRO DE TRABAJO



En cuanto a la distancia al trabajo, y en consonancia con el tiempo empleado, el 44% de los encuestados recorren menos de 2 km de sus casas al centro de trabajo, y el 32% entre 3 y 5 Km. Estos resultados son esperables ya que gran parte pertenecen al sector servicios, ubicados la gran mayoría en el centro de la ciudad. Las distancias intermedias son menos significativas, pero el 18% recorren más de 20 km, representando a aquellos que trabajan fuera de la ciudad de residencia.





MODALIDADES DE DESPLAZAMIENTO

MODALIDAD DE DESPLAZAMIENTO	%
A pie	30,2%
Bicicleta	4.5%
Motocicleta o Ciclomotor	3,6%
Autobús	10,8%
Autobús de empresa	2,7%
Tren	2,7%
Coche solo	34,6%
Coche compartido	10,8%
Otros	-

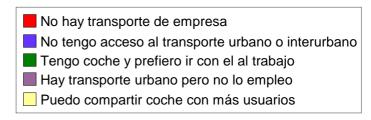
Como se puede observar, e independientemente de la distancia existente entre los hogares y el trabajo, el coche particular destaca por encima del resto de modalidades de transporte, con un 34,6% del total. A esto hay sumarle el coche compartido y la moto con valores cercanos al 14%, con lo que el vehículo motorizado privado supone más del 48%. Le sigue con un importante 30% la opción de caminar al trabajo. El autobús urbano unido al de empresa superan valores del 13%. El resto de modalidades tiene menos peso dentro del conjunto, la bicicleta con el 4,5 % o el tren con un 2,7%.

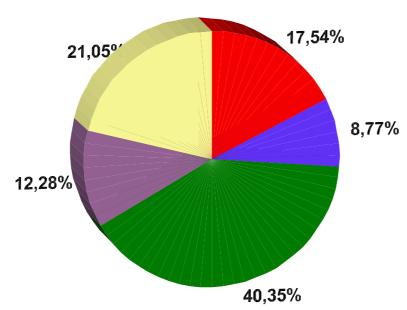




5.4.3. <u>Desplazamiento al trabajo en coche o moto:</u>

RAZONES POR LAS QUE SE DESPLAZA AL TRABAJO EN COCHE O MOTO



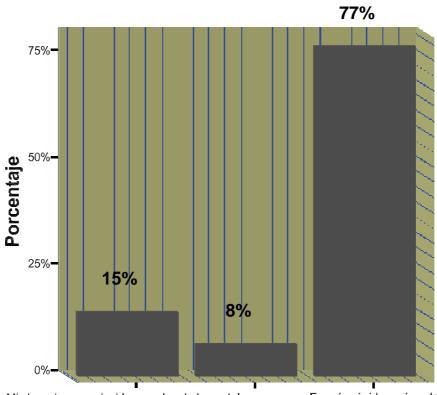


Entre las diferentes razones que dan los encuestados para desplazarse al trabajo en vehículo privado, destaca que el 40,35% afirma que "tengo coche y prefiero ir con el al trabajo" o que pueden compartir coche con más usuarios, 21%. El 17% afirma que va en coche porque no hay transporte de empresa, el 12% no lo usa, y el 8,7% no tiene acceso al transporte urbano o interurbano.





PREFIERO DESPLAZARME EN COCHE O MOTO



Mis horarios no coinciden con los de los autobuses Es más rápido y cómodo No me importa lo que me pueda gastar

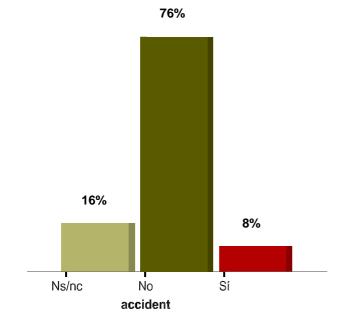
descoche

De los encuestados que prefieren ir al trabajo en coche particular, más del 70% afirman que "es más rápido y cómodo", siendo muy poco significativo otras opciones como "mis horarios no coinciden con los de los autobuses" o "No me importa lo que me pueda gastar", 15% y 8% respectivamente.



