

**DICTAMEN DE INICIATIVA PROPIA DEL
CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CANARIAS
SOBRE**

"MOVILIDAD GEOGRÁFICA DEL EMPLEO EN CANARIAS".

Sumario:

I. ANTECEDENTES.....	3
II. OBSERVACIONES QUE HACE EL CES.....	4
1. Observaciones de carácter preliminar.....	4
2. Observaciones de carácter general.....	6
2.1. Ámbito territorial de la movilidad geográfica de la población en Canarias.....	6
2.1.1. Concepto y ámbito territorial de la movilidad geográfica.....	6
2.1.2. Naturaleza y efectos de la movilidad geográfica.....	7
2.2. Movilidad geográfica y situación demográfica de Canarias.....	8
2.2.1. Dinámica demográfica de Canarias en los últimos años.....	8
2.2.2. La movilidad geográfica en el marco del actual dinamismo demográfico.....	9
3. Observaciones de carácter particular.....	16
3.1. Aportaciones del análisis de los Mercados Locales de Trabajo al estudio de la movilidad geográfica.....	16
3.1.1. Delimitación e interrelación de los Mercados Laborales de Trabajo en Canarias.....	16
3.1.2. Movilidad geográfica en el marco de los Mercados Locales de Trabajo.....	18
3.1.3. Empleo y desempleo desde la óptica de los Mercados Locales de Trabajo.....	20
3.2. Condicionantes a la movilidad geográfica.....	20
3.2.1. Sistema Familiar.....	21
3.2.2. Mercado Laboral:.....	21
3.2.3. Mercado de Vivienda.....	22
3.2.4. Transporte y Comunicaciones:.....	23
3.3. Las Políticas Públicas en relación con la movilidad geográfica.....	23
3.3.1. ¿Es necesario incentivar desde los poderes públicos la movilidad geográfica?.....	23
3.3.2. Instrumentos para remover los obstáculos que impiden o dificultan la movilidad geográfica.....	24
3.3.3. Actuaciones sobre aquellos territorios donde los procesos de movilidad geográfica se producen con gran intensidad.....	27
III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	29
1. Conclusiones.....	29
2. Recomendaciones.....	31

Dictamen 5/2005

**DICTAMEN DE INICIATIVA PROPIA DEL
CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CANARIAS
SOBRE**

"MOVILIDAD GEOGRÁFICA DEL EMPLEO EN CANARIAS".

De conformidad con las competencias atribuidas al Consejo por la *Ley 1/1992, de 27 de abril*, previa tramitación de la *Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica* y de conformidad con el procedimiento establecido en el *Reglamento de Organización y Funcionamiento, Decreto 312/1993, de 10 de diciembre*, el **Pleno del Consejo Económico y Social de Canarias aprueba por unanimidad, en sesión del día 16 de mayo de 2005** con los requisitos que establece el *artículo 10.1.c) de la precitada Ley 1/1992, de 27 de abril*, el siguiente,

DICTAMEN

I. ANTECEDENTES

- 1.- El **Pleno del Consejo**, en sesión celebrada el día *10 de junio de 2003*, adoptó, entre otros, el acuerdo de elaborar el dictamen sobre **"La Movilidad Geográfica del Empleo en Canarias"**, a iniciativa propia, de conformidad con lo dispuesto en el **artículo 4.2 d) de la Ley 1/1992, de 27 de abril**, del Consejo Económico y Social.
2. El **Presidente del Consejo**, tal y como establece el **artículo 28.4 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Económico y Social**, acuerda remitir la solicitud del dictamen previo y sus antecedentes a la **Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica**, para la preparación del **Proyecto de Dictamen** y su posterior valoración y emisión del **Dictamen**, en su caso, por el **Pleno del Consejo**.
3. La **Comisión competente** celebró sesiones de trabajo los días 2 y 23 de octubre y 12 de noviembre de 2003, *14 de enero y 10 de febrero de 2004* y, por último, los días *17 de enero, 19 de abril, 5 y 16 de mayo de 2005*. En la última de las sesiones de trabajo citadas la **Comisión Permanente de Trabajo de Desarrollo Regional y Planificación Económica** aprobó por unanimidad el **Proyecto de Dictamen** analizado por el Pleno.

Dictamen 5/2005

II. OBSERVACIONES QUE HACE EL CES.

1. Observaciones de carácter preliminar.

Concepto de
movilidad
geográfica por
motivos
laborales

El concepto de movilidad geográfica de la población por motivos laborales comprende **todos los desplazamientos de las personas por el territorio, que supongan o no cambios de residencia, causados por motivos de trabajo**. Las diferentes vertientes de esta movilidad geográfica en Canarias -movilidad diaria, migraciones intra-insulares, inter-insulares y exteriores- constituyen un ámbito de análisis esencial para conocer el funcionamiento de los mercados de trabajo en nuestras islas, así como su relación con la dinámica poblacional del archipiélago y sus efectos sobre el desarrollo económico y social de Canarias.

La movilidad geográfica de la población por motivos de trabajo es un tema muy debatido, que debido a su complejidad requiere de un estudio exhaustivo sobre su naturaleza y sus implicaciones en la actividad económica y el bienestar de la sociedad canaria. Como idea previa, cabe destacar que la movilidad geográfica por motivos de trabajo está relacionada con los **desequilibrios existentes entre zonas con distintos niveles de crecimiento**, pero en un análisis más exhaustivo aparecen nuevas variables que afectan a la movilidad territorial, que se irán tratando a lo largo del presente dictamen. Así pues, la dinámica demográfica de Canarias, la estructura de las unidades familiares, la falta de adaptación de los niveles formativos a las necesidades del mercado de trabajo, la configuración de los mercados locales de trabajo, los procesos de inmigración, la situación de la vivienda y los transportes en Canarias son temas que serán introducidos en el presente dictamen y que ayudan a explicar la naturaleza de la movilidad geográfica de la población por motivo de trabajo en Canarias.

En cuanto a sus efectos, desde la **perspectiva laboral**, la movilidad de la población por motivos de trabajo es considerada como el principal factor que puede influir en la corrección de desequilibrios territoriales entre mercados de trabajo con altas tasas de desempleo y aquellos con mayor generación de empleo. Sin embargo, la movilidad de la población es un tema de naturaleza socioeconómica que no solamente afecta al funcionamiento del mercado de trabajo sino que tiene importantes repercusiones en múltiples ámbitos. En el **plano económico**, el papel corrector de la movilidad geográfica del ámbito laboral se traduce en procesos de convergencia económica y afecta a la ordenación territorial, a los niveles de especialización económica y de productividad en los distintos territorios y a los perfiles profesionales de los trabajadores. En el **plano social**, la movilidad geográfica de las personas, sobre todo cuando supone un cambio de residencia, tiene importantes implicaciones de carácter personal y social sobre las familias migrantes y sobre la cohesión social de las zonas de acogida.

Motivos del
dictamen del
CES

La movilidad geográfica de la población y en especial de la población trabajadora constituye un tema de análisis por parte de los agentes sociales y los poderes públicos ya que, si bien la movilidad geográfica de la población no es un objetivo en sí mismo, la mejora de las posibilidades de movilidad profesional y geográfica puede ofrecer a las **personas mejores perspectivas de trabajo** mientras que por otra parte constituye un instrumento para la corrección de los desequilibrios existentes en el mercado de trabajo, mejorando **la cohesión social**. La Comisión Europea ha prestado una especial atención a este tema en el ámbito europeo con el "Plan de acción sobre las capacidades y la movilidad" iniciado en 2001 con el objetivo de "*crear condiciones que favorezcan una mayor apertura de los mercados de trabajo europeos y que faciliten su accesibilidad*". En este Plan de acción, la Comisión Europea pone de manifiesto, entre otras

cuestiones, los bajos niveles de movilidad geográfica entre los Estados miembros y dentro de los mismos, señalando que los europeos tienen una baja propensión a cambiar de empleo y de región, apareciendo los niveles para España entre los más bajos. Otras instituciones han mostrado su interés por este tema, así el Servicio Público de Empleo Estatal, a través de su Observatorio Ocupacional ha desarrollado un estudio cuyo objeto es el análisis de la movilidad geográfica por motivos laborales en España mientras que el CES estatal ha tratado esta problemática en diversos informes¹.

En opinión del CES de Canarias, el análisis de la movilidad geográfica por motivos laborales es de especial relevancia en Canarias, ya que las peculiaridades del archipiélago canario -la insularidad y la lejanía del continente europeo- hacen que la movilidad geográfica en el mercado laboral canario tenga unas características diferenciales a otros mercados regionales de trabajo. Además, la intensa creación de empleo de los últimos años ha provocado una distribución desigual del empleo, dando lugar a un dinamismo en la movilidad geográfica de la población cuyo análisis constituye el objeto del presente dictamen. Por otra parte, cabe señalar que la realización de este dictamen supone la continuación de una línea de trabajo ampliamente tratada por el CES en sus dictámenes y de forma más analítica en los Informes Anuales. En todos los Informes Anuales del Consejo Económico y Social de Canarias se viene prestando una atención especial al Mercado de Trabajo dedicándole uno de sus principales capítulos. Además, en el último Informe Anual 2003-2004 se inicia un análisis más detallado del funcionamiento de los Mercados Locales e Insulares de Trabajo dedicándole un análisis monográfico bajo el título: *"Demografía, Movilidad de la Población y Mercado de Trabajo: una aproximación a los Mercados Locales e Insulares de Trabajo en Canarias"*. El diagnóstico realizado en este monográfico realizado por Dirk Godenau, será la base de análisis del presente dictamen. Por otra parte, señalar que esta línea de trabajo continuará en el Informe Anual 2004-2005, con un nuevo análisis monográfico bajo el título *"Elementos comunes y diferenciales de las estructuras económicas y sociodemográficas insulares"*.

¹ Ver Informe 1/2000 "La Movilidad Geográfica" y el informe 1/2005 "Desequilibrios ocupacionales y Políticas Activas de Empleo", del Consejo Económico y Social estatal.

2. Observaciones de carácter general.

2.1. Ámbito territorial de la movilidad geográfica de la población en Canarias.

2.1.1. Concepto y ámbito territorial de la movilidad geográfica.

El concepto de movilidad presenta básicamente dos dimensiones interrelacionadas: la **movilidad geográfica**, que hace referencia a los desplazamientos en el territorio y la **movilidad funcional o laboral**, que trata la movilidad entre profesiones y sectores económicos. La dimensión geográfica o territorial de la movilidad comprende **todos los desplazamientos de las personas en el espacio, conllevan o no cambios de residencia**, siendo la migración la vertiente de la movilidad geográfica que sí se refleja en un cambio de residencia. El objeto del presente dictamen es el análisis de la movilidad geográfica por motivos de trabajo en Canarias si bien ésta presenta una relación inherente con la movilidad funcional, ya que las decisiones de movilidad geográfica por motivos de trabajo pueden significar también un cambio de profesión.

