

¿Bajarán tiempos de viaje si se reduce la jornada laboral?

Investigadores del CEP y la UAI examinan por primera vez en Chile la relación entre esas variables, en este caso centrados en el Gran Valparaíso, y no les parece evidente que vaya a ocurrir así, porque depende de una serie de factores. Desde la extensión de la jornada de las personas hasta el tipo de transporte que utilicen, pasando por la tipología de su hogar y dónde se ubica su lugar de trabajo.



Rosa Zamora Cabrera
 rosa.zamora@mercurio.valpo.cl



QUIENES TRABAJAN EN ZONAS COSTERAS DE LA REGIÓN DEICAN MENOS TIEMPO A TRASLADO QUE QUIENES LABORAN EN EL INTERIOR.

Atrasladarse destinan los trabajadores del Gran Valparaíso alrededor de un 13% promedio del tiempo comprendido entre que salen de su casa y regresan a ella, de acuerdo al primer estudio que analiza en Chile la relación entre tiempo de viaje y jornada laboral, y que enfoca asimismo el análisis entre la primera variable, el teletrabajo y una eventual reducción de la segunda.

La investigación se denomina "Tiempos de traslado y jornada laboral: análisis para el Gran Valparaíso", y fue desarrollada por Clemente Larraín, ingeniero de transporte, magister en Ciencias de la Ingeniería de la Universidad Católica e investigador del Centro de Estudios Públicos (CEP), y Adolfo Fuentes, doctorando en Economía de la Universidad de Edimburgo e investigador asociado del Laboratorio de Encuestas y Análisis Social (LEAS) de la Universidad Adolfo Ibáñez.

El estudio se realiza a partir de la última Encuesta Origen Destino (EOD) del Ministerio de Transportes y la Encuesta de Caracterización Socioeconómica Nacional (Casen) 2015 del Ministerio de Desarrollo Social, enfocadas en el Gran Valparaíso, y sus resultados se expresan a través del indicador time-travel ratio (TTR), que establece el porcentaje de tiempo utilizado en viajes, del total correspondiente a la jornada laboral y traslados.

Así, por ejemplo, el promedio de duración de viaje -solo ida- en el Gran Valparaíso es 35,3 minutos según EOD y 36,9 según Casen; la jornada laboral promedio es de 8,7 y 8,3 horas de acuerdo a cada una de las encuestas, y el TTR llega a 0,125 y 0,129 respectivamente, lo que corresponde a un porcentaje promedio del orden del 13%.

El análisis desagregado del estudio muestra que los hombres tienen mayores tiempos de viaje y jornada laboral, pero también mayores TTR, a causa de un aumento proporcionalmente mayor del traslado. Que la existencia de hijos y la mono parentalidad presentan menores TTR, "lo que sugiere una interrelación entre el traslado al trabajo, la extensión de la jornada y la responsabilidad parental", y que los factores que inciden en mayores tiempos de viaje-transporte público, lejanía de los centros atractores de empleo- también aumentan el TTR de los trabajadores.

TRASLADOS Y CONCENTRACIÓN DE ACTIVIDADES

Al analizar la distribución espacial en esta zona, la investigación plantea que los sectores costeros presentan menores TTR (promedios 13,1% en Valparaíso y 13,6% en Viña) en comparación con otros más alejados, como Concón Alto (promedio 14,5%), Achupallas, Miraflores Alto, Quilpué, Villa Alemana o Curauma, resultados que se relacionan con la distribución de los empleos en el Gran Valparaíso.

"En las ciudades más grandes y donde todo está más concentrado en un sector, la gente viaja más tiempo a su trabajo. Por tanto, el traslado representa un porcentaje mayor de sus actividades totales.



“Dado que el teletrabajo está muy correlacionado a mayores ingresos, no favorece principalmente a la gente que más tiempo viaja a su trabajo”.

Clemente Larraín
 Ingeniero de transporte
 e investigador del CEP

En Santiago el TTR es del orden del 16% y en Concepción tiene que ser un poco menos porque es más pequeño, pero registra más concentración de actividades que el Gran Valparaíso, que es más policéntrico que Concepción", complementa Clemente Larraín.

HIJOS, TIPOS DE TRANSPORTE Y TIEMPOS

En cuanto a la tipología del hogar, el estudio señala que las parejas con niños tienen menores TTR cuando ambos trabajan. El coautor comenta que cuando dos personas tienen un hijo, una de las dos tiene que disminuir o sus tiempos de viaje o su jornada laboral, ya que difícilmente las dos van a poder trabajar y viajar mucho tiempo. Cuando una trabaja fuera de la casa y la otra asume la tarea de cuidado, quien cuenta con empleo remunerado va a tener disponible más tiempo para viajar. "Pero si ambos trabajan significa que deben viajar menos tiempo porque tendrán que turnarse y vivir más cerca a porque deben hacerse cargo del niño".

También establece que los mayores TTR corresponden a los usuarios de transporte público, en menor medida a los que usan vehículos particulares y mucho menos a quienes se trasladan a pie o en bicicleta. ¿Cómo es que tanto se pide preferir el transporte público para evitar las congestiones, cuando es el que más demora?

"Es el que más se demora y por eso se busca priorizarlo, porque es el que usa la mayoría de las personas. Mientras más prioridad le demos, más frecuencia de buses y más prioridad vial tenga, van a disminuir los tiempos de viaje", responde Clemente Larraín.

REDUCCIÓN DE JORNADA Y TELETRABAJO

El estudio de los investigadores del CEP y de LEAS revisa los efectos de la propuesta de reducción de la jornada laboral de 45 a 40 horas semanales en el indicador TTR, al implicar un eventual aumento del tiempo libre de los trabajadores.

Las hipótesis indican que se registraría un aumento generalizado del TTR de quienes tienen jornada completa, por cuanto se reduce la extensión de la jornada y los tiempos de viaje al trabajo se mantienen, o bien que a una menor extensión de la jornada laboral, los tiempos de viaje podrían disminuir o aumentar, por cuanto los trabajadores tendrían una mayor o menor disposición a viajar mayores distancias a su trabajo, bajo el supuesto de que pudieran modificar la duración de su trabajo y de los traslados.

"Los tiempos de viaje están correlacionados positivamente con la duración del trabajo, pero solo bajo ciertas restricciones del espacio-tiempo. En el caso de Valparaíso implicaría que en jornadas laborales de menos de ocho horas, los trabajadores serían indiferentes al tiempo de traslado, luego, estarían disponibles a viajar más tiempo por trabajar más horas -entre 8 y 10-, y para jornadas más extensas, sobre 10 horas, aumentar los tiempos de viaje no sería de utilidad", plantean los autores.

Por otra parte, al observar los patrones de comportamiento de viajes laborales y TTR, exponen que estos "son crecientes hasta cierto nivel de ingreso per cápita por hogar (\$200.000-\$250.000), para luego decaer. Una interpretación posible es que los primeros deciles de ingreso tienen bajos tiempos de viaje, pero también bajos ingresos; luego, los deciles 5-7 tienen mayores ingresos, pero también mayores tiempos de viaje; y los últimos deciles presentan significativamente mayores ingresos, menores tiempos de viaje promedio, pero también mayor variabilidad".

En este contexto, concluyen, no es claro que el teletrabajo permita ahorro de tiempo a quienes más viajan y a quienes el viaje representa una proporción mayor de sus actividades. "Dado que el teletrabajo está muy correlacionado a las personas de mayores ingresos, no favorece principalmente a la gente que más tiempo viaja a su trabajo. No se focaliza en quienes más demoran", concluye el ingeniero de transporte.