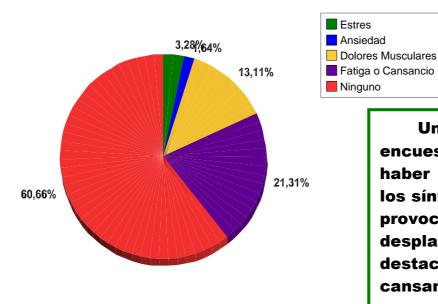


ACCIDENTES "IN ITÍNERE" EN SU EMPRESA ESTE AÑO



Como se puede comprobar, el 76% de los encuestados manifiesta no haber ningún accidente "in itínere" en su empresa durante este año. El 8% manifiesta que sí, mientras que un 16% no sabe o no contesta.

SÍNTOMAS PROVOCADOS POR SU DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO

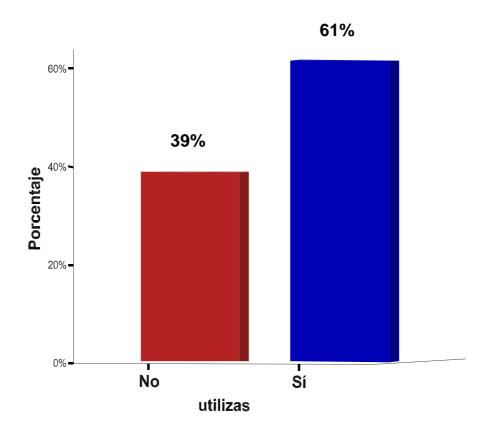


40% Un de los encuestados manifiesta haber padecido alguno de los síntomas más frecuentes provocados por desplazamientos al trabajo, destacando la fatiga cansancio los dolores musculares, menor V en medida el estrés la ansiedad. El 60% no ha sufrido ningún síntoma.





USO DEL COCHE EN TIEMPO DE OCIO



También es muy significativo el uso del vehículo particular en el tiempo de ocio, ya que el 61% manifiesta que sí utiliza el coche el su tiempo de ocio. El 39% manifiesta no utilizarlo.





5.4.4. <u>Desplazamiento al trabajo en transporte público, bicicleta o a pie.</u>

PUEDO UTILIZAR EL TRANSPORTE URBANO PERO:

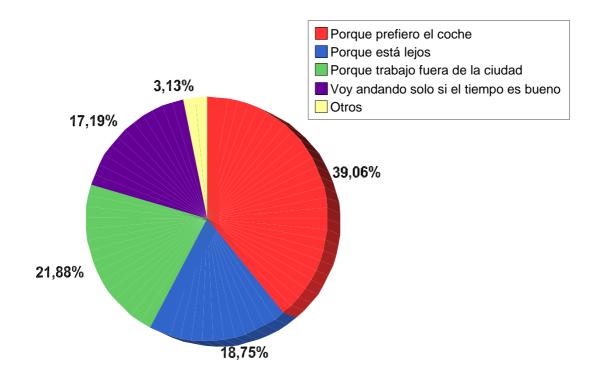
PUEDO UTILIZAR EL BUS PERO	%
LAS PARADAS ESTÁN LEJOS DE CASA	29,7%
MI HORARIO NO COINCIDE CON EL BUS	19,8%
VAN LLENOS Y SON INCÓMODOS	18,2%
NO HAY PARADAS CERCA DEL TRABAJO	12,1%
OTROS MOTIVOS	13,4%

De las razones de no utilizar el bus urbano, aunque puedan hacerlo, destaca el hecho de que las paradas estén lejos de casa y que los horarios no coincidan con los del bus, 29,7% y 19,8% respectivamente. El 18% manifiesta que van llenos y que son incómodos y el 12% que no hay paradas cerca del trabajo.





