Abril 2022

Alegaciones a la consulta pública del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

FUNDACIÓN RENOVABLES

La Fundación Renovables agradece la colaboración del Patronato y de los amigos y amigas de la Fundación, así como el esfuerzo del equipo técnico que ha participado en la elaboración de este documento: Raquel Paule, Ismael Morales, Manuel Abeledo, Pilar Sánchez y la colaboración de Manel Ferri.

La coordinación y redacción final ha correspondido al Comité Ejecutivo del Patronato de la Fundación Renovables, formado por:

Presidente: Fernando Ferrando Vitales.

Vicepresidentes: Juan Castro-Gil Amigo y Mariano Sidrach de Cardona Ortín.

Patronos: Domingo Jiménez Beltrán, Sara Pizzinato, Assumpta Farran Poca, José Luis García Ortega y Llanos Mora López.

Esta publicación está bajo licencia Creative Commons.
Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual (CC BY-NC-SA).
Usted puede usar, copiar y difundir este documento o parte de este siempre y cuando se mencione su origen, no se use de forma comercial y no se modifique su licencia.

Fundación Renovables
(Declarada de utilidad pública)
Pedro Heredia 8, 2º Derecha
28008 Madrid
www.fundacionrenovables.org

Índice

Introducción y contexto 5

Marco normativo actual 5

La movilidad que viene 6

Modificaciones al articulado 9

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley 9

Texto original 9

Modificación propuesta 9

Justificación 9

Artículo 2. Definiciones. 9

Texto original 9

Modificación propuesta 10

Justificación 11

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible. 13

Texto original 13

Modificación propuesta 13

Justificación 13

Artículo 5. Principios rectores. 14

Texto original 14

Modificación propuesta 14

Justificación 14

Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible. 14

Texto original 14

Modificación propuesta 14

Justificación 15

Artículo 9. Composición y adopción de acuerdos por la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes. 15

Texto original 15

Modificación propuesta 16

Justificación 16
Artículo 11. El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles. 16
Texto original 16
Modificación propuesta 16
Justificación 17
Artículo 14. Financiación del funcionamiento y actuaciones del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible. 17
Texto original 17
Modificación propuesta 18
Justificación 18
Artículo 18. Los documentos de directrices metodológicas. 19
Texto original 19
Modificación propuesta 19
Justificación 19
Artículo 19. Los documentos de guías de buenas prácticas. 19
Texto original 19
Modificación propuesta 20
Justificación 20
Artículo 24. Planes de movilidad sostenible de entidades locales. 21
Texto original 21
Modificación propuesta 21
Justificación 21
Artículo 25. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad. 22
Texto original 22
Modificación propuesta 22
Justificación 23
Artículo 26. Planes de transporte sostenible al trabajo 23
Texto original 23
Modificación propuesta 24
Justificación 25

Artículo 27. Seguimiento. 26
Texto original 26
Modificación propuesta 26
Artículo 28 Jerarquía del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano. 27
Texto original 27
Modificación propuesta 27
Justificación 27
Artículo 29. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa y transporte público. 28
Texto original 28
Modificación propuesta 29
Justificación 29
Artículo 33. Carriles reservados a determinados vehículos. 30
Texto original 30
Modificación propuesta 30
Justificación 31
Artículo 34. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos. 31
Texto original 31
Modificación propuesta 32
Justificación 32
Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos... 32
Texto original 32
Modificación propuesta 33
Justificación 33
Artículo 55. Creación del Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad (FESMO-FCPJ) 34
Texto original 34
Modificación propuesta 34
Justificación 34

Artículo 57. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse. 35
Texto original 35
Modificación propuesta 35
Justificación 36
Artículo 59. Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos..... 36
Texto original 36
Modificación propuesta 36
Justificación 37
Artículo 94. Nodos logísticos de importancia estratégica..... 37
Texto original 37
Modificación propuesta 37
Justificación 37
Disposición adicional 12ª. Transporte ferroviario de mercancías. 38
Texto original 38
Modificación propuesta 38
Justificación 38
Disposición adicional 13ª. Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera. 39
Texto original 39
Modificación propuesta 39
Justificación 40
Disposición transitoria 2ª. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal..... 40
Texto original 40
Modificación propuesta 40
Justificación 40
Disposición final 9ª. Desarrollo reglamentario. 41
Texto original 41
Modificación propuesta 41

Propuestas de nuevos artículos y disposiciones 44

Artículo Nuevo 1. Objetivos de la Ley de Movilidad Sostenible 44

Artículo Nuevo 2. Movilidad sostenible enfocada al turismo 44

Artículo Nuevo 3. Plan estratégico del ferrocarril 45

Nueva disposición adicional. Empleo en el marco de la Movilidad Sostenible y Segura. 45

Conclusiones 47

Anexo 1 4

Introducción y contexto

Alegaciones a la consulta pública del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

FUNDACIÓN RENOVABLES

Introducción y contexto

Marco normativo actual

La Unión Europea, a través del Acuerdo de París, ha establecido el objetivo de alcanzar la neutralidad de emisiones de CO_2 en 2050, con una reducción de estas del 55% de las emisiones para 2030 respecto a 1990. A nivel nacional, España viene desarrollando su marco estratégico de energía y clima alineado, en menor medida y necesitando de una actualización al alza, con los compromisos europeos adquiridos.

