



## El teletrabajo y la mejora de la movilidad en las ciudades

Domingo Verano Tacoronte<sup>a,\*</sup>, Heriberto Suárez Falcón<sup>b</sup> y Silvia Sosa Cabrera<sup>a</sup>

<sup>a</sup> Departamento de Economía y Dirección de Empresas, Facultad de Economía, Empresa y Turismo, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Campus Universitario de Tafira, C/ Saulo Torón 4, 35017 Las Palmas de Gran Canaria, España

<sup>b</sup> Departamento de Economía Financiera y Contabilidad, Facultad de Economía, Empresa y Turismo, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Campus Universitario de Tafira, C/ Saulo Torón 4, 35017 Las Palmas de Gran Canaria, España

### INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

#### Historia del artículo:

Recibido el 26 de febrero de 2013

Aceptado el 20 de marzo de 2013

On-line el 17 de mayo de 2013

#### Códigos JEL:

L2  
M5  
O2  
R4

#### Palabras clave:

Teletrabajo  
Movilidad  
Transporte  
Políticas  
Organización

#### JEL classification:

L2  
M5  
O2  
R4

#### Keywords:

Telework  
Mobility  
Transportation  
Policies  
Organization

### R E S U M E N

La introducción del teletrabajo en las organizaciones se ha utilizado como ejemplo de política para la mejora de la movilidad de las ciudades y del entorno, a través de la reducción en la frecuencia y la duración de los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo. Sin embargo, el teletrabajo no parece estar calando entre empresas y trabajadores, por lo que las pretendidas mejoras no se están consiguiendo. La movilidad en los núcleos urbanos podría verse mejorada mediante un mayor interés de empresas y trabajadores por adoptar esta forma de trabajo, pero para ello es necesario aclarar qué es el teletrabajo, qué formas tiene y cómo se pueden beneficiar las partes implicadas, además de indicar sus debilidades y cómo minimizarlas. El propósito último de este trabajo es analizar las causas de adopción del teletrabajo y su promoción por las organizaciones, ofreciéndoles recomendaciones para su adecuada implantación.

© 2013 AEDEM. Publicado por Elsevier España, S.L. Todos los derechos reservados.

### Telework and urban mobility improvement

#### A B S T R A C T

The introduction of telework in organizations has been used as an example of policy to improve urban mobility, through the reduction in the frequency and duration of trips between home and the workplace. However, telework does not seem to be catching on among businesses and workers, so that the intended improvements are not being achieved. Mobility in urban areas could be improved by increased interest of companies and workers to adopt this way of working, but this is necessary to clarify what is teleworking, what forms have and how they can benefit the parties involved, besides indicating weaknesses and how to minimize them. The ultimate purpose of this paper is to analyze the causes of adoption of telework and its promotion by organizations offering recommendations for proper implementation.

© 2013 AEDEM. Published by Elsevier España, S.L. All rights reserved.

### 1. Introducción

La investigación en teletrabajo ha dedicado mucho esfuerzo al nivel de la decisión individual de elegir el teletrabajo como una opción laboral (determinantes, facilitadores y restricciones), así como sobre sus consecuencias. De los determinantes más estudiados a la hora de modelizar la decisión sobre aceptar el teletrabajo

\* Autor para correspondencia.

Correo electrónico: [dverano@dede.ulpgc.es](mailto:dverano@dede.ulpgc.es) (D. Verano Tacoronte).

tenemos el tiempo que se dedica a trasladarse y el coste que supone (Mokhtarian y Salomon, 1997). También ha examinado sus consecuencias sociales sobre aspectos como la frecuencia y extensión de los viajes, el tráfico y la congestión y la contaminación<sup>3</sup> (Handy y Mokhtarian, 1996; Fuchs, 2008; Litman, 2013). Habitualmente solo se han considerado los efectos positivos del teletrabajo sobre estos elementos. Sin embargo, el teletrabajo no solo contribuye positivamente, sino que también puede afectar negativamente la movilidad y, sobre todo, la sostenibilidad. Por ejemplo, el teletrabajo puede hacer que se reduzcan ciertos desplazamientos al centro de trabajo, pero puede que incremente otros desplazamientos a las localizaciones de los clientes, o que aumente los desplazamientos por placer (Mokhtarian, 2009; Horvath, 2010) cerca de la residencia de los trabajadores.

Sorprende el hecho de que un fenómeno sobre el que se ha escrito tanto todavía sea tan desconocido para quienes han de proponer planes y medidas de estímulo, o para los que tienen que decidir implantarlo en su empresa. Por ejemplo, en los planes de movilidad urbana sostenible y similares se indica de manera recurrente que el teletrabajo es una forma útil de mejorar la movilidad, pero se suelen limitar a eso. No distinguen, por ejemplo, entre las formas más apropiadas de teletrabajo, ni entre las distintas intensidades con las que se puede trabajar, y ni siquiera se plantean que quizás no sea una alternativa realmente útil para conseguir una mejora de la movilidad (Andreev, Salomon y Pliskin, 2010). Por otro lado, la propuesta de introducir el teletrabajo no cuenta con un análisis claro de los motivos por los que las personas y las organizaciones «compran» el teletrabajo. De esta manera, se carece de orientación a la hora de proponer planes de estímulo que fueran realmente eficaces para aumentar el atractivo del teletrabajo para empresas y empleados.

