

2022



**PROPUESTA PARA DEBATIR EN EL
PLENO DEL CONSEJO DE PERSONAL**

**Constitución de líneas de transporte
colectivo en las unidades.**





Propuesta

Que el ministerio de Defensa establezca líneas de transporte colectivo (las antiguamente denominadas "rutas") para los desplazamientos del personal militar y civil a las bases, acuartelamientos y dependencias situadas fuera de las localidades habituales de residencia o en grandes núcleos de población, con el fin de reducir el uso del vehículo particular y fomentar una utilización más racional del mismo, lo que causaría un menor impacto en el medio ambiente y un considerable ahorro energético.

Además, este Plan de Transporte al Trabajo (PTT) deberá ir acompañado de campañas de concienciación y promoción.

Justificación

Desde comienzos de la década de los ochenta del siglo pasado, en paralelo a los diferentes procesos de modernización y profesionalización de las Fuerzas Armadas, se han venido desarrollando una serie de adaptaciones orgánicas consistentes en la creación o el traslado de grandes unidades a acuartelamientos aislados y alejados de los grandes núcleos de población, en la mayoría de los casos.

Aunque durante años se consiguió minimizar el impacto económico de este distanciamiento con la implantación de las llamadas "rutas de transporte", lo cierto es que su desaparición ha causado y sigue causando un perjuicio económico muy significativo al personal destinado en dichas unidades y a sus familias, porque se ven obligados a destinar todos los meses una parte cada vez más importante de su mermado salario para trasladarse a sus destinos en vehículos particulares y a su mantenimiento, por la inexistencia de otros medios de transporte o para poder cumplir con los horarios específicos de su actividad profesional.

Dentro del contexto social actual, la movilidad al trabajo supone el motivo principal de los desplazamientos cotidianos en áreas urbanas y metropolitanas. El coche es el modo de transporte que se utiliza en mayor proporción en estos trayectos a pesar de tratarse de una alternativa poco eficiente por consumo energético y de espacio. Su dependencia de los derivados del petróleo como fuente de energía final acrecienta, además, otros impactos negativos (emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes, ruido, etc.) razón por la que se impone racionalizar su uso.

Con la actual coyuntura económica en la que se dan, por un lado, unos elevadísimos precios de los gastos del coche y, por otro, la escasa cuantía de las retribuciones, unido todo ello a la falta de una oferta apropiada de transporte público, puede suponer menos oportunidades de acceso a determinados servicios debido a una disminución del poder adquisitivo, sobre todo en los empleos más bajos. Esta situación puede provocar un perjuicio en la cohesión social y la conciliación familiar.

La congestión del tráfico en las ciudades se traduce en más tiempo empleado en los desplazamientos y en incertidumbre sobre el horario de llegada al trabajo, todo lo cual implica mayores costes y genera dificultades para la conciliación de la vida familiar y laboral. Si los trayectos se realizan en coche aumentan también el estrés y sus efectos: cansancio, irritabilidad, pérdida de horas de descanso, ansiedad, y, en consecuencia, mayor riesgo de accidente.

En la tendencia social actual, el modelo de movilidad implementado (vehículo particular) reduce la competitividad del sistema productivo, afecta a la salud de los trabajadores, deteriora

el medio ambiente y el medio urbano y consume ingentes cantidades de recursos no renovables.