Dentro de la movilidad geográfica por motivos laborales, se pueden distinguir las siguientes **categorías** en función a su ámbito territorial:

a) La movilidad diaria:

Hace referencia a los desplazamientos entre el lugar de residencia y otros sitios frecuentados durante la actividad diaria y en especial a los desplazamientos diarios entre el **lugar de residencia** y el **lugar de trabajo**. La movilidad diaria está cobrando en los últimos años un gran protagonismo como referente de actuación para las políticas públicas (ordenación del territorio, infraestructuras, vivienda, equipamiento social, transporte público), ya que la mejora de las comunicaciones está permitiendo ampliar los espacios vitales de los ciudadanos, de manera que se puede acceder a las oportunidades de empleo en espacios relativamente alejados sin tener que variar la residencia. Esto se explica porque en la medida en que mejoran los niveles de comunicación, los factores que inciden en la toma de decisiones sobre el lugar de residencia y el lugar de trabajo se van diferenciando. Así, dado un nivel de accesibilidad adecuado, los factores que inciden en la decisión "lugar de residencia" son principalmente el precio, la calidad y el entorno de la vivienda. En cuanto a los factores determinantes de la decisión "lugar de trabajo" son el salario y la estabilidad laboral. La movilidad diaria, de gran importancia en otras regiones, resulta de especial trascendencia en un espacio fragmentado como es Canarias, donde la insularidad determina en gran medida el ámbito territorial de desplazamiento diario de los trabajadores.

b) Las migraciones interiores:

Es la movilidad en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias que se refleja en un cambio estable del lugar de residencia pudiendo distinguir dos categorías: la movilidad intra-insular y la movilidad inter-insular. En relación con la movilidad **intra-insular**, el tamaño relativamente pequeño de los espacios insulares condiciona la importancia de estos cambios de residencia por motivos de trabajo ya que se dará principalmente en aquellos casos en los que la duración de los desplazamientos diarios sea alta. Es decir, la existencia de mercados de trabajo de carácter insular, la relativa inmovilidad residencial y la existencia de infraestructuras viarias suficientes hacen que

en Canarias la decisión de migración intra-insular, que implica un cambio de lugar de residencia, tenga una importancia relativa que contrasta con una alta movilidad diaria. En cuanto a la movilidad **inter-insular**, que hace referencia a las migraciones entre islas que se refleja en un cambio estable en el lugar de residencia, son las disparidades en las tasas de crecimiento económico y empleo entre los distintos espacios insulares los factores que explican este fenómeno. A lo largo del presente dictamen se analizará detenidamente esta cuestión.

c) Las migraciones exteriores:

A efectos del presente estudio, se consideran migraciones exteriores las variaciones residenciales de entrada y salida entre Canarias y el resto del mundo, incluyendo por tanto los flujos de personas con otras Comunidades Autónomas, con la Unión Europea y con terceros países

2.1.2. Naturaleza y efectos de la movilidad geográfica.

Naturaleza

La movilidad geográfica no constituye un objetivo en sí mismo, sino que es un medio para satisfacer objetivos personales o grupales. En concreto, la decisión de migración debe entenderse como una **decisión racional** que toman las **unidades familiares**, en las que se evalúan los beneficios y los costes de la migración respecto a la inmovilidad. Hay que tener en cuenta que en este proceso de toma de decisiones no se valora únicamente los beneficios y costes económicos de la migración sino que se pone en relación con otros aspectos sociales, familiares y personales que componen la función de bienestar de las familias e individuos. Básicamente son los atributos del **sistema familiar**, las **estrategias laborales y residenciales** de las familias las que influyen en las decisiones de movilidad territorial.

Efectos sobre el territorio de destino

Asumiendo que las disparidades en la creación de empleo entre territorios es la causa que explica la movilidad geográfica por motivos de trabajo, el efecto más destacado de la movilidad geográfica es el **incremento en la oferta de trabajo** en el territorio de destino. El papel de la movilidad geográfica como mecanismo de ajuste entre mercados de trabajo es especialmente importante en el contexto demográfico español, ya que las bajas tasas de fecundidad son la causa de un bajo crecimiento vegetativo, de manera que la migración hacia aquellos territorios con altas tasas de crecimiento y creación de empleo, es el principal mecanismo para que la oferta de trabajo se vea incrementada.

Sin embargo **no es razonable esperar que la movilidad geográfica pueda llegar a corregir todos los desequilibrios entre mercados de trabajo más y menos dinámicos**. Por una parte, como anteriormente se expuso, las decisiones de movilidad y en especial las de migración no obedecen a aspectos puramente económicos sino que las familias toman en consideración múltiples factores. Por otra, existen otros elementos de carácter estructural y coyuntural que explican las persistencias de altas tasas de desempleo en mercados de trabajos dinámicos, como es el caso de la falta de adecuación de los niveles de formación de la oferta a la demanda de trabajo².

² Una de las conclusiones más relevante del Informe 1/2000 del Consejo Económico y Social de España sobre la movilidad geográfica fue señalar que “*los desajustes existentes en el mercado laboral español en relación con los distintos niveles de desempleo parecen más relacionados, en general e interterritorialmente, con problemas estructurales del mercado de trabajo y con diversos problemas coyunturales de algunos sectores productivos que con una insuficiente movilidad geográfica de la mano de obra*”

Por otra parte, es necesario reflexionar sobre los efectos de la movilidad geográfica sobre aquellos territorios menos desarrollados desde los que se originan la migración. En estos territorios con menor ritmo de crecimiento económico, menor tejido productivo y menos posibilidades de trabajo, la migración de efectivos, en muchos casos personas jóvenes, puede acentuar los problemas estructurales que explican su bajo dinamismo.

2.2. Movilidad geográfica y situación demográfica de Canarias.

2.2.1. Dinámica demográfica de Canarias en los últimos años.

La movilidad de la población por motivos laborales mantiene una estrecha relación con las dinámicas demográficas de los territorios. En el caso de Canarias, la dimensión y naturaleza de la movilidad geográfica debe ser enmarcada en el contexto de la vitalidad demográfica que se ha venido dando en los últimos años. A continuación, se señalan las características más relevantes de la evolución demográfica en Canarias en relación con la movilidad geográfica:

- **Canarias es una de las Comunidades Autónomas que presentan una dinámica demográfica más activa en los últimos años.**

En el período 1991-2001, Canarias con una tasa de crecimiento acumulado de 13.4% fue la tercera Comunidad Autónoma que más creció, solamente detrás de Baleares y Madrid.

- **Desigual reparto del crecimiento demográfico en Canarias.**

El proceso de crecimiento demográfico se ha producido de manera muy dispar. En el ámbito insular, cabe destacar el importante incremento poblacional de Lanzarote y Fuerteventura, habiéndose doblado la población de derecho en esta última isla en los últimos diez años. En cuanto a la distribución por municipios de este crecimiento, el mayor crecimiento se concentra en las áreas metropolitanas, capitales insulares y zonas turísticas.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN CANARIAS (1994-2004)					
	1994	% total	2004	% total	%variación
CANARIAS	1.608.100	100%	1.915.540	100%	19,12%
Lanzarote	75.110	5%	116.782	6%	55,48%
Fuerteventura	41.477	3%	79.986	4%	92,84%
Gran Canaria	715.860	45%	790.360	41%	10,41%
Tenerife	669.271	42%	812.839	42%	21,45%
La Gomera	16.812	1%	21.220	1%	26,22%
La Palma	81.724	5%	84.282	4%	3,13%
El Hierro	7.846	0%	10.071	1%	28,36%

Fuente: INE-ISTAC. Padrón Municipal de Habitantes.

- **Vitalidad demográfica basada principalmente en el balance migratorio.**

En el período 1991-2001, el balance migratorio explica el 62.3% del crecimiento de la población en Canarias, lo que constata el protagonismo demográfico de la inmigración en la vitalidad demográfica en Canarias de los últimos años.

FUENTES DEL CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN DE CANARIAS POR ISLAS ENTRE 1991 Y 2001					
Islas	Crecimiento	Saldo Vegetativo	%	Balance Migratorio	%
Lanzarote	31.870	7.513	23,6	24.357	76,4
Fuerteventura	23.365	5.142	22,0	18.223	78,0
Gran Canaria	64.472	34.907	54,1	29.565	45,9
Tenerife	77.211	27.473	35,6	49.738	64,4
La Gomera	2.322	166	7,1	2.156	92,9
La Palma	-67	403	100	-470	0
El Hierro	1.520	6	0,4	1.514	99,6
Canarias	200.693	75.610	37,7	125.083	62,3

Fuente: INE: *Censos de Población y Movimiento Natural de la Población*.

2.2.2. La movilidad geográfica en el marco del actual dinamismo demográfico.

a) Marco general.

En el marco del fuerte crecimiento demográfico de Canarias en los últimos años, a continuación se presentan los principales resultados relativos a la movilidad geográfica en Canarias³:

En el periodo comprendido entre 1991 y 2001, se observa en primer lugar una mayor movilidad geográfica intra e inter-insular de las personas nacidas en Canarias, al disminuir el peso relativo de las personas que continúan viviendo en el mismo municipio en el que nacieron e incrementar, aunque levemente, las migraciones dentro de la misma isla y entre islas. Por otra parte, y en relación con el protagonismo demográfico de la inmigración en la vitalidad demográfica en Canarias de los últimos años, destaca el crecimiento de la población nacida en otras Comunidades Autónomas pero en especial, el incremento de la población nacida en el extranjero. En comparación con datos estatales de 2001, se observa que la población residente en Canarias procedente de otras CCAA es la mitad de la media nacional (17.4%) mientras que por otra parte, Canarias supera en tres puntos la media nacional (5.4) cuando se trata de personas nacidas en el extranjero.

³ Las fuentes estadísticas más relevantes en relación con la movilidad territorial de la población, que se utilizarán en el presente dictamen, son el Censo de Población y Viviendas de Canarias elaborado por el ISTAC a partir del tratamiento de los microdatos censales originales cedidos por el INE, cuya última publicación fue en 2001 y las Estadísticas de Variaciones Residenciales en Canarias elaborada por el ISTAC a partir de la explotación de la información relativa a las altas y bajas en los Padrones Municipales de Habitantes motivadas por cambios de residencia, obtenida de la base padronal del INE. Por otra parte, y puesto que el objeto del presente dictamen es la movilidad por motivo de trabajo, esta información se completará con el análisis de las estadísticas de contratos registrados en las Oficinas de Empleo.

POBLACIÓN DE CANARIAS SEGÚN LUGAR DE NACIMIENTO (1991-2001)						
Lugar de nacimiento	1991	%	2001	%	Variación	%
Mismo municipio	910.212	60,9	910.943	53,8	731	0,1
Otro municipio de la misma isla	332.858	22,3	397.426	23,5	64.568	19,4
De otra Isla canaria	86.931	5,8	102.177	6,0	15.246	17,5
De otra Comunidad Autónoma	102.260	6,8	142.375	8,4	40.115	39,2
Del Extranjero	61.523	4,1	141.556	8,4	80.033	130,1
TOTAL	1.493.784	100	1.694.477	100	200.693	13,4

Fuente: INE: *Censos de Población y Viviendas de Canarias de 1991 y 2001*.

Teniendo en cuenta esta estructura poblacional, los últimos datos de la Estadística de Variaciones Residenciales nos permite realizar una primera aproximación general a las cifras de movilidad territorial de la población.

- Empezando por los movimientos padronales interiores que equivale a movilidad intra e inter-insular, en 2003 se registraron 54.662 variaciones, donde la participación de los ciudadanos nacidos en otras comunidades autónomas y sobre todo los nacidos en otros países supera su peso relativo en la población total.
- En cuanto a los flujos de entrada y salida respecto a otras Comunidades Autónomas, existe una compensación entre las altas y las bajas, existiendo ligeras diferencias en cuanto a la composición de estos flujos. Así, en 2003 retornan 1.603 personas nacidas en Canarias y emigran 3.238. También es significativo el equilibrio existente entre las altas y bajas de personas nacidas en otras comunidades autónomas, ya que podría representar un cambio de tendencia respecto a los datos de años anteriores donde las altas padronales desde otras comunidades autónomas eran sensiblemente superiores a las bajas. Además, este equilibrio se da también analizando los datos por comunidad autónoma. Así, para los andaluces el saldo inmigratorio es ligeramente negativo (3.980 altas y 4.263 bajas) y para gallegos y madrileños ligeramente positivo (3.662 altas y 2.844 bajas en el primer caso y 2.246 altas y 1.785 bajas en el segundo).
- En cuanto a los flujos de población con el extranjero, el saldo es claramente positivo ya que según estos datos, las altas desde terceros países reflejan una entrada importante de personas al territorio canario mientras que las bajas son mínimas. En cuanto al lugar de nacimiento de las personas que causan alta, la población latinoamericana ha desplazado en los últimos años a la población europea como primer grupo de inmigrantes extranjeros.