RAZÓN PRINCIPAL DE NO IR AL TRABAJO A PIE

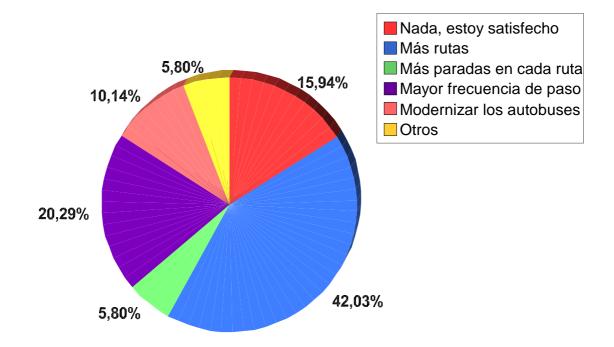


En el caso de preguntar las razones de no ir a pie al trabajo, casi el 40% manifiesta de forma rotunda que prefiere ir en coche, un 21% porque trabaja fuera de la ciudad, y el 18,7% porque está lejos. Es de destacar que el 17% va a pie sólo los días en que el tiempo es bueno.





QUÉ MEJORARÍAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

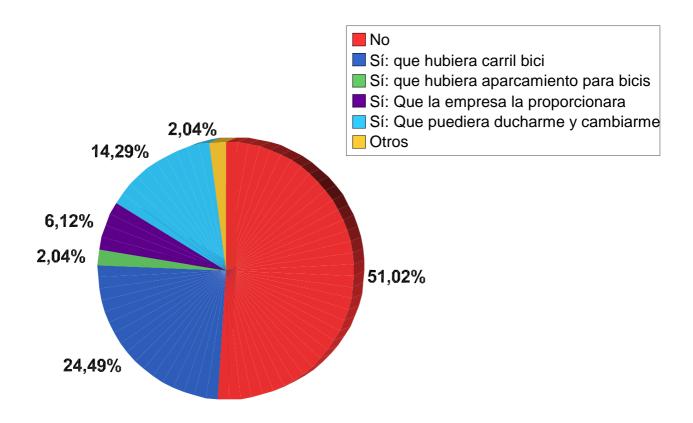


En cuanto al transporte público, aquellos que lo utilizan para desplazarse al trabajo manifiestan que debería haber más rutas el 42%, mayor frecuencia de paso un 20%, modernizar los autobuses el 10%, frente a tan solo un 16% que afirma estar satisfecho con los autobuses de la ciudad.





USARÍAS BICICLETA



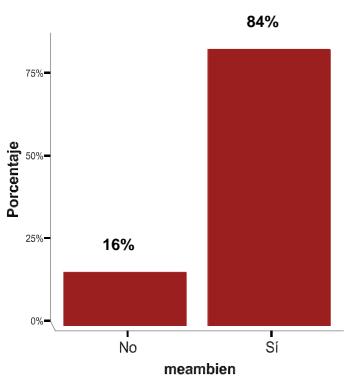
Si observamos el gráfico, comprobamos que en el la mitad de los encuestados (51%), afirma que no iría al trabajo en bicicleta. Los que afirman que sí, lo harían si hubiera carril bici un 24%, o que pudieran ducharse y cambiarse 14%.





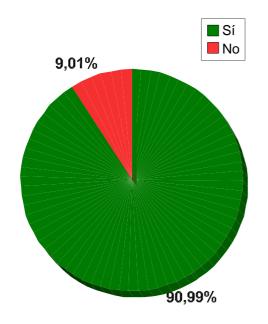
5.4.5. Conciencia Medioambiental

LE PREOCUPA LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE



Sin embargo, preguntados por su preocupación por el medio ambiente, más del 80% manifiesta que sí está preocupado, frente al 16% que no lo está.

CONOCE LA RELACIÓN ENTRE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSPORTE MOTORIZADO

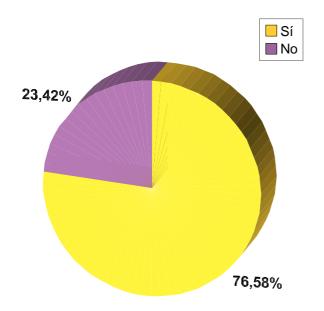


Así mismo, es tajante el porcentaje que afirma conocer la relación entre cambio climático y transporte motorizado. 91% frente al 9%, que manifiesta no conocerlo.