Existe una notable diferencia entre la accidentalidad en transporte público y en vehículo privado (coche y moto). En 2021 se produjeron 921 siniestros mortales en las carreteras españolas en los que fallecieron 1.004 personas y otras 3.728 resultaron heridas graves por tan sólo 1 fallecido en accidente de autobús.¹

Medio de desplazamiento	Fallecidos 24 h ⁽¹⁾					
	2019	2020	2021	Dif. 2021/2019	Var. % 2021/2019	Dist. % 2021
Peatón	118	99	110	-8	-7%	11%
Bicicleta	40	37	31	-9		3%
VMP		1	1	1		0%
Ciclomotor	19	16	13	-6		1%
Motocicleta	267	175	228	-39	-15%	23%
Vulnerables	444	328	383	-61	-14%	38%
Turismo	508	431	484	-24	-5%	48%
Furgoneta	71	46	60	-11		6%
Camión hasta 3.500 kg	6	2	14	8		1%
Camión más 3.500 kg	52	43	33	-19		3%
Autobús	0	1	1	1		0%
Otro vehículo	20	23	29	9		3%
Total	1.101	874	1.004	-97	-9%	100%

Las emisiones de gases de efecto invernadero correspondientes al transporte fueron en España, durante 2017, de 88,4 millones de toneladas de CO2 equivalentes. Se incrementaron casi un 50% desde 1990, además de representar el 26% de las emisiones totales del país.² Por modos de transporte, la carretera supone casi el 95% de las emisiones.³

El transporte por carretera, en especial por la incidencia de los motores diésel, es también responsable de la emisión de otros contaminantes atmosféricos con efectos nocivos locales como los óxidos de nitrógeno (NOx), las partículas de menos de 2,5 micras (PM2,5) y precursores de ozono troposférico que afectan negativamente a la salud de las personas y al medio ambiente debido al uso de combustibles provenientes de hidrocarburos. La Agencia Europea de Medio Ambiente estima que, en España, durante el año 2014, la exposición a PM2,5, NOx y O3 produjo 23.000, 7.000 y 1.600 muertes prematuras, respectivamente⁴.

Por otra parte, casi 10 millones de españoles que habitan en aglomeraciones urbanas de más 100.000 habitantes están expuestos a niveles de ruido que afectan a su calidad de vida y su salud. La Directiva europea 2002/49/EC 2002 (transpuesta como Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido), requiere que se establezcan planes de acción y control para reducir sus efectos nocivos.

En nuestro país, el transporte es el primer consumidor de energía final. Solamente los turismos demandan el 42% de la energía destinada al transporte, lo que significa el 18% del consumo

energético total en España. Los coches consumen esta energía con una escasa diversificación, puesto que solo poco más del 5% se nutre de fuentes renovables⁵.

El consumo de energía medio por viajero en distancias menores de 10 kilómetros es varias veces superior en automóvil que en autobús o metro [14], en tanto que desplazarse a pie o en bicicleta no consume combustible. La siguiente figura muestra otra comparación de consumo por modo de transporte.