VARIACIONES RESIDENCIALES: POR LUGAR DE NACIMIENTO. CANARIAS. 2003.										
LUGAR DE NACIMIENTO	TIPO DE VARIACIÓN									
	MOVIMIENTOS PADRONALES INTERIORES		ALTAS PADRONALES DESDE OTRAS CC.AA.		BAJAS PADRONALES HACIA OTRAS CC.AA.		ALTAS PADRONALES DESDE EL EXTRANJERO		BAJAS PADRONALES HACIA EL EXTRANJERO	
		%		%		%		%		%
TOTAL	54.662	100	25.195	100	23.694	100	29.048	100	931	100
CANARIAS	34.974	64	1.603	6,36	3.238	14	1.464	5,04	372	40
OTRA CCAA	6.922	12,7	17.443	69,2	15.331	65	318	1,09	126	13,5
EXTRANJERO	12.766	23,4	6.149	24,4	5.125	22	27.266	93,9	433	46,5

Fuente: INE-ISTAC: Estadística de Variaciones Residenciales.

b) Movilidad intra-insular.

Como antes se había apuntado, la movilidad intra-insular (que implica cambio de residencia) tiene una importancia relativa que contrasta con la alta movilidad diaria en la misma isla. Según los datos de la Estadística de Variaciones Residenciales, solamente el 2,28% de la población que vive en Canarias realizó un cambio de residencia entre municipios de la misma isla. En este sentido cabe destacar que estos cambios de residencia obedecen tanto a motivos laborales como a otros motivos, principalmente residenciales, sin que existan datos laborales que permitan distinguir la motivación de este traslado. Lo que sí se puede apreciar es que son las islas de mayores dimensiones las que registran mayores porcentajes de migraciones intrainsulares, lo que apoya la idea de que, en el caso de la movilidad geográfica por motivos laborales, solamente se opta por el cambio de residencia en la misma isla cuando la movilidad diaria resulta costosa en términos de tiempo.

MIGRANTES INTRAINSULARES EN CANARIAS POR ISLAS					
	1991-2001	1991-2001	2002	2003	2003
Islas	nº	% sobre total	actualización	actualización	% sobre población isla
Lanzarote	19308	7,9	3040	3192	2,78%
Fuerteventura	6672	2,7	822	1915	2,55%
Gran Canaria	105461	42,9	14489	15629	1,98%
Tenerife	104204	42,4	17268	20680	2,59%
La Gomera	904	0,4	95	205	1,05%
La Palma	8870	3,6	1428	1597	1,86%
El Hierro	416	0,2	75	54	0,53%
Canarias	245835	100	37217	43272	2,28%

Fuente: INE-ISTAC: Estadística de Variaciones Residenciales.

c) Movilidad inter-insular.

A partir del análisis de las migraciones inter-insulares en el periodo 1991-2003, se pueden distinguir varias tendencias⁴ en cuanto a los desplazamientos interinsulares se refiere. En

⁴ Los últimos datos disponibles de la Estadística de Variaciones Residenciales, correspondientes a 2003 muestran saldos negativos en Lanzarote, Gran Canaria, Tenerife y La Palma. Sin embargo, no se pueden alcanzar conclusiones ciertas a partir de dichos datos puesto que el análisis de las dinámicas de población deben ser analizada siempre a partir de series temporales más largas.

primer lugar, destaca la dinámica de atracción de las islas de Lanzarote y Fuerteventura, coherente con las altas tasas de crecimiento que están experimentando estas dos islas en los últimos años. En segundo lugar, Tenerife, La Gomera y El Hierro se sitúan con balances positivos y finalmente Gran Canaria y La Palma con saldos negativos durante todo el periodo. El análisis de los datos de los últimos años permite deducir que la dinámica migratoria tradicional desde las islas menores a las islas capitalinas de cada una de las dos provincias se está invirtiendo, de manera que los flujos desde las islas capitalinas hacia las islas no capitalinas es mayor cada año. Esto es más visible en el caso de las islas orientales, donde el balance positivo de Lanzarote y Fuerteventura se nutre en gran parte de entradas realizadas desde Gran Canaria. En cuanto a las islas occidentales, esta tendencia es aplicable a La Gomera y El Hierro, mientras que el balance negativo de La Palma y el dinamismo demográfico de Tenerife hacen que esta propensión sea menos evidente.

BALANCE DE LA MIGRACIÓN INTERINSULAR EN CANARIAS POR ISLAS ENTRE 1991 Y 2003				
	1991-2001	2002	2003	total
Islas	nº	actualización	actualización	1991-2003
Lanzarote	2.411	85	-117	2379
Fuerteventura	3.677	59	1147	4883
Gran Canaria	-6.797	-523	-1141	-8461
Tenerife	989	365	-96	1258
La Gomera	390	205	412	1017
La Palma	-1.404	-201	-260	-1865
El Hierro	734	10	55	799

Fuente: INE-ISTAC: Estadística de Variaciones Residenciales.

Otro tema a destacar es la insuficiencia de las fuentes estadísticas. La Estadística de Variaciones Residenciales del INE mide los movimientos padronales interiores según la isla de procedencia e isla de destino por lugar de nacimiento, por lo que no es un indicador exacto de la movilidad laboral por motivos de trabajo entre islas, en primer lugar por registrar todas las variaciones residenciales mientras que por otra parte el lugar de nacimiento no siempre indica la dirección del desplazamiento. Una fuente de información relativamente nueva, que puede arrojar luz sobre la movilidad geográfica por motivos de trabajo es la explotación del Registro de Contratos de las Oficinas de Empleo que está realizando el OBECAN desde 2002. Los datos que presenta el OBECAN relaciona el municipio del centro de trabajo con el municipio donde reside la persona, identificando la migración entre islas cuando el municipio de residencia del trabajador y del centro de trabajo se encuentran ubicados en islas distintas. Cabe destacar en este sentido que al contar con esta explotación de datos solamente desde 2002, no es posible realizar un análisis de tendencia, careciendo de sentido realizar un análisis de un único año, ya que existe una gran variabilidad en los datos de un año a otro. Por otra parte, la discrepancia entre los datos de Variaciones Residenciales y Contratos, medidos con parámetros distintos, impide comparar sus resultados. Por tanto, como conclusión de lo anterior, se echa en falta la existencia de fuentes de información más exactas que permitan conocer con más profundidad las variaciones residenciales por motivos laborales.

Insuficiencia de las fuentes estadísticas.

**COMPARATIVA ENTRE VARIACIONES RESIDENCIALES Y CONTRATOS.
2003.**

	Variaciones residenciales			Contratos		
	entradas	salidas	SALDO	entradas	salidas	SALDO
Lanzarote	1.369	1.486	-117	4.127	3.487	640
Fuerteventura	2.565	1.418	1147	5.793	4.439	1354
Gran Canaria	2.524	3.665	-1141	10.370	9.552	818
Tenerife	2.957	3.053	-96	5.734	7.255	-1521
La Gomera	889	477	412	1.318	895	423
La Palma	695	955	-260	843	2.466	-1623
El Hierro	391	336	55	251	342	-91
Canarias	11.390	11.390	0	28.436	28.436	0

Fuente: INE-ISTAC: Estadística de Variaciones Residenciales.

OBECAN: Registro de Contratos.

d) Movilidad exterior desde otras Comunidades Autónomas.

La población nacida en otra CCAA, fue en 2001 de un 8% de la población total, que como se adelantaba anteriormente es solamente la mitad de la media nacional. En la distribución geográfica de esta población es una vez más Fuerteventura y Lanzarote las islas con mayores porcentajes.

En cuanto a los contratos realizados a trabajadores asalariados cuyo municipio de residencia se encontraba ubicado en otra Comunidad Autónoma, la media en la Comunidad Autónoma de Canaria en 2003 fue de un 6%, siendo Fuerteventura y Lanzarote, en razón de su mayor porcentaje de población de otras Comunidades Autónomas, las islas con porcentajes mayores. En cuanto al perfil de estos contratos, principalmente son trabajadores de Galicia (27.5%) y Andalucía (23%) existiendo una clara especialización del colectivo gallego en el sector de la construcción y del andaluz hacia la hostelería.

**POBLACIÓN NACIDA EN OTRA COMUNIDAD AUTÓNOMA Y
MIGRACIONES LABORALES PROCEDENTES DE OTRA COMUNIDAD
AUTÓNOMA**

	Total Población	Población otra CCAA	% sobre isla	Contratos a personas procedentes otras CCAA	% sobre contratos de la isla
CANARIAS	1.694.477	142375	8%	42100	6,00%
LANZAROTE	96.781	18147	19%	7277	12,60%
FUERTEVENTURA	60.273	13990	23%	10459	19,50%
GRAN CANARIA	730.622	50819	7%	8289	3,10%
TENERIFE	701.034	54857	8%	15517	5,20%
LA GOMERA	18.285	693	4%	237	4,50%
LA PALMA	78.800	3370	4%	260	1,80%
EL HIERRO	8682	499	6%	61	2,70%

Fuente: Población: INE-ISTAC: Censos de Población y Vivienda 2001.

OBECAN: Registro de Contratos 2004.

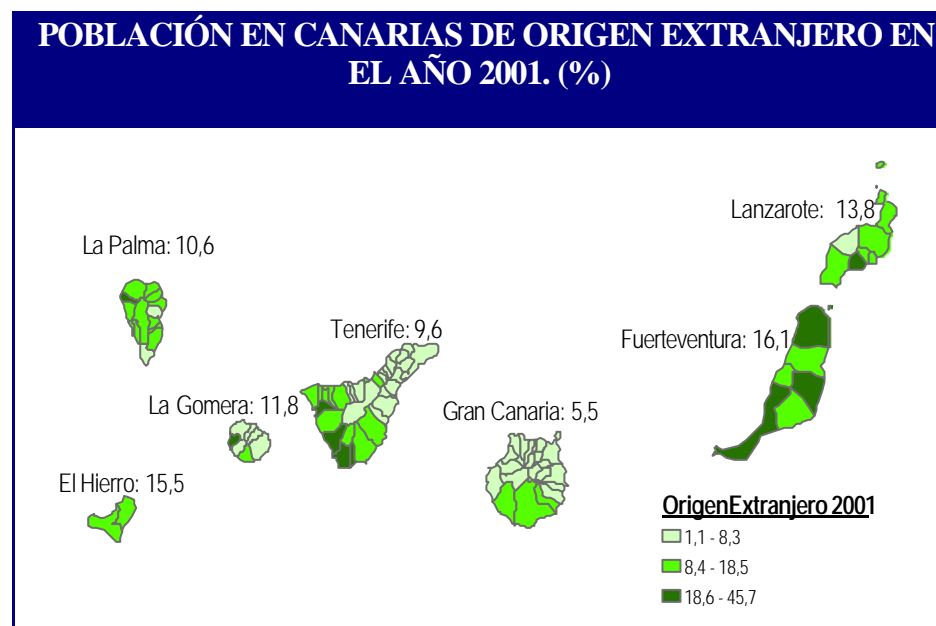
e) Movilidad exterior desde terceros países.