CONOCE ALGUNA CAMPAÑA DE SENIBILIZACIÓN



También responden con rotundidad al afirmar que conocen alguna campaña de sensibilización relacionadas con el medioambiente. ΕI 76,5% sí se ha enterado de alguna campaña, de las que el 38% son relacionadas con la energía, 24% sobre el agua, 17% sobre la contaminación, y 12% sobre el reciclaje.

CAMPAÑA SENSIBILIZACIÓN	% SÍ CONOCEN
SOBRE EL AGUA	24%
SOBRE LA ENERGÍA	38%
SOBRE EL RECICLAJE	12%
SOBRE LA CONTAMINACIÓN	17%
OTROS	9%



Conclusiones





6. CONCLUSIONES.-

Según los resultados obtenidos a partir de la encuesta se deducen las siguientes conclusiones y valoraciones:

- En relación al reparto de trabajadores en los distintos sectores productivos, es de destacar que predominan los trabajadores ocupados en el sector servicios seguido de la construcción, mientras que los sectores más minoritarios siguen siendo industria y agricultura. Este hecho determina en buena parte el modelo de movilidad de las ciudades estudiadas, basada en un uso excesivo del vehículo privado en los desplazamientos diarios a los puestos de trabajo. En este sentido, un dato a destacar es que la distancia de casa al trabajo no influye a la hora de utilizar el coche, pues incluso los que viven relativamente cerca del trabajo siguen empleando el vehículo particular para desplazarse.
- Podemos afirmar por lo tanto que, por encima de todas las conclusiones destaca la utilización masiva del vehículo privado en los desplazamientos diarios al puesto de trabajo. El coche particular se posiciona como primera opción sobre el resto de modalidades de transporte, con un 34,6% del total. A esto hay sumarle el coche compartido y la moto con valores cercanos al 14%, con lo que el vehículo motorizado privado supone más del 48%. Sin embargo la opción de ir caminando alcanza valores importantes, un 30%.
- La utilización del coche depende más de cuestiones sociológicas y personales (rapidez, "falsa" comodidad, en general gusta conducir,...), que de razones de necesidad. Ya que la mayoría de los encuestados son trabajadores del sector servicios, los cuales entre su casa y su lugar de trabajo (normalmente en el centro), apenas tienen 20 minutos, tal y como recoge la encuesta.
- Además hay que destacar la predisposición a dicha utilización del coche, ya que casi el 100% de los encuestados disponen de carné de conducir y de vehículo propio.



- En muchas ocasiones el coche particular es la única opción como medio de transporte al trabajo, ya que o no se dispone de transporte de empresa; o tanto este como el transporte público no da una cobertura satisfactoria. Y otras opciones como la bicicleta o ir andando son inviables por distancias y horarios. Estas modalidades (transporte de empresa, autobús público, bici, ir andando,...) precisan de numerosas reformas, las cuales si se llevasen a cabo potenciarían la utilización de estos medios en detrimento del coche.
- También se obtiene de la encuesta que las causas que determinan optar por una movilidad basada en el vehículo privado para desplazarse al centro de trabajo serían las siguientes:
 - -La creencia equivocada de ser esta opción la mas rápida y cómoda, (acentuándose además en el entorno urbano).
 - -Transporte público poco satisfactorio en cuanto a rutas, número de paradas, horarios...
 - -También se suma una falsa concienciación medioambiental, ya que aunque a la gran mayoría les preocupa el medio ambiente y conocen la relación entre cambio climático y transporte motorizado, los datos revelan que muchos de ellos no dudan en optar por el vehículo privado para desplazarse al trabajo y/o utilizarlo en su tiempo de ocio, teniendo otras opciones más respetuosas con el medio ambiente.
- En cuanto a los accidentes in itínere y otros síntomas provocados por los desplazamientos al trabajo, los datos son importantes, ya que el 8% manifiesta que sí ha habido en este año algún accidente en el desplazamiento de casa al trabajo o viceversa. El 40% de los encuestados manifiesta haber padecido alguno de los síntomas más frecuentes provocados por los desplazamientos al trabajo, destacando la fatiga o cansancio y los dolores musculares, y en menor medida el estrés o la ansiedad.



