



GABINETE TÉCNICO
CCOO CANARIAS

2025

Nota Informativa

CÓDIGO: 2025_124

El peaje oculto: cómo el tráfico y la contaminación afectan a la clase trabajadora en Canarias

Una primera aproximación

Introducción	2
El parque móvil en Canarias	2
Propuestas	6
Cálculo hipotético del coste medio para un trabajador/a.	6
Agravamiento del fenómeno por las particularidades de nuestro mercado laboral	7
Otros recursos	8

Introducción

A fecha de redacción de la presente nota no hemos encontrado estimaciones o estudios específicos que evalúen el impacto de la congestión del tráfico en Canarias y, particularmente, acerca del coste que soportan las personas trabajadoras, pese a que se trata de un asunto de especial interés público que, en septiembre, tras la vuelta de las vacaciones, el inicio del curso escolar y la incorporación a su puesto de trabajo de una gran parte de la población trabajadora, cobra mayor relevancia mediática.

Sin embargo, nadie pone en duda que la congestión y los altos niveles de tráfico tienen un impacto negativo en la sociedad que no solo genera pérdidas de tiempo, sino también una amplia gama de costes económicos, sociales y, por supuesto, ambientales.

En esta ocasión, y a los efectos para los que se elabora la presente nota informativa, **nos centraremos en su impacto en el bolsillo de la población trabajadora y su posible vinculación con las cifras de absentismo laboral.**

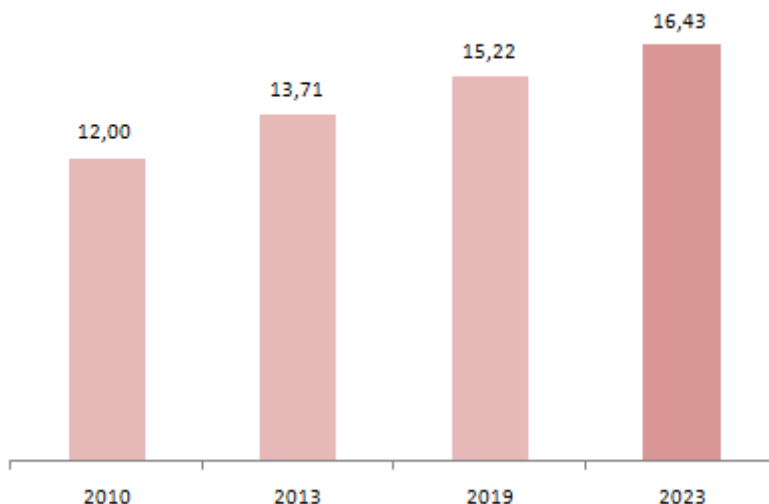
El parque móvil en Canarias

Con carácter previo conviene analizar el parque móvil en Canarias y ponerlo en relación con los datos promedios a nivel nacional.

Según el Instituto Canario de Estadística, basado en datos de la Dirección General de Tráfico, en 2023 el parque de vehículos en circulación en Canarias llegó a un total de 1.908.241 unidades, de los que la mayor parte, un 64,9% sobre el total, son turismos que emplean, en su mayoría, como único combustible la gasolina o el diésel, siendo aún testimonial la presencia de vehículos eléctricos e híbridos pese al destacado crecimiento que presentan.

La edad media del parque móvil se sitúa en los 16,43 años, dato no solo superior a la media nacional (14,2 años) sino que ha ido creciendo de forma sostenida desde 2010, **con lo que es de suponer mayores emisiones de CO₂, menor confort y una mayor probabilidad de roturas y/o accidentes.**

Gráfico 1. Evolución de la edad media en número de años del parque móvil en Canarias.



Fuente: Elaboración propia del Gabinete Técnico de CCOO Canarias a partir de datos del Instituto Canario de Estadística.