La inmigración es un proceso característico a lo largo de la Historia de Canarias, si bien en las últimas décadas su dimensión está alcanzando cotas hasta ahora desconocidas. En el

periodo 1991-2001, el número de personas residentes en Canarias nacida en otros países se duplicó pasando de 61.523 a 141.556, lo que representa dos quintas partes del incremento de la población total en dicho periodo. Lejos de moderarse esta tendencia, en los dos últimos años, según la Estadística de Variaciones Residenciales se han registrado unos saldos positivos de altas padronales de extranjeros en torno a las 27.000 personas anuales.

Tal como ha venido destacando el CES en pronunciamientos anteriores, se pueden destacar varias dinámicas que caracterizan la movilidad exterior en los últimos años:

- a) Creciente repercusión de la afluencia de naturaleza americana en relación con la europea, lo que se traduce en un incremento de la motivaciones laborales respecto a las residenciales.
- b) Concentración de la población inmigrante en las zonas de mayor dinamismo económico. Desde la perspectiva regional, Lanzarote y Fuerteventura son las islas que siguen atrayendo a mayor número de población extranjera mientras que en líneas generales los municipios con mayor actividad en las ramas de actividad de construcción, hostelería y agricultura son también los que mayor población extranjera reciben.
- c) Intensificación de la inmigración irregular, imposible de cuantificar por el propio carácter de esta movilidad, pero con una gran relevancia geodemográfica, socioeconómica y sociológica. Esta inmigración está vinculada mayoritariamente con la vertiente informal de la estructura económica regional teniendo Canarias como rasgo distintivo respecto a otras regiones el hecho de actuar como frontera Sur de Europa, por lo que el impacto de este fenómeno en Canarias es motivo de preocupación por parte de los agentes sociales, los poderes públicos y el conjunto de la ciudadanía, como se ha hecho patente en el interés despertado por el último proceso de regularización del presente año.



Fuente: Población: INE-ISTAC: Censos de Población y Vivienda 2001.

Estas dinámicas poblacionales hasta aquí expuestas se confirman con los datos laborales de la Estadística de Contratos del OBECAN. En este trabajo, se cuantifica la inmigración extranjera por el número de contratos registrados a trabajadores asalariados cuya nacionalidad es diferente a la española cuando el municipio del centro de trabajo se encuentra ubicado en Canarias, independientemente de la Oficina de registro del Contrato. De este análisis de la contratación extranjera durante 2004 en Canarias realizado por el OBECAN, se destacan los siguientes resultados:

- a) el número de contratos realizados a extranjeros en 2004 fue de 104.732, lo que representa el 14.95% de los contratos.
- b) Las nacionalidades más representadas en esta contratación fueron Colombia (13.9%), Marruecos (10%), Italia (9.5%), Reino Unido (6.2%) , Cuba (6.2%) y Alemania (5.36).
- c) Los sectores más representados son la hostelería y la construcción teniendo también un peso importante en la agricultura.
- d) Las islas que concentran mayor proporción de contratos a extranjeros sobre el total de contratos son de nuevo Lanzarote y Fuerteventura, si bien Tenerife y Gran Canaria tienen mayores valores absolutos.
- e) En las islas orientales se concentren más contratos a personas de procedencia africana mientras que en las islas occidentales destaca la contratación de latinoamericanos y europeos, si bien no se puede hablar de una tendencias definidas.

**CONTRATACIÓN DE EXTRANJEROS EN CANARIAS.
2004.**

	CONTRATOS A EXTRANJEROS	% contratos a extranjeros sobre el total de contratos firmados.
EL HIERRO	216	9.65 %
FUERTEVENTURA	15.612	29.11%
GRAN CANARIA	27.387	10.08%
LA GOMERA	535	10.18%
LA PALMA	1.009	7.15%
LANZAROTE	18.339	31.88%
TENERIFE	41.634	14.06%
TOTAL	104.732	14.95%

Fuente: OBECAN: Estadística de Contratos.

3. Observaciones de carácter particular.

3.1. Aportaciones del análisis de los Mercados Locales de Trabajo al estudio de la movilidad geográfica.

El concepto de Mercado Local de Trabajo (a partir de ahora MLT), hace referencia al espacio que comprende uno o varios municipios contiguos, donde la mayor parte de los efectivos laborales en ellos residentes puede encontrar o cambiar de trabajo sin variar el lugar de residencia, o a su vez puede cambiar de residencia sin que ello deba llevar aparejado un cambio en el lugar donde el individuo realiza sus actividades. Es por tanto un instrumento analítico que analiza la división espacial en diferentes zonas, en atención a la movilidad laboral diaria de la población. En el estudio realizado en el Informe Anual 2003-2004 del CES se realiza un análisis exhaustivo de las características de los distintos MLT y su interrelación formando los Mercados Insulares de Trabajo. A continuación se presenta las principales conclusiones de dicho estudio en relación con la movilidad geográfica⁵.

3.1.1. Delimitación e interrelación de los Mercados Laborales de Trabajo en Canarias.

La delimitación estadística de los MLT pivota sobre la idea de autocontención, que mide por el lado de la oferta, el porcentaje de ocupados que residen en el espacio del MLT que trabajan en el mismo y por el lado de la demanda, el porcentaje de puestos de trabajo ocupados por residentes en el espacio del mismo MLT.



Fuente: INE-ISTAC: Censo de Población de 1991 y Encuesta de Población de Canarias de 1996. Elaboración: CES: Informe Anual 2003-2004.

⁵ En aras a una mayor claridad, se han omitido las tablas estadísticas que soportan el análisis de los Mercados Locales de Trabajo en Canarias. En el presente dictamen se presenta una síntesis de los resultados y conclusiones del estudio realizado en el Informe Anual 2003-2004. Para mayor información, nos remitimos al mencionado estudio contenido en dicho Informe Anual, en su capítulo 7, bajo el título: Análisis monográfico 2: *Demografía, Movilidad de la Población y Mercado de Trabajo: una aproximación a los Mercados Locales e Insulares de Trabajo en Canarias*".

LANZAROTE:

- En la isla de Lanzarote existe una fuerte interdependencia entre todos los municipios, identificando un único MLT que abarca todos los municipios de la isla.
- El MLT de Lanzarote es uno de los espacios de Canarias que presenta mayor movilidad diaria y donde la especialización funcional de sus municipios resulta más acusada.
- Los municipios centrales, con mayor atractivo laboral son Arrecife, que desempeña una fuerte función residencial y laboral y Yaiza y Tías, que son identificados como los polos de crecimiento del MLT único de Lanzarote.

FUERTEVENTURA:

- Atendiendo a los flujos laborales intermunicipales en la Isla, se identifican los MLT Norte y Sur.
- El MLT Norte comprende los municipios de Puerto del Rosario, Antigua, Betancuria y La Oliva mientras que el MLT Sur comprende los municipios de Pájara y Tuineje.
- Los dos MLT de Fuerteventura muestran un alto grado de autocontención mientras que por otra parte, existe una baja movilidad laboral intermunicipal.

GRAN CANARIA:

- El MLT del Norte de Gran Canaria gravita en torno a la influencia que la capital insular ejerce sobre los residentes de la vertiente septentrional y en el centro de la isla ya que la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria destaca por generar un número de puestos de trabajo superior al que sus ocupados residentes podrían cubrir.
- El MLT Sur, está configurado en torno a la actividad económica turística generada por los municipios de San Bartolomé de Tirajana y Mogán.
- Existe una elevada movilidad entre los dos MLT, causada principalmente por los individuos residentes en el Norte que tienen su puesto de trabajo en el Sur y que se desplazan diariamente por las vías de comunicación que actúan como eje de interconexión de ambos MLT.

TENERIFE:

- El MLT del Noreste de Tenerife, donde su núcleo es Santa Cruz de Tenerife, que ejerce su influencia sobre el resto de municipios de la zona. Este MLT se caracteriza también por la intensidad de la movilidad laboral intermunicipal diaria.
- El MLT del Norte de Tenerife, donde el atractivo laboral del Puerto de la Cruz actúa sobre los municipios de su entorno.
- El MLT del Sur de Tenerife, que gravita en torno a los municipios turísticos de Adeje y Arona, que se caracteriza por su rápido crecimiento económico en los últimos años.
- En el estudio realizado los municipios de Garachico, Icod de los Vinos y los Silos quedan sin adscribir a ninguno de los tres MLT ya que no presentan una integración económica clara con ninguno de los tres.
- El MLT Sur, con fuerte crecimiento económico, se presenta como receptor neto de trabajadores de los otros dos MLT de la isla, ya que la oferta de trabajo local resulta insuficiente para cubrir los requerimientos de la demanda. En el caso del MLT Norte, este saldo negativo es también con el MLT Noreste, mientras que en este último se evidencia que el crecimiento de la población de la zona es superior a su demanda de trabajo.

LA GOMERA:

- El análisis de los MLT en la Gomera presenta como peculiaridad las escasas interacciones laborales intermunicipales, de manera que apenas el 13% del total de ocupados de la isla trabajan en un municipio diferente al de residencia, lo que apenas permite hablar de la existencia de un MLT en la isla.
- El municipio capitalino de San Sebastián de la Gomera es el principal destino de la escasa movilidad laboral intermunicipal diaria en La Gomera, mientras que solamente entre San Sebastián de la Gomera y Alajeró existe una interacción destacable. Por tanto, según este análisis y en sentido estricto solamente se identifica un MLT formado por los municipios de San Sebastián de la Gomera y Alajeró, quedando el resto de los municipios sin adscripción.

LA PALMA:

- En la isla de La Palma se distingue, en primer lugar el MLT del Este, donde la capital insular, Santa Cruz de La Palma, se erige como lugar central ejerciendo su influencia sobre el resto de los municipios del Este de la isla. En segundo lugar se encuentra el MLT del Oeste de la Palma, que pivota en torno a la actividad de Los Llanos de Aridane, quedando fuera de ambos MLT los municipios de Garafía y Fuencaliente.
- En cuanto a la movilidad entre ambos MLT, destacar la escasa interacción entre ambas zonas, debido a que se trata de dos zonas similares en tamaño, de elevado grado de autocontención y considerable homogeneidad en la distribución territorial del empleo, donde la importancia del sector agrario resulta explicativa de los altos niveles de movilidad dentro de cada MLT.

EL HIERRO:

- Los dos municipios del Hierro (Frontera y Valverde) forman un único MLT, si bien existe una escasa movilidad diaria por motivos de trabajo entre ambos municipios (11%). La mejora en la accesibilidad entre Valverde y Frontera producida por la construcción de infraestructuras viarias en los últimos años probablemente tendrá efectos positivos en la integración económica y laboral de la isla.

3.1.2. Movilidad geográfica en el marco de los Mercados Locales de Trabajo.

A parte de la movilidad diaria, que es la que define el ámbito de los MLT, se puede realizar un análisis de los movimientos migratorios entre Mercados Locales de Trabajo. Por tanto, a continuación se realiza un análisis sintético de la movilidad geográfica de la población desde el enfoque de los Mercados Locales de Trabajo, lo que aporta una información complementaria al análisis desarrollado en el apartado 2.2.2.