Es decir, muchos son los factores que hacen que cada vez se utilice más el coche privado cómo medio de transporte para ir a trabajar; el aumento del número de coches particulares, la dispersión urbana, factores sociológicos como la influencia de la publicidad y de la sociedad de consumo, disponer o no de vehículo privado para poder optar a un puesto de trabajo, etc.

Con este modelo de movilidad estamos contribuyendo a un desequilibrio entre los modos de transporte a favor del vehículo privado, lo que influye negativamente en la calidad de vida en las ciudades, provocando en gran medida la emisión de GEI (gases de efecto invernadero) y al cambio climático y aumentando el número de accidentes in itínere o padeciendo otros síntomas psicosomáticos. Es preciso un cambio en los hábitos, así cómo una mayor concienciación medioambiental de la sociedad en general (ciudadanos, administración, ayuntamiento, trabajadores, empresarios...), para buscar alternativas y soluciones a la masiva utilización del vehículo particular.



Algunas Propuestas





7. ALGUNAS PROPUESTAS.-

Llegados a este punto, y teniendo por objetivo lograr una movilidad sostenible en el entorno de nuestras ciudades, es necesario enfrentarse a los problemas del transporte con medidas y estrategias impulsadas desde el ámbito político, sindical y medioambiental.

A continuación destacamos algunas propuestas:

- Planes de Movilidad Urbana. Establecer programas de ayudas dirigidos a potenciar la movilidad no motorizada, como el fomento del uso de la bicicleta o los desplazamientos a pie.
- Potenciar el uso del transporte público frente al coche, dándole más importancia: carriles bus, prioridad en la circulación.
- Mejorar la calidad del sistema de transporte público colectivo para los trabajadores y la ciudadanía en general, de forma que sea una alternativa más ventajosa que el transporte privado, favoreciendo horarios, frecuencias de paso y tarifas.
- Ampliar la red de transporte público, haciendo que llegue a todo el territorio, incluyendo los polígonos o zonas industriales.
- Gestionar la intermodalidad entre todos los medios de transporte público de la ciudad y su área metropolitana.
- Incrementar la red de calles peatonales, así como la red de los carriles bici.
- A Promover el establecimiento del reparto equitativo del espacio vial.



- Construir aparcamientos disuasorios en las afueras de la ciudad con el fin de poder acceder al centro a través de transporte público, andando o en bicicleta.
- Informar sobre todas las alternativas al vehículo privado de que dispone el ciudadano a través de campañas.
- Formar a los conductores noveles y expertos sobre conducción eficiente de los vehículos privados, y de los industriales (camiones y autobuses).
- Planes de movilidad sostenible que fomente el uso del transporte público y los medios no motorizados, integrando planes de transporte de empresa que se acuerden mediante negociación colectiva.
- Incorporar en la negociación colectiva los títulos de transporte en detrimento de los pluses de transporte, dado que estos últimos incentivan el uso del coche privado a la hora de ir a trabajar.
- Introducir nuevas directrices en la normativa de ordenación del territorio que planifique la movilidad en el diseño urbanístico y que prevea los modos de transporte más sostenible, económicos y seguros.
- Racionalizar el uso del automóvil, fomentando por una parte el uso del coche compartido y, por otra, realizando una gestión de las plazas de aparcamiento en los centros de trabajo, de forma que no se incentive el uso individual del coche.
- No poner como condición el tener automóvil propio para contratar al trabajador, para así no impulsar la idea de que es imprescindible tener coche para poder acceder a un empleo.
- Implementar campañas de formación dirigidas a los trabajadores, sobre el uso eficiente de los medios de transporte que utilizan para su desplazamiento a los sitios de trabajo.