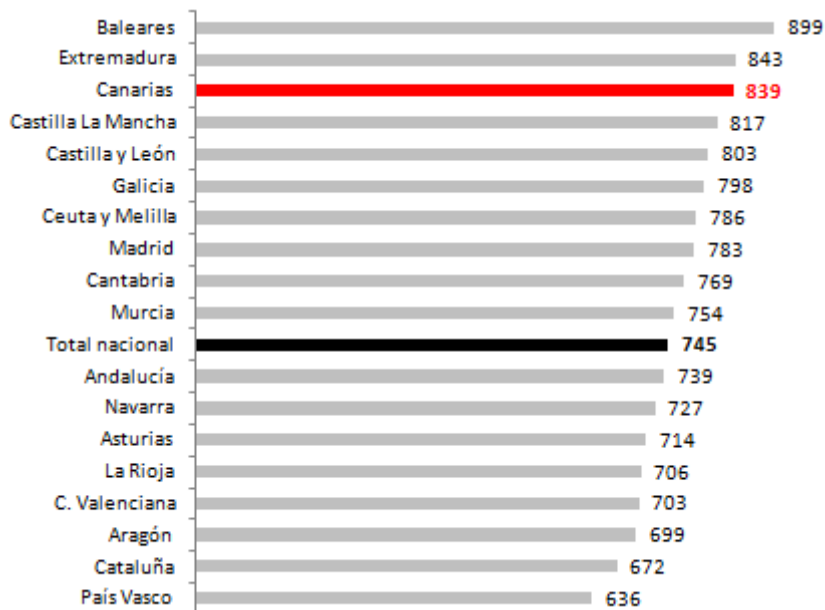
Puesto el número de vehículos en relación con la población, Canarias se configura como una de las tres regiones autónomas donde **mayor densidad de vehículos existe por cada mil habitantes**.

La ausencia de medios alternativos de transporte, la orografía y nuestra particular configuración geográfica, la atomización de polígonos industriales y la lejanía de las zonas turísticas de los principales núcleos de población se configuran como los principales factores explicativos, a los que en fecha recientes se suma la falta de vivienda con fines residenciales.

Se agrava lo anterior y nos llama la atención cuando, en la estimación que realiza la Dirección General de Tráfico del **número de kilómetros realizados anualmente por vehículo, Canarias vuelve a situarse en los puestos de cabeza del ranking nacional**.

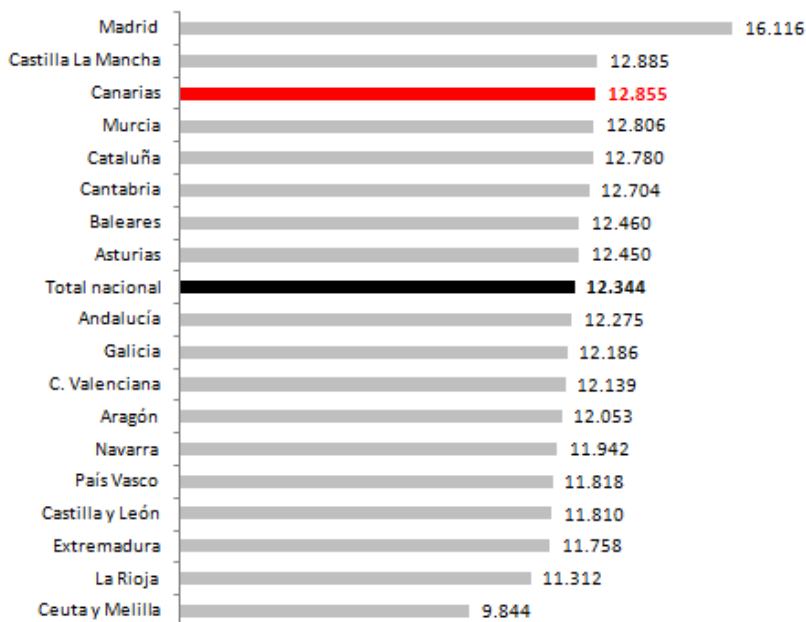
Cabe aludir, en este caso, como posibles causas la menor proporción de kilómetros de vías de gran capacidad respecto a la longitud total de la red viaria en las islas, así como a la predominancia de jornadas laborales atípicas en nuestro mercado laboral.

Gráfico 2. Número de vehículos por cada 1.000 habitantes.



Fuente: Elaboración propia del Gabinete Técnico de CCOO Canarias a partir de datos de la Dirección General de Tráfico.

Gráfico 3. Estimación del número de kilómetros anual realizado por vehículo.



Fuente: Elaboración propia del Gabinete Técnico de CCOO Canarias a partir de datos de la Dirección General de Tráfico.

Tabla 1. (%) del total de kilómetros de la viaria clasificados como de gran capacidad.