⁶ Una reciente actualización del análisis de los Mercados Locales de Trabajo muestra una mayor integración entre los municipios gomeros, de manera que se va consolidando como un mercado laboral único, siendo los municipios centrales, además de San Sebastián de la Gomera, Valle Gran Rey y Agulo.

TASAS MIGRATORIAS DE LOS MERCADOS LOCALES DE TRABAJO DE CANARIAS. 1991-2001.							
(TASAS ACUMULATIVAS EN %)							
MLT	Tasa migratoria global	Tasa saldo migratorio	Tasa migraciones interiores MLT	Tasa saldo resto Isla	Tasa saldo resto Canarias	Tasa saldo resto España	Tasa inmigración extranjera
LZ	107,3	25,4	21,8	0,0	2,9	17,7	11,8
FV-N	130,3	22,5	10,0	1,9	8,5	23,4	9,5
FV-S	178,6	37,3	7,0	-3,4	8,3	54,2	14,9
GC-N	32,9	1,1	9,5	-1,5	-1,0	1,1	1,6
GC-S	61,0	15,7	12,2	6,8	-0,4	4,3	8,1
TF-C	24,6	-2,8	1,8	-2,9	-0,1	0,5	3,8
TF-N	34,3	4,0	8,7	-0,2	0,1	1,5	5,4
TF-NE	33,1	2,3	11,1	-0,7	0,1	1,3	1,6
TF-S	75,0	28,8	10,7	3,9	0,3	11,1	11,2
LG-C	43,7	10,8	2,8	-1,5	1,8	1,3	7,0
LG-E	67,2	8,5	2,0	1,9	1,3	-4,2	3,5
LP-C	45,0	2,0	0,1	-4,1	0,5	0,0	5,7
LP-E	39,7	-1,3	8,9	0,0	-2,4	2,1	3,3
LP-O	35,7	-2,3	6,5	0,4	-0,6	1,4	7,0
EH-C	63,1	13,5	4,6	0,0	7,9	2,8	9,5

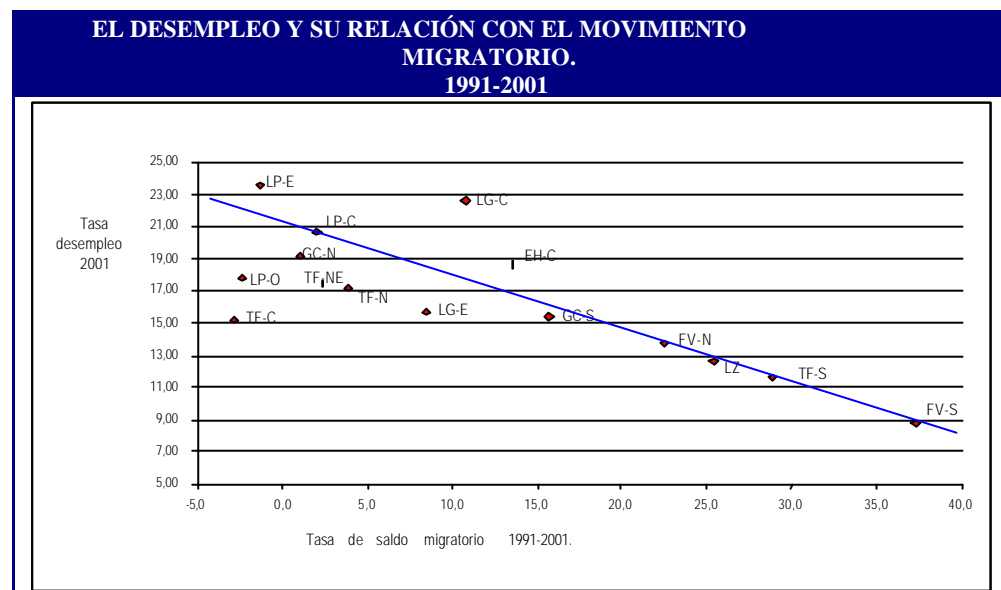
Fuente: INE. Elaboración: CES: Informe Anual 2003-2004.

- En las islas de Fuerteventura y Lanzarote la intensidad de los movimientos migratorios son muy significativos, destacando por orden de importancia los altos saldos positivos en las migraciones exteriores (tanto respecto a otras Comunidades Autónomas como respecto a terceros países), las migraciones en el seno de los MLT y finalmente las migraciones interinsulares, de menor relevancia. Por otra parte, tal como se apuntaba en el análisis de los MLT, la movilidad entre los MLT de la misma isla (Fuerteventura) es baja.
- En las islas capitalinas, los MLT Sur presentan un perfil similar al de las islas orientales, debido a la misma especialización en actividades turísticas. Los rasgos distintivos respecto a los MLT de Fuerteventura y Lanzarote son que los saldos migratorios positivos se nutren en mayor medida de efectivos procedentes del resto de la isla, debido a su mayor tamaño y en menor medida de la inmigración exterior. Por otra parte, es destacable que pese al dinamismo de estos MLT, el saldo migratorio desde las demás islas es prácticamente nulo. En cuanto al resto de los MLT de las islas capitalinas, éstos presentan saldos migratorios más bajos, ya que los movimientos de población más intensos se dan en el seno de cada MLT. En el caso de las áreas metropolitanas existe incluso un saldo negativo respecto al resto de la isla, debido a la suburbanización y en el caso del MLT de Gran Canaria Norte, incluso un saldo negativo respecto al resto de Canarias, debido fundamentalmente a los movimientos migratorios hacia Lanzarote y Fuerteventura.
- En las islas de La Gomera y El Hierro, destacar que las tasas de saldo migratorio en el periodo analizado son en general positivas, habiéndose invertido los saldos tradicionalmente negativos respecto a las demás islas y el exterior. Los saldos positivos respecto a las demás islas del archipiélago provienen mayoritariamente de Tenerife, destacando por otra parte la intensificación reciente de la inmigración extranjera.
- Los MLT de la isla de la Palma son los únicos con saldos migratorios negativos sostenidos durante el periodo. Tanto en el MLT Este como en el MLT Oeste, se dan saldos negativos respecto al resto del archipiélago, parcialmente compensados por los saldos positivos respecto a otras Comunidades Autónomas y terceros países.

3.1.3. Empleo y desempleo desde la óptica de los Mercados Locales de Trabajo.

Un último apartado en relación con el análisis de los Mercados Locales de Trabajo trata la relación existente entre movilidad geográfica y la problemática del desempleo. En la medida en que la movilidad geográfica cumple la función de mecanismo de ajuste entre zonas con distintas intensidades en la creación de empleo y tasas de desempleo, es de esperar que los flujos laborales migratorios se produzcan desde zonas con altas tasas de desempleo hacia zonas con tasas más bajas.

El análisis del mercado laboral canario realizado desde la perspectiva de los Mercados Locales de Trabajo confirma esta hipótesis, tal como se demuestra cruzando los datos de desempleo de los distintos MLT con los datos de migración. Así los MLT de Fuerteventura y Lanzarote y los MLT Sur de Tenerife y Gran Canaria caracterizados por altas tasas en sus saldos migratorios son también los que presentan menores tasas de desempleo encontrándose en el caso opuesto los MLT de La Palma y del Norte de Gran Canaria.



Fuente: INE: Censo de Población y Viviendas y Estadística de Variaciones Residenciales.
Elaboración: CES: Informe Anual 2003-2004.

3.2. Condicionantes a la movilidad geográfica.

Existe un gran número de obstáculos que impiden o dificultan la movilidad geográfica, en la medida en que son tenidos en cuenta como costes en las decisiones de movilidad de los trabajadores. En el presente dictamen, el Consejo Económico y Social pretende reflexionar sobre aquellos condicionantes que inciden de mayor manera en la movilidad en Canarias, identificando los siguientes: el Sistema Familiar, el Mercado de Trabajo, la Vivienda y el Transporte⁷.

⁷ En el presente dictamen, con objeto de concentrar la atención en los ámbitos más relevantes, no se tratarán otros obstáculos de segundo orden identificados por otros análisis como es el caso de los obstáculos propios de cada sector (agricultura, industria, construcción, turismo, otros servicios...).

3.2.1. Sistema Familiar.

Al incluir el sistema familiar entre los condicionantes de la movilidad geográfica en Canarias, el Consejo Económico y Social pretende llamar la atención sobre **la naturaleza social y no puramente económica que tiene la movilidad geográfica** por motivos laborales. Como se apuntaba con anterioridad, son en general las familias y no los individuos, los sujetos de la toma de decisiones en torno a la movilidad geográfica por motivos laborales incluyendo en su análisis motivaciones no solamente económicas sino también culturales y sociales.

En este sentido se pueden destacar dos características que condicionan la baja propensión a la movilidad geográfica de las familias y la preferencia de estrategias laborales localistas. En primer lugar, en Canarias, al igual que en España y otros países del sur de Europa, existe una **estructura familiar caracterizada por lazos fuertes**, de manera que la familia funciona como red de apoyo ante situaciones de necesidad. Y en segundo lugar, la **progresiva incorporación de la mujer al mercado de trabajo** ha aumentado la proporción de familias con más de un ingreso, por lo que la decisión de migrar se hace más difícil, ya que puede provocar la salida del mercado de trabajo por parte de uno de los dos cónyuges. Por tanto, según estas ideas, las familias optarán preferentemente por la movilidad diaria frente a otras opciones que supongan cambio de residencia, sobre todo si implica el traslado a otra isla. Según esta idea, son los jóvenes, las familias con un único ingreso y aquellas con lazos familiares menos fuertes en el territorio aquellas con mayor propensión a la movilidad geográfica.

3.2.2. Mercado Laboral.

El Consejo Económico y Social de Canarias considera que existen imperfecciones en los mecanismos de conexión entre la oferta y demanda de trabajo en el marco institucional del mercado laboral, que condicionan la movilidad geográfica de la población, destacando los problemas de **cualificación** y los problemas de **intermediación** como los factores más relevantes.

- a) Tal como se veía en el análisis de los Mercados Locales de Trabajo, los procesos de intensa creación de empleo en un territorio suelen estar asociados al desarrollo de una actividad económica determinada (construcción, turismo...), que demanda perfiles profesionales especializados. Sin embargo, no siempre las personas que estarían dispuestas a trasladarse a estos territorios cuentan con esta cualificación. Por esta razón, la falta de adecuación de las cualificaciones a las necesidades de los mercados de trabajo es uno de los problemas identificados en relación con la falta de movilidad de los trabajadores entre zonas con altas tasas de creación de empleo y zonas con altas tasas de desempleo. Desde esta perspectiva, **la movilidad profesional aparece como una condición que acompaña e incluso es previa a la movilidad geográfica.**
- b) La **información imperfecta** con la que cuentan los trabajadores en la búsqueda de empleo es un obstáculo que dificulta la movilidad geográfica al no disponer de la información suficiente sobre puestos de trabajo sin cubrir. Por tanto, al no funcionar correctamente los mecanismos entre la oferta y la demanda de trabajo, existe la posibilidad de que existan oportunidades de empleo en un territorio y personal cualificado y dispuesto para cubrirlo en otro. Estos desajustes son los que justifican la existencia de instituciones públicas y privadas dedicadas a intermediar en el mercado de trabajo con el fin de acercar la demanda a la oferta de trabajo. Sin embargo la función de intermediación de estas

instituciones y en especial la de los Servicios Públicos de Empleo se ha mostrado muy limitada⁸. Las razones que explican esta baja participación en la intermediación en el mercado de trabajo por parte de los Servicios Públicos de Empleo son varias, destacando la complejidad en la gestión de la información, la dispersión de los objetivos a cumplir, la insuficiencia de recursos o la falta de confianza de las empresas en la capacidad de encontrar al mejor candidato posible por estos cauces.