Actualmente, y con una revisión en 2023 al alza de los objetivos, disponemos del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), el cual introduce, no de manera ambiciosa, diferentes objetivos y herramientas para avanzar hacia la movilidad sostenible. A 2030 propone una reducción del 33% de las emisiones de CO_2, respecto a 1990, para el sector de transporte en general, sin especificar la reducción específica por segmentación de modalidades. Para lograrlo, se producirá un cambio modal de la movilidad que afectará al 35% de los viajeros-kilómetro que hoy se realizan en vehículos de combustión convencional. El PNIEC también incluye el objetivo de alcanzar los 5 millones de vehículos eléctricos para 2030.

En cuanto a la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (LCCyTE), en ella se establece una reducción del 23% de las emisiones totales de GEI para 2030 (continuista con el objetivo del PNIEC), se incluyen objetivos de descarbonización y de promoción de la movilidad sin emisiones. Sin embargo, no incluye ningún objetivo de electrificación de la demanda de energía final, ya sea en el sistema eléctrico o en el transporte. Es importante tener en cuenta que en 2023 se deben revisar y aumentar los objetivos fijados tanto en la LCCyTE y el PNIEC, e incluir los que no estén.

En la dirección para conseguir una movilidad sostenible, España se ha dotado de una Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada que establece la hoja de ruta en materia de transporte y movilidad para los próximos diez años a través de 9 ejes y 150 medidas concretas. Una estrategia que se regirá por la futura Ley de Movilidad Sostenible, ahora en Anteproyecto y abierto a consulta pública hasta el 13 de abril.

Por su parte, el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), que se ejecutará con Fondos Europeos, impulsa decididamente la transformación del sector hacia la movilidad eléctrica en todos sus aspectos. El Gobierno ha dedicado en su primer Plan Estratégico de Recuperación y Transformación (PERTE) para la movilidad un total de 24.000M€ para 2021 - 2023. Al mismo tiempo, publicó el programa de

ayudas para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano para municipios, dotado con 1.000M€, y cuya segunda fase se abrirá en el segundo semestre de 2022 con 500M€. Asimismo, desde marzo de 2021 está en marcha el Plan MOVES III que, con 400M€ ampliables a 800M€ hasta 2023, incentiva la compra de vehículos eléctricos y la instalación de infraestructuras de recarga.

La movilidad que viene

Desde la **Fundación Renovables**, entendemos **que la movilidad y el transporte constituyen la columna vertebral del desarrollo histórico de las ciudades y las interrelaciones entre los ciudadanos,** por lo que su regulación es una prioridad absoluta y deben ser definidos por criterios energéticos, medioambientales y de sostenibilidad.

Desde un punto de vista energético, estos criterios son de especial importancia cuando el transporte supone hoy en día más de un 40% del consumo final de energía primaria. Además, prácticamente en su totalidad, esa energía procede del petróleo y sus derivados, uno de los principales focos emisores de GEI y también, por tanto, una de las principales causas de la mala calidad del aire en las ciudades.

Por este motivo, la aplicación de restricciones, controles y prohibiciones para los vehículos de combustión interna ha sido la base del cambio del modelo energético en el sector del transporte, como hemos propuestos reiteradamente en todos nuestros documentos. No es la única solución. Una movilidad sostenible y activa, a la cual aspiramos, no es solamente la renovación del actual parque de automóviles (principalmente térmico), sino favorecer, innovar y consolidar la entrada de nuevas formas de transporte que sobre todo deben ser sostenibles y activas.

Al igual que la energía más limpia es aquella que no se consume, la eliminación de los desplazamientos motorizados, por no ser necesarios, es una de las medidas fundamentales para mejorar la movilidad. **La nueva movilidad ha de basarse en la disminución de las necesidades de desplazamiento y en los servicios de cercanía, priorizando siempre la movilidad activa (pie y bicicleta) sobre la motorizada. La motorizada debe ser electrificada promoviendo siempre el uso del transporte colectivo y compartido sobre el vehículo privado.**

Este eje de actuación pasa necesariamente por una intervención sobre la ordenación del territorio, pues es esta la que acaba definiendo y provocando, en la mayoría de los casos, la necesidad de desplazamientos haciendo hincapié en los que se realizan para ir

al lugar de trabajo y/o estudios en los que más se debe incidir ya que se efectúan a diario por gran parte de la población.

Por otro lado, también debemos aprovecharnos de los grandes avances que internet ha supuesto para toda la ciudadanía, mediante la posibilidad de realización de trámites y servicios por vía telemática, como medida importante para ayudar también a la reducción del número de desplazamientos en la ciudad, como, por ejemplo, el teletrabajo.