CC. AA.	(%) km gran capacidad sobre el total
Melilla	1,91
Ceuta	2,79
Galicia	7,12
Aragón	7,42
Castilla y León	7,63
Extremadura	8,41
Asturias	9,41
Castilla - La Mancha	9,50
Baleares	9,79
Canarias	9,91
La Rioja	9,94
Cantabria	10,05
Media nacional	10,66
Navarra	11,20
Andalucía	12,61
Cataluña	13,62
País Vasco	15,28
C. Valenciana	18,24
Murcia	21,42
Madrid	29,79

Debemos recordar que Canarias es la región donde más se trabaja por el sistema a turnos, representando al 32,2% de la población asalariada, cuando la media española es del 20,7%.

Para estas personas trabajadoras, que ya tienen una jornada laboral irregular, las pérdidas de tiempo causadas por el tráfico pueden tener un impacto desproporcionado, afectando tanto su

productividad como su calidad de vida, ya que se suman a jornadas más largas y a un estrés adicional debido a los desplazamientos complicados.

Hay una mayor tendencia del uso del vehículo privado cuando se está en el sistema de turnos, lo que agrava aún más los efectos de la congestión, pues tienden a depender de traslados individuales, lo que puede ser costoso y consumir mucho tiempo.

Los ciclos de descanso irregulares también hacen que los empleados se enfrenten a una acumulación de fatiga, exacerbada por la frustración y el tiempo perdido en los desplazamientos. Esta situación no solo reduce el valor efectivo del trabajo, sino que aumenta los riesgos laborales por acumulación de cansancio, lo que puede repercutir en la productividad.

Propuestas

1. Cambiar programa de incentivos que a la vista está no funcionan, eliminar incertidumbre sobre el uso de los vehículos de combustión en 2030, acelerar el reintegro de subvenciones, mejorar el poder adquisitivo de la gente.
2. Fomento del transporte público valorando alternativas (tren - metro guaguas)
3. Solucionar el problema de la vivienda - declaración de zonas tensionadas
4. Carriles bus taxi
5. Mayor coordinación de desplazamientos y horarios (trabajo - colegios - horarios comerciales) fomento de contratación zona de residencia.
6. Jornada 4 días, eliminación jornadas atípicas, turnos partidos y fomento del teletrabajo.

Cálculo hipotético del coste medio para un trabajador/a.

Lo que buscamos con este apartado es evaluar el impacto económico de la congestión del tráfico en la productividad de las personas trabajadoras, considerando una pérdida de tiempo los desplazamientos hacia el lugar donde desempeña sus labores.

Hemos puesto como ejemplo un caso ficticio. Se trataría de una persona que percibe el salario medio mensual que hay en Canarias (1.697,03€) y sufre, de media, una congestión de una hora al día en desplazamientos.

Lo que buscamos es cuantificar el impacto de esta hora perdida en el tráfico sobre el valor efectivo del trabajo y cómo afecta al salario por hora de las personas trabajadoras. Es un caso hipotético, pues el salario medio depende de muchas variables (como el tipo de jornada, la

actividad que desempeña, etc.) y el tiempo de 1 hora es por partir de algo, pues en algunas ocasiones se superará y en otras ocasiones estará por debajo.

Datos iniciales:

Salario medio mensual: 1.697,03€

Jornada a 40 horas semanales (160 al mes): 10,61€ la hora

Datos con congestión (1 hora al día, 5 horas semanales).

Jornada con atascos de 5 horas semanales (160h al mes de trabajo efectivo + 20h de desplazamiento, es decir, 180h): 9,42€

Diferencia y pérdida económica

Pérdida por cada hora de trabajo efectivo: 1,19€

Pérdida mensual por cada hora de trabajo efectivo: 190,4€ mensuales

Pérdida anual por cada hora de trabajo efectivo: 2.284,8€

Análisis de los resultados

Impacto significativo sobre el valor del trabajo. La congestión del tráfico, al aumentar el tiempo total dedicado al trabajo (incluyendo los desplazamientos), reduce el valor efectivo por hora de trabajo de los empleados en un 12,6%. Esto se traduce en una pérdida mensual de 190,4€ y una pérdida anual de 2.284,8€ por trabajador/a.

Devaluación del salario real. Aunque el salario nominal de los trabajadores/as no se ve afectado, la pérdida de tiempo en el tráfico provoca una disminución del valor real del trabajo. Este fenómeno impacta directamente en la productividad y en la percepción del valor del tiempo laboral.

Agravamiento del fenómeno por las particularidades de nuestro mercado laboral

Hay que recordar que Canarias es la región donde más se trabaja por el sistema a turnos, representando al 32,2% de la población asalariada, cuando la media española es del 20,7%. Para

estas personas trabajadoras, que ya tienen una jornada laboral irregular, las pérdidas de tiempo causadas por el tráfico pueden tener un impacto desproporcionado, afectando tanto su productividad como su calidad de vida, ya que se suman a jornadas más largas y a un estrés adicional debido a los desplazamientos complicados.