3.2.3. Mercado de Vivienda.

En las decisiones relacionadas con la movilidad geográfica que implica cambio de residencia (migraciones), las restricciones en el mercado de vivienda aparecen como uno de los obstáculos más relevantes. Para las familias, en su decisión de emigrar, la evaluación de los costes y beneficios desde la perspectiva laboral se complementa con la evaluación del entorno en el que van a vivir, donde la vivienda ocupa un lugar prioritario mientras que la infraestructura educativa, social o sanitaria tiene una importancia secundaria, debido al desarrollo y nivelación de este tipo de equipamiento producido en las últimas décadas.

La configuración del mercado de vivienda en España y en concreto en Canarias muestra una serie de características que dificultan la movilidad geográfica que implica cambio de residencia. El escaso peso de la vivienda en alquiler frente a la propiedad, las elevadas cifras de viviendas desocupadas, el crecimiento de los precios por encima del promedio de la Unión Europea y el gran volumen de endeudamiento familiar necesario para el acceso de la vivienda son características propias del mercado de la vivienda en los últimos años.

Respecto al **crecimiento de los precios de la vivienda** en los últimos años, cabe destacar que los factores que empujan al alza los precios de la vivienda son, por el lado de la oferta, el precio del suelo y por el de la demanda, los bajos tipos de interés y la mejora de las rentas disponibles de las familias. Según los datos elaborados por el Ministerio de Vivienda, correspondientes a 2004, el crecimiento en el índice de precios por m² de la vivienda libre fue de 12.47% en Canarias, situándola por debajo de la media nacional (17.45%). Este es el segundo año consecutivo en el que el crecimiento de precios en Canarias es inferior al de la media estatal, de manera que el precio medio para este tipo de viviendas en Canarias (1.560.60 €) ya se sitúa por debajo de la media nacional (1.739.44 €).

En cuanto al **escaso peso de la vivienda en alquiler** frente a la propiedad, esta es la característica del mercado de la vivienda que más afecta a la movilidad geográfica. El bajo desarrollo del mercado de alquiler puede provocar que las personas, en su decisión de migrar, se encuentren con grandes dificultades para encontrar una residencia adecuada a sus necesidades a un precio que siga haciendo rentable el traslado por motivos de trabajo. Según datos del INE, el porcentaje medio de la renta que una familia debe destinar al alquiler y compra de una vivienda es en Canarias de 34.5% y 47.1% mientras que la media estatal se sitúa en 27.7% y 43.7%. El escaso margen en el esfuerzo presupuestario entre compra y alquiler de vivienda muestra la falta de desarrollo del mercado de alquiler, debido entre otras causas a la insuficiente seguridad jurídica en los arrendamientos lo que motiva la existencia de un alto porcentaje de viviendas desocupadas. También la configuración de una política de vivienda basada en la promoción de la compra de vivienda, libre o protegida, respecto al alquiler es otro factor que causa el bajo desarrollo del mercado de vivienda en alquiler respecto

⁸ El CES estatal, en su informe 1/2000 sobre “movilidad geográfica” considera que los problemas de gestión de la intermediación llevada cabo por los Servicios Públicos de Empleo se revela como uno de los principales obstáculos a la libre circulación de la oferta y demanda de trabajo.

al de compra. Este escaso desarrollo del mercado de la vivienda de alquiler dificulta el acceso a la vivienda, especialmente a los jóvenes, donde la alternativa de compra es menor. Así, si en términos generales, la dificultad de acceso a la vivienda por parte de los jóvenes retrasa su edad de emancipación, en el terreno de la movilidad laboral, dificulta la posibilidad de optar por estrategias de búsqueda de empleo que también suponga búsqueda de vivienda.

3.2.4. Transporte y Comunicaciones.

La fragmentación del territorio condiciona la accesibilidad de los trabajadores a otros mercados insulares de trabajo. En el análisis de los Mercados Locales de Trabajo que se realizó en el apartado 3.1, se aprecia que los distintos MLT de una misma isla están estrechamente relacionados entre sí, formando un **mercado insular de trabajo que es el marco natural en el que interacciona la oferta y la demanda de trabajo**. La mejora en las infraestructuras para el transporte terrestre ha hecho posible que muchos trabajadores opten por la movilidad diaria desde el lugar de residencia al lugar de trabajo en la misma isla, aun cuando los tiempos de desplazamiento sean altos. Sin embargo, la **fragmentación del territorio y el insuficiente desarrollo de las comunicaciones aéreas y marítimas** es el principal condicionante que explica la baja movilidad diaria entre islas y un obstáculo a tener en cuenta en la baja preferencia por la movilidad inter-insular.

3.3. Las Políticas Públicas en relación con la movilidad geográfica.

3.3.1. ¿Es necesario incentivar desde los poderes públicos la movilidad geográfica?

Como se señaló en las observaciones de carácter preliminar, la movilidad de la población adquiere un papel importante desde el punto de vista laboral en la corrección de desequilibrios territoriales entre mercados de trabajo con altas tasas de desempleo y aquellos con mayor generación de empleo y en el plano económico en términos de convergencia regional y especialización productiva. Sin embargo, la movilidad territorial de las personas **transciende el ámbito laboral y económico** afectando de manera esencial a la calidad de vida de los ciudadanos, ya que las decisiones relativas a la movilidad territorial por motivos laborales y en especial la movilidad que implica cambio de residencia constituye una decisión clave para los trabajadores y sus familias.

Por todos estos motivos, desde este Consejo Económico y Social se entiende que los poderes públicos deben actuar en relación con los problemas de movilidad geográfica. Sin embargo, el Consejo considera que dada la complejidad de la movilidad geográfica y sus condicionantes, las actuaciones públicas no se deben centrar exclusivamente en acciones puntuales de cofinanciación de los costes de traslado⁹ sino que se debe actuar desde una perspectiva más amplia **integrando el fomento de la movilidad geográfica como objetivo transversal en el marco de las políticas públicas**. En opinión de este Consejo, son dos los ejes prioritarios de actuación. En primer lugar, las políticas públicas de **acción sobre los obstáculos** que

⁹ En la Ley 2/2004 de Medidas Fiscales y Tributarias del Gobierno de Canarias se establece una nueva deducción de 300 € en la cuota autonómica del IRPF con el objeto de facilitar la movilidad geográfica entre las islas por motivos laborales. El CES, en el dictamen 9/2003, sobre dicha norma, ya expresó la necesidad de acompañar estas medidas puntuales, con acciones de ámbito más amplio entre las que se mencionan medidas que resuelvan favorablemente los déficits de formación y cualificación de los trabajadores canarios y el desarrollo de infraestructuras en materia de educación, servicios sociales y vivienda, entre otras..

impiden o dificultan la movilidad geográfica de los trabajadores. Éstos obstáculos son una limitación sobre las perspectivas laborales y posibilidades de carrera profesional de los trabajadores, por lo que se considera conveniente impulsar políticas de mercado de trabajo, vivienda y transporte que minimicen estos frenos a la movilidad. Y en segundo lugar, actuaciones sobre aquellos territorios del archipiélago, donde los procesos de movilidad geográfica se producen con gran intensidad, pudiendo causar **desequilibrios territoriales** importantes.

3.3.2. Instrumentos para remover los obstáculos que impiden o dificultan la movilidad geográfica.

- **Mercado de Trabajo.**

- a) **Adecuación de los sistemas formativos a las necesidades de los sectores productivos.**

Como antes se apuntaba, la movilidad profesional aparece como una condición previa a la movilidad geográfica de manera que la empleabilidad de los trabajadores es un requisito necesario para acceder a puestos de trabajo en otros mercados. Por tanto, es necesario realizar un esfuerzo permanente de adaptación de los sistemas formativos a las necesidades del mercado, siendo esto especialmente relevante para los tres subsistemas de Formación Profesional (reglada, continua y ocupacional). En este sentido, es necesario realizar una adecuada planificación de la formación a medio plazo, teniendo en cuenta las necesidades presentes y futuras del mercado de trabajo. Para ello se debe contar también con instrumentos que ayuden a orientar y estructurar estas políticas siendo necesaria la puesta en marcha del Instituto Canario de Cualificaciones Profesionales y la potenciación de Observatorio de Empleo y de la Formación Profesional de Canarias.

- b) **Mejora de la función intermediadora del Servicio Canario de Empleo.**

Puesto que la falta de información limita las estrategias de búsqueda de empleo por parte de los trabajadores, es necesario seguir mejorando las labores de intermediación del Servicio Canario de Empleo. En el presente año ha entrado en funcionamiento el **nuevo Sistema de Información de los Servicios Públicos de Empleo (SISPE)**. Este nuevo sistema de información supondrá una mejora del servicio a los trabajadores y los empresarios, ya que contribuirá a hacer que el mercado laboral sea más transparente, contando con información integrada y accesible de las ofertas y demandas de empleo en todo el territorio. Es deseable también que la implantación de este nuevo sistema de información mejore las posibilidades de movilidad de los demandantes de empleo e incremente la capacidad de colocación de la institución. Sin embargo, para hacer esto posible es necesario contar con los recursos humanos, económicos y tecnológicos adecuados. Por otra parte, resulta preciso reforzar las **acciones de acompañamiento en la búsqueda de empleo**. Para ello el Servicio Canario de Empleo cuenta con una amplia red de recursos formada por sus Oficinas de Empleo, por los servicios de orientación e inserción profesional de las entidades colaboradoras y la red de Agencias de Empleo y Desarrollo Local participada por las Corporaciones Locales. En este sentido, en reconocimiento de la experiencia positiva de esta red de recursos es conveniente darle continuidad y estabilidad con el objeto de seguir mejorando la coordinación y cooperación entre todos los agentes que intervienen en la orientación, para que los mecanismos de intermediación sean más eficaces.

Por último, con el objeto de una mejor adaptación de las políticas de empleo a la realidad insular y en la línea de otros pronunciamientos del CES, se sugiere una mayor potenciación de la labor de los Consejos Insulares de Formación y Empleo, cuyas funciones aparecen recogidas en la ley 12/2003 del SCE.

- **Mercado de vivienda.**

La Planificación territorial y la política de vivienda deben tener en cuenta las disparidades entre los distintos Mercados Locales de Trabajo en Canarias, la movilidad territorial por motivos de trabajo y sus efectos sobre el territorio.

- a) **Planificación territorial:**

La coordinación de las actuaciones de las administraciones públicas en todo lo relacionado con la política de suelo y vivienda, en el marco de la planificación territorial que se establece en la ley 19/2003, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo en Canarias es un principio que debe impulsar la acción de los poderes públicos para mejorar el acceso a la vivienda. En este sentido, es preciso incorporar el análisis de la movilidad geográfica en los procesos de planificación en cada territorio, de manera que se tenga en consideración la dimensión de estos flujos de población, especialmente en la planificación urbanística de aquellas zonas que por su mayor dinamismo económico son focos de atracción de población trabajadora.

- b) **Política de Vivienda:**

En el marco de la Ley 2/2003, de Vivienda en Canarias y sus últimas modificaciones y los Planes de Vivienda (2002-2005 y 2005-2008) es preciso actuar, por parte de las distintas administraciones públicas con competencia en vivienda, sobre aquellos obstáculos que dificultan la movilidad geográfica.