Consumo energético por pasajero y km según modo de transporte. España 2016

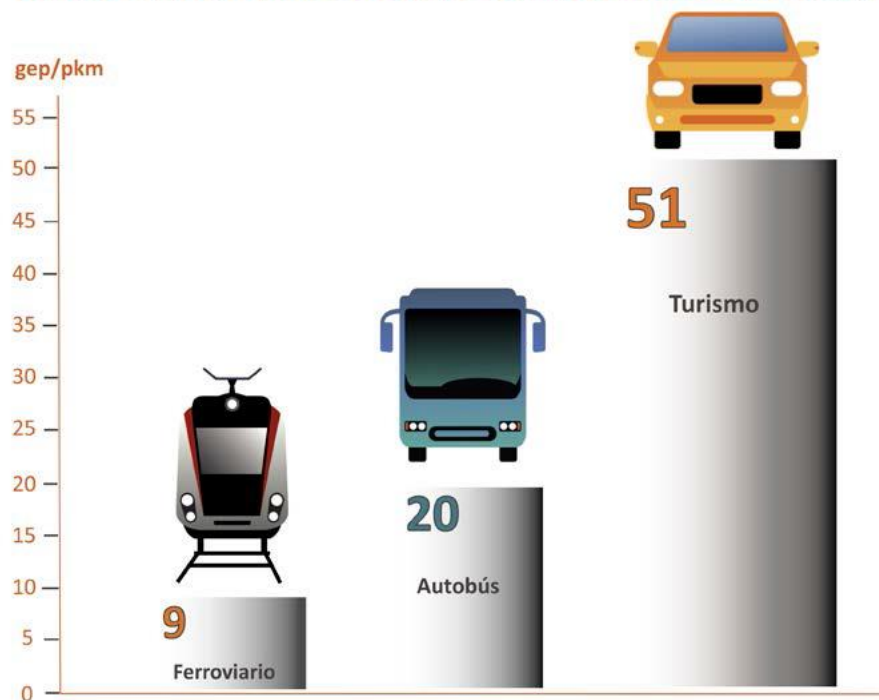


Ilustración 6. Consumo energético por pasajero-kilómetro en España según modo, año 2016. Fuente: IDAE.

Además, recorrer 20.000 km anualmente en un coche de gama media equivale, desde el punto de vista energético, al consumo anual de una vivienda tipo⁶.

Cuando una parte importante de los centros de trabajo no dispone de una buena accesibilidad para modos distintos al coche, se dificulta el acceso al mercado laboral a personas que no tienen posibilidad de poseer un vehículo en propiedad, no disponen de permiso de conducir o tienen alguna discapacidad que les impide conducir. En algunos casos, esta barrera puede representar la exclusión del mercado laboral.

En la coyuntura económica actual, se hace muy difícil el acceso a un automóvil en propiedad, su sostenimiento y su mantenimiento. En 2016, el 6,2% de los hogares españoles no podía permitirse comprar un automóvil⁷.

El coste de uso de un coche medio sólo en combustible en el año 2022 ha aumentado hasta los 0,12 €/km. Para un uso anual de unos 20.000 km, este coste mensual representa casi 200 €. A todo esto, habría que añadir los costes de compra, mantenimiento, reparaciones, seguros, etc. La realidad de este elevado gasto para la economía familiar produciría con toda seguridad que muchos militares cambiasen el modo en que realizan los desplazamientos cotidianos en el caso de que dispusieran de alternativas prácticas de movilidad.



Queda claro que el modelo de movilidad actual reduce la competitividad del sistema productivo nacional, afecta a la salud de las personas, deteriora el medio ambiente y el medio urbano y consume ingentes cantidades de recursos no renovables.

La reducción de estos impactos puede lograrse limitando la necesidad de realizar desplazamientos, haciendo un uso más racional del vehículo privado y empleando mayor proporción de transporte público o de empresa. Por ello, podemos concluir que la implantación de servicios de transporte colectivo para el acceso a bases, acuartelamientos y dependencias, podría lograr reducir estos impactos.

Ya existen unidades del ministerio de Defensa donde estas medidas se han implantado, como, por ejemplo, la Base Naval de Rota, y sería sencilla su implantación en otras unidades de entidad similar, para ampliarla progresivamente a otras de menor entidad.

¹ La Moncloa. 07/01/2022. Los accidentes de tráfico se cobraron la vida de 1.004 personas el pasado año [Prensa/Actualidad/Interior]

² Ministerio para la Transición Ecológica, «Inventario Nacional de Contaminantes Atmosféricos. Avance Inventario GEI 2017», 2018. [En línea]. Disponible en: https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventariosei-notaresultadosavance-2017_tcm30-457778.pdf.

³ Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, «<https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/transporte.aspx>»,

⁴ Agencia Europea del Medioambiente, «Informe de Calidad del Aire en Europa 2017», 2018.

⁵ IDAE. Instituto de Diversificación y Ahorro Energético, «Informe sintético de indicadores de eficiencia energética en España. Año 2016», 2018.

⁶ IDAE. Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía, Guía Práctica de la Energía. Consumo Eficiente y Responsable. <http://guiaenergia.idae.es/>

⁷ INE. Instituto Nacional de Estadística, «Encuesta sobre condiciones de vida. 2016», 2017