- Establecer un servicio de autobús, para empresas de más de 40 trabajadores, que los desplace a los sitios de trabajo y que sea compatible con sus horarios.
- Fomentar en los trabajadores las ventajas que tiene para su salud, hacer desplazamientos a pie no superiores de 2 Kilómetros, siendo este el transporte que más contribuye con la disminución de la emisión de los gases de efecto invernadero.
- Recomendar a los trabajadores y en general a la ciudadanía, el uso de la bicicleta para distancias inferiores a 8 kilómetros, ya que se constituye en un medio de transporte ecológico, más rápido que el coche.
- Se podría controlar o restringir el acceso de vehículos a zonas de alta afluencia de peatones y con ello obligar, al uso de los desplazamientos de a pie.

En definitiva, encaminar esfuerzos hacia una política eficaz cuyo objetivo sea reducir la masiva utilización del vehículo privado para desplazarse al trabajo, fomentando la demanda de medios más eficientes de transporte. Así mismo se reduciría el consumo de energía, la emisión de GEI a la atmósfera, el tiempo de los desplazamientos, y los accidentes laborales in itínere.

Un modelo de movilidad sostenible no supone sólo un beneficio para los trabajadores, sino que afecta positivamente a toda la sociedad, consiguiendo mejorar nuestra calidad de vida en general. Por supuesto, también afecta a las empresas, ya que obtendrían beneficios en relación a una mejora de la puntualidad de los trabajadores; se reduciría el absentismo laboral; se perderían menos horas por accidentes en los desplazamientos; se mejoraría el rendimiento del trabajador, debido a que padecería menos síntomas provocados por los viajes, como dolores musculares y cansancio.

El desplazamiento a los centros de trabajo supone un porcentaje muy importante dentro de todo el volumen de tráfico que se desplaza a diario, por lo que es tarea de todos buscar soluciones y alternativas hacia una movilidad sostenible.



Fuentes Bibliográficas





8. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS.-

- ► Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente. Junta de Extremadura.
- ▶ Unión Regional de CC.OO de Extremadura. Sedes de Badajoz y Cáceres.
- ► Periódico Hoy y El periódico de Extremadura.
- ► Instituto Nacional de Estadística: www.ine.es
- ► Portal estadística de Extremadura: www.estadisticaextremadura.org
- ➤ www.istas.cc.oo.es
- ► www.extremaambiente.es



Anexos



9. ANEXOS.-

9.1. Anexo 1. Cuestionario.









CONSUMO DE TRANSPORTE EN EXTREMADURA: MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO.-

(Convenio de colaboración Instituto de Consumo de Extremadura-Unión Regional de CC.00. de Extremadura)