Entre las posibles actuaciones, desde el Consejo Económico y Social, se destacan las siguientes:

- Incluir parámetros relacionados con la movilidad geográfica en la declaración de **municipios de preferente localización de viviendas protegidas** que se efectúe en el Plan de Vivienda 2005-2008.
- Potenciar el **acceso de los jóvenes a la vivienda**, mediante instrumentos específicos para este grupo de población, con el objeto de fomentar la movilidad geográfica en uno de los segmentos de edad con menos adversidad a los cambios de residencia por motivos de trabajo.
- Promover actuaciones que fomenten la **oferta de vivienda en alquiler** mediante la mejora en los mecanismos de mercado, la movilización de las viviendas vacías, la mejora de la seguridad jurídica en este mercado y el incremento de vivienda protegida en régimen de alquiler -viviendas de alquiler social-. Respecto a este último punto, se destaca la conveniencia de una localización preferente de este tipo de actuaciones en aquellos municipios receptores de trabajadores desde otros territorios.

- **Transporte y Comunicaciones.**

Las infraestructuras de transporte constituyen un elemento de cohesión para cualquier territorio. En el caso de Canarias, el sistema de comunicaciones resulta especialmente

relevante como elemento de integración económica, debido a la fragmentación del territorio, obstáculo a superar en la construcción de un **espacio laboral común**. En opinión del Consejo Económico y Social y en el marco del análisis de la movilidad geográfica de la población por motivos de trabajo, las actuaciones a realizar se deben enfocar hacia los siguientes ámbitos:

a) Mejora de la accesibilidad¹⁰ entre islas.

Con el objetivo de impulsar un espacio laboral común en Canarias, es necesario desarrollar las infraestructuras de transporte que puedan facilitar la accesibilidad de la población en sus desplazamientos entre islas. De esta manera se estaría actuando sobre obstáculos que dificultan las migraciones inter-insulares pero también sobre la **movilidad diaria entre islas**. Como se señalaba en el apartado 2.1.1, la mayor parte de la movilidad diaria entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo se realiza dentro de la misma isla. La insuficiente accesibilidad entre islas dificulta que los trabajadores; técnicos cualificados, personal directivo, profesorado, equipos de trabajo especializados entre otros, puedan realizar desplazamientos en el día entre islas, dejando de aprovechar oportunidades que ofrece el mercado. Una mejor accesibilidad entre islas redundaría en una mayor movilidad de los trabajadores canarios, lo que mejoraría la competitividad de la economía canaria al estar aprovechando de forma más eficiente sus propios recursos.

En este sentido, el Gobierno de Canarias está realizando actuaciones de mejora de las infraestructuras con el objetivo declarado de impulsar un mercado único canario. El Gobierno de Canarias ha definido un programa de actuación bajo la denominación de "Eje Transinsular de Transportes" que según el propio Gobierno, pretende dar un enfoque integrador a las infraestructuras de transportes que haga posible esta cohesión e integración interinsular (puertos, aeropuertos, carreteras e infraestructuras de transporte terrestre) así como a todos aquellos elementos tecnológicos que permitan mejorar la información y la comunicación.

El Consejo Económico y Social de Canarias considera necesario actuaciones que potencien las comunicaciones entre islas y realiza tres consideraciones al respecto:

- Necesidad de potenciar no solamente las infraestructuras de transporte marítimas y aéreas sino también fomentar la prestación de un servicio eficiente y competitivo por parte de los operadores del transporte de viajeros aéreo y marítimo.
- Oportunidad de apostar por la intermodalidad, de manera que se preste una especial atención a los nodos que interconectan el transporte de viajeros terrestre, marítimo y aéreo en todo el archipiélago.
- Posibilidad de incluir, dentro de la planificación del transporte de viajeros entre islas, el análisis de la movilidad geográfica por motivos laborales. Dentro del objetivo general de lograr una mayor integración económica, social y cultural de nuestras islas mediante el desarrollo de las comunicaciones, debe ser tenido en cuenta el factor laboral y adaptar, en la medida de lo posible, la planificación de las infraestructuras para facilitar esta movilidad laboral (localización de infraestructuras, horarios coordinados, conectividad...).

¹⁰ el concepto de accesibilidad, en el contexto de la movilidad geográfica por motivos laborales, hace referencia a la capacidad de llegar en condiciones adecuadas a los lugares de residencia y trabajo, desde el punto de vista de la calidad y disponibilidad de las infraestructuras, redes de movilidad y servicios de transporte.

b) Modelo de movilidad sostenible.

En el ámbito insular, se ha realizado un importante esfuerzo en crear unas infraestructuras terrestres, de manera que den cohesión a los mercados insulares. Sin perjuicio de seguir trabajando en esta línea, hay que reflexionar sobre la necesidad de construir un modelo de movilidad sostenible con bases diferentes al actual. El modelo actual, basado en el transporte privado, ha provocado un gran crecimiento del parque de automóviles y como consecuencia de la preferencia por el transporte privado, un escaso desarrollo de transporte público. En el marco del incremento de la movilidad diaria en las últimas décadas en Canarias, algunos expertos afirman que ningún aumento en la construcción de carreteras será suficiente, ya que las nuevas infraestructuras generarán un tráfico que hará que estas infraestructuras resulten insuficientes en pocos años. Por otra parte, el actual modelo de transporte privado tiene efectos negativos en distintos ámbitos como es el caso de las emisiones de los vehículos, la contaminación acústica, la ocupación del territorio, el consumo energético, los accidentes y el colapso de las infraestructuras.

Por tanto, en opinión del CES es necesario construir un modelo de movilidad sostenible que minimice los costes sociales y ambientales y maximice los beneficios globales para la sociedad. En este sentido es imprescindible una planificación a escala global y local de la movilidad que englobe todos los medios de transporte, públicos y privados, así como una apuesta decidida por el uso del transporte público colectivo.

Entre las iniciativas que se han realizado a favor de un modelo de movilidad sostenible en otras Comunidades Autónomas, el Consejo Económico y Social quiere destacar la Ley 9/2003 de Movilidad de Cataluña y su incipiente desarrollo normativo. Mediante esta normativa se pretende establecer los principios y objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de mercancías dirigida a garantizar a todos los ciudadanos una accesibilidad con medios sostenibles estableciendo instrumentos de planificación y órganos de gestión para llevar a cabo una política activa en torno a la movilidad.

3.3.3. Actuaciones sobre aquellos territorios donde los procesos de movilidad geográfica se producen con gran intensidad.

En la mayoría de los casos, los procesos migratorios desde zonas con mayor desempleo hacia otras con mayores tasas de creación de empleo no produce efectos negativos importantes. Sin embargo cuando estos procesos se producen con gran intensidad en cortos periodos de tiempo, pueden producir desequilibrios, siendo esto válido tanto para los territorios emisores como los receptores.

En cuanto a los **territorios emisores**, en algunos casos se pueden dar procesos migratorios donde la pérdida de recursos humanos jóvenes y cualificados se dé con tal intensidad que pueda producir procesos de despoblación que pongan en peligro la sostenibilidad de la zona. En este sentido, el Consejo Económico y Social de Canarias considera imprescindible que junto con las posibles políticas públicas de apoyo a la movilidad geográfica de la población se implementen **políticas de desarrollo regional sobre estos territorios emisores**. El objetivo de estas actuaciones sería mejorar las condiciones económicas y sociales de estos territorios para que estas zonas puedan converger con aquellas más desarrolladas.

Entre las actuaciones que se deben tener en cuenta, se encuentran las siguientes:

- **Promoción del tejido productivo local.**

Esta promoción de la actividad productiva puede suponer un esfuerzo de reorientación hacia nuevos sectores donde no existe una especialización productiva por parte de los trabajadores de la zona. Estos procesos de reorientación productiva requieren de apoyo institucional con el objeto de orientar a las nuevas iniciativas empresariales y formar a los trabajadores en las nuevas profesiones.

- **Desarrollo de infraestructuras.** El objetivo de esta actuación es incrementar el atractivo del territorio emisor como lugar de trabajo y de residencia. Entre las iniciativas para incrementar el atractivo laboral de la zona, estaría la localización de grandes infraestructuras de comunicación y el desarrollo de iniciativas para incentivar la localización de empresas como es el caso de los incentivos fiscales (ZEC) y la dotación de espacio para iniciativas empresariales (polígonos industriales, parques empresariales, viveros de empresas...). En cuanto a la mejora como lugar de residencia, junto al desarrollo de las comunicaciones estarían las acciones encaminadas a la mayor accesibilidad de los trabajadores a la vivienda y la existencia de equipamiento social adecuado.

Para que exista este desarrollo de infraestructuras en zonas con menores índices de desarrollo económico es necesario que entre los principios que informan los **procesos de planificación territorial** en el ámbito insular se incluya la convergencia económica de estos territorios con aquellos más desarrollados y el papel dinamizador que tendría sobre estos territorios la localización de nuevas infraestructuras, no solamente de transporte, sino como se ha indicado infraestructuras industriales (lugar de trabajo) y equipamiento social (lugar de residencia).

Por otra parte, los **territorios receptores** en los que el auge del turismo y de la construcción ha provocado la llegada de corrientes migratorias tanto de otras islas como de otras Comunidades Autónomas y de terceros países, pueden sufrir procesos de aglomeración, insuficiente desarrollo de infraestructuras sociales y problemas culturales debido a la heterogeneidad en la procedencia de los nuevos efectivos. En este segundo caso en el que la dimensión de la movilidad geográfica puede producir desequilibrios en el territorio, las acciones de integración cultural deben complementar las actuaciones de adaptación de las infraestructuras y equipamiento social para acoger a los nuevos trabajadores.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

1. Conclusiones.

Alcance del dictamen..

- La movilidad geográfica de la población por motivos laborales es un tema de naturaleza socioeconómica que no solamente afecta al funcionamiento del mercado de trabajo sino que tiene importantes repercusiones en el ámbito económico y social. En este sentido el Consejo Económico y Social de Canarias quiere llamar la atención sobre las importantes implicaciones de carácter personal y social que tiene la movilidad geográfica sobre las familias migrantes y sobre la cohesión social, sobre todo cuando esta movilidad geográfica significa un cambio de residencia. Por otra parte, este Consejo quiere destacar la dinamicidad inherente al tema de la movilidad geográfica de la población por motivos de trabajo, por lo que las conclusiones y recomendaciones realizadas en el presente dictamen deben entenderse en base al diagnóstico realizado, no siendo posible la extrapolación de estas conclusiones ante un cambio sustancial en las condiciones del entorno.

Naturaleza de la movilidad geográfica.

- La principal causa de la movilidad geográfica por motivos de trabajo es la existencia de **disparidades entre zonas con altas tasas de desempleo y otras con altas tasas de creación de empleo**. Desde el punto de vista económico, la movilidad territorial de la población es el principal factor de corrección de estos desequilibrios territoriales, lo que se traduce en una mayor convergencia económica y cohesión social del territorio.
- Sin embargo, para los trabajadores, la movilidad geográfica no constituye un objetivo en sí mismo, sino que es un **medio que puede ofrecerles mejores perspectivas de carrera o alternativas profesionales** y en definitiva, mejores condiciones de vida. Las decisiones en relación con la movilidad geográfica son tomadas por la unidad familiar y no individualmente. Se trata de decisiones donde la familia realiza una valoración bajo criterios de **racionalidad** y donde se incluyen motivaciones no solamente económicas sino también culturales y sociales. Básicamente son los atributos del sistema familiar, las estrategias laborales y residenciales de las familias las que influyen en las decisiones de movilidad.

Demografía e Inmigración.