Hay una mayor tendencia del uso del vehículo privado cuando se está en el sistema de turnos, lo que agrava aún más los efectos de la congestión, pues tienden a depender de traslados individuales, lo que puede ser costoso y consumir mucho tiempo. Los ciclos de descanso irregulares también hacen que los empleados se enfrenten a una acumulación de fatiga, exacerbada por la frustración y el tiempo perdido en los desplazamientos. Esta situación no solo reduce el valor efectivo del trabajo, sino que aumenta los riesgos laborales por acumulación de cansancio, lo que puede repercutir en la productividad.

Afectación por contaminación

La congestión del tráfico no solo implica pérdidas de tiempo y productividad, sino que también está estrechamente vinculada a riesgos medioambientales y de salud derivados de la contaminación del aire.

A medida que los vehículos permanecen más tiempo en la carretera, la emisión de gases contaminantes aumenta considerablemente, lo que afecta directamente a la calidad del aire del territorio en general.

Esta contaminación, a su vez, incrementa los riesgos de enfermedades respiratorias, cardiovasculares y trastornos en la salud mental de los trabajadores que se exponen constantemente al aire contaminado, especialmente en zonas de alto tránsito. Los trabajadores que se desplazan largas horas en condiciones de tráfico denso, pueden experimentar mayores niveles de estrés y fatiga, lo que afecta su bienestar general y rendimiento laboral.

Además, la combinación de congestión y contaminación no solo afecta a los trabajadores, sino que también agudiza los problemas de salud pública en nuestro territorio, contribuyendo a un círculo vicioso de mala calidad del aire y una consecuente mayor presión sobre el sistema sanitario.

Otros recursos

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

Artículo 349

Teniendo en cuenta la situación estructural social y económica de Guadalupe, la Guayana Francesa, Martinica, la Reunión, San Bartolomé, San Martín, las Azores, Madeira y las **Islas Canarias**, caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, el Consejo, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, **adoptará medidas específicas** orientadas, en particular, a fijar las condiciones para la aplicación de los Tratados en dichas regiones, incluidas las políticas comunes. Cuando el Consejo adopte dichas medidas específicas con arreglo a un procedimiento legislativo especial, se pronunciará también a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo. Las medidas contempladas en el párrafo primero se referirán, en particular, a las políticas aduanera y comercial, la política fiscal, las zonas francas, las políticas agrícola y pesquera, las condiciones de abastecimiento de materias primas y de bienes de consumo esenciales, las ayudas públicas y las condiciones de acceso a los fondos estructurales y a los programas horizontales de la Unión. El Consejo adoptará las medidas contempladas en el párrafo primero teniendo en cuenta las características y exigencias especiales de las regiones ultraperiféricas, sin poner en peligro la integridad y coherencia del ordenamiento jurídico de la Unión, incluido el mercado interior y las políticas comunes.

Tabla 2. Accidentes con baja in itinere. España por regiones. 2023-2024.

CCAA	2.023	2.024	ABS	(%)
Andalucía	15.538	15.762	224	1,4
Aragón	2.162	2.389	227	10,5
Asturias (Principado de)	1.315	1.260	-55	-4,2
Balears (Illes)	3.530	3.654	124	3,5
Canarias	3.555	3.760	205	5,8
Cantabria	818	839	21	2,6
Castilla-La Mancha	2.003	2.109	106	5,3
Castilla y León	2.853	2.923	70	2,5
Cataluña	19.301	19.743	442	2,3
Comunitat Valenciana	9.278	10.102	824	8,9
Extremadura	928	958	30	3,2
Galicia	3.545	3.429	-116	-3,3



CCAA	2.023	2.024	ABS	(%)
Madrid (Comunidad de)	14.941	14.826	-115	-0,8
Murcia (Región de)	2.762	3.044	282	10,2
Navarra (Comunidad Foral de)	1.258	1.243	-15	-1,2
País Vasco	4.016	3.995	-21	-0,5
Rioja (La)	491	528	37	7,5
Ceuta	133	129	-4	-3,0
Melilla	132	122	-10	-7,6
Promedio				2,3

Elaborado por el Gabinete Técnico de CCOO Canarias, a 11 de septiembre de 2025