<u>Cuestionario nº</u> marque con una X

DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS Y O	ENERALES:					
1-POBLACIÓN: □ CÁCERES □ BADAJOZ □ PLASE NCIA □ MÉRIDA						
2-FDAD: ☐ ENTRE 18 v 35 ☐ ENT	RE 36 v 55	□ ENTRE 56	v 75			
2-EDAD: ☐ ENTRE 18 y 35 ☐ ENTRE 36 y 55 ☐ ENTRE 56 y 75 3-SEXO: ☐ HOMBRE ☐ MUJER						
4-SECTOR PRODUCTIVO EN EL QUE T	RABAJA:					
□ SERVICIOS □ AGRICULTURA □ INDUSTRIA □ CONSTRUCCIÓN □ FUNCIONARIO						
5-¿TIENE VEHÍCULO PROPIO?:	I □ NO <u>6</u>	TIENE CAF د	RNET DE COND	DUCIR COCHE?: □ SI	□ NO	
7-HORARIO DE TRABAJO:						
☐ JORNADA CONTÍNUA ☐ TURNIC☐ SIN HORARIO FIJO	iDAD □ JOR	NADA PARTI	DA (MAÑANA/1	TARDE)		
MOVILIDAD AL CENTRO DE TRABA	AJO:					
8-TIEMPO EMPLEADO EN LLEGAR AL	TRABAJO:					
	_					
☐ MENOS DE 10 MIN ☐ DE 10 A 20 MIN ☐ DE 20 A 30 MIN ☐ DE 30 A 45 MIN ☐ DE 45 MIN A 1 HORA ☐ MAS DE 1 HORA						
9-MODALIDADES DE DESPLAZAMIENT	OS Y FRECUE	NCIA:				
	CADA DIA	1-2 DIAS				
			·			
	+		 			
II III MOTOCICLETA O CICLOMOTOK	+		 			
☐ BICICLETA ☐ MOTOCICLETA O CICLOMOTOR ☐ AUTOBÚS ☐ AUTOBÚS DE EMPRESA						
	:-					
COCHE SOLO						
☐ COCHE COMPARTIDO						
☐ COCHE SOLO□ COCHE COMPARTIDO□ OTROS□						
DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO EN COCHE O MOTO:						
10-DISTANCIA DE CASA AL CENTRO D	E TRABAJO	= >= 40.40				
☐ MENOS DE 2 KM ☐ DE 3 A 5 KM ☐	E TRABAJO	□ DE 10 A 2	20 KM			
	E TRABAJO	□ DE 10 A 2	20 KM			
☐ MENOS DE 2 KM ☐ DE 3 A 5 KM ☐ ☐ MAS DE 20 KM	ETRABAJO IDE 6 A 9 KM					
☐ MENOS DE 2 KM ☐ DE 3 A 5 KM ☐ MAS DE 20 KM 11-RAZONES POR LA QUE SE DESPLA	E TRABAJO I DE 6 A 9 KM ZA AL TRABA					
☐ MENOS DE 2 KM ☐ DE 3 A 5 KM ☐ MAS DE 20 KM 11-RAZONES POR LA QUE SE DESPLA ☐ NO HAY TRANSPORTE DE EMPRESA	E TRABAJO I DE 6 A 9 KM ZA AL TRABA	JO EN COCH				
☐ MENOS DE 2 KM ☐ DE 3 A 5 KM ☐ MAS DE 20 KM 11-RAZONES POR LA QUE SE DESPLA ☐ NO HAY TRANSPORTE DE EMPRESA ☐ SÍ HAY TRANSPORTE DE EMPRESA	E TRABAJO I DE 6 A 9 KM ZA AL TRABA A PERO NO LO	JO EN COCHI USO	E O MOTO:			
☐ MENOS DE 2 KM ☐ DE 3 A 5 KM ☐ MAS DE 20 KM 11-RAZONES POR LA QUE SE DESPLA ☐ NO HAY TRANSPORTE DE EMPRESA ☐ SÍ HAY TRANSPORTE DE EMPRESA ☐ NO TENGO ACCESO AL TRANSPORT	E TRABAJO I DE 6 A 9 KM ZA AL TRABA A PERO NO LO I TE URBANO O	JO EN COCHI USO INTERURBA	E O MOTO:			
☐ MENOS DE 2 KM ☐ DE 3 A 5 KM ☐ MAS DE 20 KM 11-RAZONES POR LA QUE SE DESPLA ☐ NO HAY TRANSPORTE DE EMPRESA ☐ SÍ HAY TRANSPORTE DE EMPRESA	E TRABAJO I DE 6 A 9 KM ZA AL TRABA. A PERO NO LO I TE URBANO O I EL AL TRABA	JO EN COCHI USO INTERURBA JO	E O MOTO:			