Este artículo que presentamos pretende incidir en estas cuestiones y tiene como objetivo principal la orientación de las acciones a realizar por parte de organizaciones e instituciones para motivar el aumento de adopción del teletrabajo, mediante la determinación de los principales aspectos que pueden motivar esta adopción por parte de trabajadores y organizaciones, dado que esta es la principal condición para que los efectos beneficiosos del teletrabajo para la mejora de la movilidad se den de una manera contundente. Para abordar este objetivo, señalamos en primer lugar los efectos que las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) aplicadas al trabajo tienen sobre los desplazamientos, sobre todo en su modalidad de teletrabajo, para posteriormente abordar el análisis de los principales elementos determinantes de la adopción del teletrabajo, contrastando las creencias tradicionalmente aceptadas con diversos trabajos empíricos realizados. Finalizaremos con un conjunto de conclusiones y recomendaciones para la mejora del conocimiento del fenómeno, así como de su influencia sobre la mejora de la movilidad urbana.

## 2. La paradoja del mayor uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones y su efecto sobre los desplazamientos

En teoría, la sustitución de los desplazamientos gracias a la introducción de sistemas de trabajo apoyados por las TIC, sobre todo el teletrabajo, hace que se reduzca la congestión de tráfico y la contaminación. Para ello es necesario que el teletrabajo sea aceptado y adoptado por las organizaciones y los empleados. Este es el motivo por el que es muy necesario el análisis de la demanda de teletrabajo (Zhou, Su y Winters, 2009). Sin embargo, con un nivel bajo de demanda del teletrabajo ocurre que las ventajas respecto a la

eliminación de la congestión y la contaminación no dejan de ser un mito. Esto es debido a que los teletrabajadores actualmente representan un porcentaje muy pequeño de los trabajadores en activo (el 17% de la población activa mundial, en cualquiera de las variantes del teletrabajo, según la consultora Ipsos [2012], sobre todo en Oriente Medio, Latinoamérica y Asia). Además, el teletrabajo puede generar nuevas relaciones sociales y, por tanto, la necesidad de más viajes, por lo que quizás no reduce la necesidad de viajar, sino que traslada geográficamente los desplazamientos a realizar. Por otra parte, los viajes relacionados con el trabajo producen solo una pequeña cantidad de la contaminación (Fuchs, 2008).

Tal y como también refleja Mokhtarian (2009), se produce la paradoja de que la distancia total recorrida por empleado está aumentando constantemente en los últimos años, a pesar de que la utilización de TIC ha subido exponencialmente en el mismo período y la congestión en las ciudades no muestra signo de caída. ¿Por qué ocurre esto? Algunas de las razones esgrimidas por la autora, y que afectan específicamente al ámbito del teletrabajo, serían:

- No todas las actividades permiten ser sustituidas por TIC (p. ej., peluquerías) o no tienen una alternativa tecnológica (jardineros, camareros, limpieza, reparación de vehículos) o requieren el uso de objetos materiales específicos.
- Incluso cuando existe una alternativa en teoría, en la práctica no es posible, ya sea por su coste o por la dificultad de manejo de la mejora técnica requerida (p. ej., que una empresa no cuente con un sistema de teleconferencia o con una red de banda ancha).
- Incluso cuando es posible, las TIC no son un sustituto deseable (p. ej., que se prefiera mantener una reunión cara a cara en lugar de una videoconferencia). El teletrabajo puede ser visto como algo que evita el progreso profesional, la construcción de relaciones sociales o profesionales, que evita la visibilidad por parte de la alta dirección, o algunos privilegios (p. ej., disponer de un despacho agradable). Por ello, muchas organizaciones buscan un contacto cara a cara entre sus empleados, aunque sea a tiempo parcial (Lake, 2008).
- El desplazamiento tiene una utilidad positiva para el trabajador (p. ej., escucha música, repasa el plan de acción diario, realiza la transición entre el hogar y la oficina, dispone de un buen vehículo). Cuando se produce esta circunstancia, la intención de teletrabajar se reduce de manera importante (Mokhtarian y Salomon, 1997).

Sin embargo, no todos los autores piensan igual. Lake (2008) indica que una parte importante de la investigación empírica realizada muestra una significativa reducción del número de viajes y del número de kilómetros recorridos por trabajador como producto de la introducción del teletrabajo. Este autor determina que, por término medio, un teletrabajador que dedique entre 1 y 2,5 días a teletrabajar se ahorrará entre 2.092 y 5.632,7 km anuales. Incluso cita trabajos en los que la mejora es todavía mayor. Van Lier et al. (2012) también aportan resultados muy positivos tanto en los costes medioambientales relacionados con el entorno (cambio climático, contaminación y ruido) como en costes relacionados con factores socioeconómicos (atascos y accidentes). No obstante, estas reducciones se encuentran, tal y como analizaremos a continuación, en ciertas modalidades de teletrabajo, como el domiciliario y el que tiene como centro de operaciones un telecentro. Pero ¿son reales estos ahorros? En primer lugar, los diferentes estudios parten de bases diferentes a la hora de recoger e interpretar los datos (p. ej., qué se considera teletrabajo). Además, suelen estar basados en experiencias de teletrabajo con poco recorrido histórico, es decir, de introducción muy reciente. ¿Qué ocurrirá cuando el entusiasmo inicial haya pasado? Tampoco se tienen en cuenta los efectos de

<sup>3</sup> Por ejemplo, en Japón se ha introducido el teletrabajo como medida para ayudar a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, en cumplimiento del tratado de Kyoto.

Download English Version:

<https://daneshyari.com/en/article/1010702>

Download Persian Version:

<https://daneshyari.com/article/1010702>

[Daneshyari.com](https://daneshyari.com)