- La movilidad geográfica de la población por motivos laborales mantiene una estrecha relación con las dinámicas demográficas de los territorios.
- En el caso de Canarias, la dimensión y naturaleza de la movilidad geográfica debe ser enmarcada en el contexto de la vitalidad demográfica que se ha venido dando en los últimos años y en especial con el protagonismo de la inmigración. La inmigración desde otras comunidades autónomas, desde otros países de la Unión Europea y en especial desde terceros países explica el 60% del crecimiento poblacional de Canarias en la última década.
- La intensidad de los flujos migratorios hacia Canarias, de marcado carácter laboral, especialmente hacia las zonas con mayor potencial económico y por tanto, con mayores tasas de creación de empleo, es un factor que condiciona la intensidad de la movilidad geográfica de los trabajadores canarios y en especial de la movilidad inter-insular.

Mercados Insulares y Locales de Trabajo y movilidad diaria e intra-insular.

- La fragmentación del territorio y la insularidad, hacen que resulte difícil hablar de un Mercado Laboral único en Canarias, de manera que el marco geográfico natural en el que interactúan la oferta y la demanda de trabajo es la isla. Además, el análisis territorializado del mercado laboral muestra la existencia, dentro de cada territorio insular, de Mercados Locales de Trabajo (MLT), con características propias.
- El tamaño relativamente pequeño de los espacios insulares, la escasa movilidad residencial y la existencia en cada isla, de una red viaria desarrollada, hace que en Canarias la decisión de

migración intra-insular, que implica un cambio de lugar de residencia, tenga una importancia relativa que contrasta con una **alta movilidad diaria**. El análisis de los Mercados Locales de Trabajo confirma esta idea y así, los MLT del Sur de Tenerife y Gran Canarias se nutren en gran parte de efectivos procedentes del resto de la isla, la mayoría de los cuales realizan diariamente los desplazamientos desde su lugar de residencia a su lugar de trabajo en lugar de modificar su lugar de residencia.

- La movilidad diaria está cobrando en los últimos años un **gran protagonismo como referente de actuación para las políticas públicas** (ordenación del territorio, infraestructuras, vivienda, equipamiento social, transporte público...), ya que la mejora de las comunicaciones está permitiendo ampliar los espacios vitales de los ciudadanos, de manera que se puede acceder a las oportunidades de empleo en espacios relativamente alejados sin tener que variar la residencia.
- La dinámica migratoria tradicional desde las islas menores hacia las islas capitalinas de cada una de las dos provincias se ha invertido en los últimos años, de manera **que los flujos desde las islas capitalinas hacia el resto de las islas es mayor cada año**. Esto es más visible en el caso de las islas orientales, donde el balance positivo de Lanzarote y Fuerteventura se nutre en gran parte de entradas realizadas desde Gran Canaria. En cuanto a las islas occidentales, esta tendencia es aplicable a La Gomera y El Hierro, mientras que el balance negativo de La Palma y el dinamismo demográfico de Tenerife hacen que esta propensión sea menos evidente.
- El enfoque territorializado de los Mercados Locales de Trabajo revela la existencia de disparidades en las tasas de empleo y desempleo entre los distintos Mercados Locales de Trabajo en Canarias y en especial entre los Mercados Insulares de Trabajo, que son corregidos solamente en parte mediante la movilidad geográfica de la población entre islas, de manera que las mayores correcciones se producen vía incorporación de efectivos provenientes de fuera del archipiélago (movilidad exterior). Así, el análisis de los MLT más dinámicos (los de Fuerteventura y Lanzarote) muestra que **las migraciones inter-insulares tienen una importancia secundaria respecto a las migraciones exteriores tanto las realizadas desde otras Comunidades Autónoma como desde terceros países**.
- La movilidad geográfica está condicionada por los atributos del sistema familiar, existiendo obstáculos principalmente en los ámbitos del mercado de trabajo, vivienda y comunicaciones, que son tenidos en cuenta como costes en las decisiones de movilidad geográfica de los trabajadores.
- Los **atributos del sistema familiar** aparecen como el primer condicionante de la baja propensión a la movilidad geográfica que suponga cambio de residencia, sobre todo si implica el traslado a otra isla. Según esta perspectiva de la movilidad geográfica desde el análisis de la estructura familiar, son los jóvenes, las familias con un único ingreso y aquellas con lazos familiares menos fuertes en el territorio, aquellas con mayor propensión a la movilidad geográfica.
- En el ámbito del **mercado de trabajo**, la insuficiente adecuación de las cualificaciones a las necesidades del mercado es uno de los problemas identificados en relación con la falta de movilidad de los trabajadores, de manera que la movilidad profesional aparece como una condición previa a la movilidad geográfica. Por otra parte, a propósito de los mecanismos de intermediación entre la oferta y la demanda de trabajo, en opinión del Consejo habrá que hacer una apuesta permanente para su continua mejora, de manera que la información con la que cuentan los trabajadores en el proceso de búsqueda de empleo se adecue permanentemente a las necesidades del tejido productivo.

Disparidades en las tasas de desempleo y movilidad inter-insular.

Condicionantes y obstáculos a la movilidad geográfica.

- La configuración del **mercado de vivienda** en España y en concreto en Canarias muestra una serie de características que dificultan la movilidad geográfica que implica cambio de residencia. El escaso peso de la vivienda en alquiler frente a la propiedad, las elevadas cifras de viviendas desocupadas, el crecimiento de los precios por encima del promedio de la Unión Europea y el gran volumen de endeudamiento familiar necesario para el acceso de la vivienda son características propias del mercado de la vivienda en los últimos años que condiciona negativamente la movilidad territorial.
- En cuanto a las **comunicaciones**, la mejora en las infraestructuras para el transporte terrestre ha hecho posible que muchos trabajadores opten por la movilidad diaria desde el lugar de residencia al lugar de trabajo en la misma isla aun cuando los tiempos de desplazamiento sean altos. Sin embargo, la fragmentación del territorio y el insuficiente desarrollo de las comunicaciones aéreas y marítimas es el principal condicionante que explica la baja movilidad diaria entre islas y un obstáculo a tener en cuenta en la baja preferencia por la movilidad inter-insular.

2. Recomendaciones.

Información estadística.

- Impulsar desde las administraciones públicas, acciones que permitan un conocimiento más exacto de la movilidad geográfica mediante una **mejor información** del marco geodemográfico de Canarias, la configuración de su mercado de trabajo y los efectos económicos y sociales de la inmigración. En este sentido, es necesario disponer de proyectos que permitan contar con información periódica y pormenorizada del mercado de trabajo en Canarias así como instrumentos que permitan conocer la tendencias de la población y de los procesos migratorios.

Por otra parte, y en aras a un mejor conocimiento del efecto de las políticas públicas sobre la movilidad geográfica de la población, resulta conveniente contar con dispositivos de seguimiento y evaluación del impacto de las medidas realizadas de fomento a la movilidad geográfica.

Inmigración y mercado de trabajo.

- En el presente análisis de la movilidad geográfica en Canarias se ha constatado el **destacado papel de la inmigración exterior por motivos laborales en los procesos de ajuste de los mercados de trabajo**. Es necesario por tanto tener en consideración este hecho y sus efectos económicos y sociales sobre el territorio. La creciente diversidad de procedencia de la población en Canarias hace necesario emprender políticas de integración cultural, educativas y laborales que favorezcan el desarrollo económico y la cohesión social de la sociedad canaria.

Movilidad geográfica como objetivo de las políticas públicas.

- Dado el relevante papel de la movilidad geográfica por motivos laborales como medio que tienen los individuos y las familias para alcanzar mejores condiciones de vida y desde el punto de vista económico, como mecanismo de ajuste entre mercados de trabajo que impulsa la convergencia económica y la cohesión territorial, es necesario incentivar esta movilidad territorial desde los poderes públicos. Frente a acciones puntuales que intentan facilitar la movilidad geográfica entre islas por motivos laborales, resulta preciso actuar desde una perspectiva más amplia, integrando **el fomento de la movilidad geográfica como objetivo transversal en el marco de las políticas públicas en Canarias**.

Actuación sobre los obstáculos a la movilidad geográfica.

- En el ámbito del **mercado de trabajo**, y puesto que la empleabilidad de los trabajadores es un requisito necesario para la movilidad, es preciso realizar un esfuerzo permanente de adaptación de los sistemas formativos a las necesidades del mercado, siendo esto especialmente relevante para los tres subsistemas de Formación Profesional (reglada, continua y ocupacional). Por otra parte, puesto que la falta de información limita las estrategias de

búsqueda de empleo por parte de los trabajadores, resulta necesario reforzar las acciones de intermediación que se realizan en el mercado de trabajo y en especial las acciones de acompañamiento en la búsqueda de empleo que realiza el Servicio Canario de Empleo como servicio público de empleo de Canarias y la red de recursos públicos y privados de todos los agentes que intervienen en el proceso de intermediación.

- En cuanto a la **vivienda** en Canarias, en su dimensión territorial es preciso incorporar el análisis de la movilidad geográfica en los procesos de planificación en cada territorio, de manera que se tenga en consideración la dimensión de estos flujos de población, especialmente en la planificación urbanística de aquellas zonas que por su mayor dinamismo económico son focos de atracción de población trabajadora. Por otra parte, y puesto que el bajo desarrollo del mercado de la vivienda en alquiler es el atributo del mercado de vivienda que más afecta a la movilidad geográfica, de entre las acciones a emprender, se propone impulsar aquellas que puedan incidir en un crecimiento de la oferta de vivienda en alquiler, en aquellas zonas donde la demanda de trabajadores sea más intensa y en especial enfocado a los jóvenes, colectivo con mayor propensión a la movilidad geográfica. En cuanto a las medidas a emprender, la necesidad de una mayor dotación de suelo debe ir acompañada de un nuevo marco de financiación de las Corporaciones Locales.
- En cuanto al **transporte** y las **comunicaciones**, cabe distinguir dos ámbitos de actuación. En el ámbito insular, el desarrollo de las infraestructuras de transporte terrestre ha sido un elemento de cohesión de los mercados laborales insulares propiciando unas elevadas tasas de movilidad diaria. En este contexto es necesario impulsar un modelo de movilidad que sea sostenible, de manera que minimice los costes sociales y ambientales y maximice los beneficios globales para la sociedad. Para ello es necesario apostar por el transporte público colectivo y realizar una planificación integral de todos los medios de transporte, públicos y privados.
Por otra parte, en cuanto a las comunicaciones entre islas, es necesario potenciar las conexiones marítimas y aéreas entre islas, apostando por la intermodalidad, con el objeto de mejorar la accesibilidad entre los distintos mercados insulares de trabajo, teniendo como objetivo último la consolidación de un espacio laboral común.
- Por último, hay que tener en consideración que los procesos migratorios intensos concentrados en el tiempo pueden provocar desequilibrios tanto en los territorios emisores como en los receptores. En los territorios emisores, la pérdida de capital humano puede provocar procesos de despoblación que ponga en peligro la sostenibilidad de la zona. En este caso es necesario actuar mediante políticas que favorezcan el **fortalecimiento del tejido económico** y el desarrollo de **infraestructuras**, contribuyendo así a la convergencia regional. Por otra parte, la llegada de nueva población a los territorios con fuerte dinamismo económico requerirá un esfuerzo de planificación territorial para redimensionar las infraestructuras para poder acoger a los trabajadores llegados.

Corrección de posibles desequilibrios producidos por la movilidad geográfica.

Vº. Bº.
EL PRESIDENTE DEL CONSEJO



Fdo.: José Luis Rivero Ceballos

EL SECRETARIO GENERAL
DEL CONSEJO



Fdo.: Carlos J. Valcárcel Rodríguez