12-RESPONDER EN EL CASO DE PREI	FERIR DESPLAZARS	SE EN COCHE AL TRABAJO:		
☐ ES MÁS RÁPIDO Y CÓMODO				
□ NO ME IMPORTA LO QUE ME PUEDA GASTAR				
☐ NO ME PLANTEO EL TEMA DEL HUI				
☐ MIS HORARIOS NO COINCIDEN CON	I LOS DE LOS AUTO	DBUSES		
	<u>ER TRANSPORTE D</u>	<u>E EMPRESA PERO NO LO UTILIZO POR:</u>		
☐ HAY POCAS RUTAS				
☐ LAS RUTAS NO CUBREN MI TURNO				
☐ HAY SUFICIENTES RUTAS PERO LE	JOS DE MI CASA			
☐ HAY SUFIENTES RUTAS PERO TAR		JE EL COCHE		
14-¿HA HABIDO ESTE AÑO ALGUN AC	CIDENTE "in itiner	e" (EN EL DESPLAZAMENTO DE SU CASA AL TRABAJO		
O VICEVERSA) EN SU EMPRESA?		•		
	□SÍ □NO			
15-¿UTILIZAS HABITUALMENTE EL CO	CHE EN TU TIEMP	O DE OCIO? 🗆 SÍ 🗆 NO		
16-¿HA TENIDO ALGUNO DE LOS	SIGUIENTES SÍN	ITOMAS PSICOSOMÁTICOS PROVOCADOS POR SU		
DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO?:				
☐ ESTRES				
☐ ANSIEDAD				
☐ DOLORES MUSCULARES (E	SPALDA CUELLO	1		
☐ FATIGA O CANSANCIO	or repri, collection	7		
□ OTROS				
□ OTKO3				
		-/		
DESPLAZAMIENTO AL TRABAJO I	EN TRANSPORTE	PUBLICO, BICICLETA O A PIE		
17-PUEDO UTILIZAR ELTRANSPORTE	<u>URBANO O</u>	<u>19-QUÉ MEJORARÍAS DEL TRANSPORTE</u>		
INTERURBANO PERO:		PÚBLICO:		
,				
☐ LAS PARADAS ESTÁN LEJOS DE CA		☐ NADA, ESTOY SATISFECHO		
☐ MI HORARIO NO COINCIDE CON LO	S DEL BUS	☐ MÁS RUTAS		
☐ VAN LLENOS Y SON INCÓMODOS		☐ MÁS PARADAS EN CADA RUTA		
□ NO HAY PARADAS CERCA DEL TRA	BAJO	☐ MAYOR FRECUENCIA DE PASO		
□ OTROS MOTIVOS		☐ MODERNIZAR LOS AUTOBUSES		
		□ OTROS		
18-CUÁL ES LA RAZÓN PRINCIPAL DE	NO IR AL	101K00		
TRABAJO A PIE:	110 111 712	20 CL NO LIGAS DICICIETA ESTADÍAS		
		20-SI NO USAS BICICLETA, ESTARÍAS		
☐ PORQUE PREFIERO EL COCHE		DISPUESTO A USARLA:		
□ PORQUE ESTÁ LEJOS				
☐ PORQUE TRABAJO FUERA DE LA C	HIDAD	SÍ EN EL CASO DE:		
		☐ QUE HUBIERA CARRIL BICI		
☐ VOY ANDANDO SI EL TIEMPO ES BI	JENO	☐ QUE HUBIERA APARCAMIENTO PARA BICI		
□ OTROS		☐ QUE LA EMPRESA ME LA DIERA		
		☐ QUE PUDIERA DUCHARME Y CAMBIARME		
		□ OTROS		
CONCIENCIA MEDIOAMBIENTAL				
21- ¿LE PREOCUPA LA SITUACIÓN D	EL MEDIO AMBIENT	ΓΕ?		
□ SI □ NO				
22- ; SE HA ENTERADO ESTE ÚLTIN	MO AÑO DE CAMPA	AÑAS DE SENSIBILIZACIÓN RELATIVA A ALGUNO DE		
LOS SIGUIENTES ASPECTOS MEDIO	AMBIENTALES?			
-SOBRE EL AGUA	□sí □no			
	⊔sí ⊔no ⊔sí □no			
	⊔sí ⊡no			
	⊔si ⊔no □sí □no			
-01003	□sí □no			
23-¿CONOCE LA RELACIÓN ENTRE O	AMBIO CLIMÁTICO	Y TRANSPORTE MOTORIZADO? ☐ SÍ ☐ NO		
II 20-COOMOOL LA IVELACION ENTRE C				