La crisis sanitaria derivada del COVID 19 y sus restricciones nos ha demostrado la frágil interrelación de las cadenas de suministro y la dependencia del transporte global para satisfacer los consumos de productos básicos. La caída histórica de la movilidad propició interrupciones múltiples y una caída de las emisiones de GEI sin precedentes. Según el INE, el transporte público perdió la mitad de sus usuarios durante los primeros ocho meses del 2020. El número de viajeros en todo el transporte público se redujo casi a la mitad (-48,0%) respecto al mismo periodo del año anterior.

Por si no fuera poco, el alza también histórica de los precios de los productos petrolíferos está tensando las cadenas de suministros y los bienes básicos, llevando a provocar manifestaciones de transporte y provocando, en ciertos centros de distribución, desabastecimiento. Esta fragilidad demuestra que no solo necesitamos un cambio de la movilidad, sino también del urbanismo y el diseño de nuestras ciudades, así como de los servicios y puntos de distribución de suministros asociados, creando una cercanía activa y con productos eminentemente locales.

Modificaciones al articulado

Alegaciones a la consulta pública del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

FUNDACIÓN RENOVABLES

Modificaciones al articulado

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley

Texto original

"1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos, las ciudadanas y las empresas puedan disfrutar de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y calidad del aire.

(…)"

Modificación propuesta

"1. La presente ley tiene por objeto establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos, las ciudadanas y las empresas puedan disfrutar de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social, de género y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y calidad del aire.

(…)"

Justificación

La Ley deberá recoger explícitamente el tema de género en la movilidad para una mayor inclusividad.

Artículo 2. Definiciones

Texto original

"1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:
(…)
b) Análisis de ciclo de vida: proceso para evaluar las cargas ambientales atribuibles a un sistema de producción o actividad, identificando y cuantificando en cada etapa las cantidades de materia y energía usadas y los residuos generados, y evaluando sus impactos ambientales en diversas categorías.
(…)

k) Energía eléctrica renovable: energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables o de cogeneración.
(…)

o) Medio motorizado: vehículo para el transporte de personas y mercancías dotado de un sistema de tracción propio a motor.

p) Medio no motorizado: forma de desplazamiento en la que se emplea un vehículo no motorizado (bicicleta, patinete, etc.).
(…)

r) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta.

(…)

w) Plan de movilidad sostenible: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.

(…)"

Modificación propuesta

"(…)

b') Externalidad del transporte: Efectos sociales y ambientales o conjunto de costes que el sistema de transporte no integra en sus precios de funcionamiento, compuestos por los costes de la congestión y de la contaminación atmosférica y acústica, y por los derivados de los siniestros y sus consecuencias, del uso del espacio público, del uso de la energía, de los recursos consumidos para la fabricación y disposición de un modo mecanizado de transporte y del impacto indirecto sobre el territorio y la biodiversidad, así como sobre la salud pública y laboral.

(…)

k) Energía eléctrica renovable: toda fuente de energía eléctrica producida con una fuerza electromotriz procedente de fuentes renovables ~~o de cogeneración~~.

(…)

o) Medio motorizado: vehículo para el transporte de personas y mercancías dotado de un sistema de tracción propio a motor (bicicleta eléctrica, patinete eléctrico, etc.).

(…)

r) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar, desplazarse en bicicleta.

(…)

w) Plan de movilidad sostenible: instrumento de planificación que recoge un conjunto de actuaciones dentro de un determinado ámbito territorial con más de 50.000 habitantes, cuyo objetivo es implantar modelos de movilidad y formas de desplazamiento con menor impacto ambiental, como el transporte público, los servicios de movilidad compartida y colaborativa, y la movilidad activa.

(…)

dd) Peatonal: Espacio reservado exclusivamente para peatones.

ee) Gestor/a de Movilidad: Encargado de elaborar y realizar el seguimiento de los Planes, especialmente coordinando a los agentes implicados. "

Justificación

Dentro del apartado **b)** de análisis de ciclo de vida del presente artículo, se ha introducido un **b')** en el que se profundiza sobre las externalidades negativas derivadas del transporte actual.

En el artículo **k)** de este artículo referenciado recoge la producción de electricidad por cogeneración como electricidad renovable, cuando esta tecnología está basada en la quema de un combustible fósil, en este caso el gas natural. Sólo deberá considerarse producción 100% renovables sin emisiones, como es el caso de las tecnologías solares (térmicas y fotovoltaicas), eólica e hidráulica.

En este mismo artículo, **en el apartado o) o p)**, no se especifica si la bicicleta eléctrica, considera como medio motorizado **(o)** o medio no motorizado **(p)**. Dada la definición del apartado **o)**, consideramos que, al tener un sistema de tracción a motor, debería incluirse en este punto, al igual que los patinetes eléctricos. Según el informe de AMBE, en 2020 las bicicletas eléctricas y las urbanas registraron un mayor incremento de la demanda; un 48,9%. Concretamente, la revolución en la movilidad eléctrica llevó a superar la barrera de las 200.000 unidades vendidas (212.635) en un solo año.

Por esta evidencia, nos parece que es importante diferenciar la bicicleta "normal" de la eléctrica, ya que esta última presenta ciertas comodidades que la hacen adecuada para la movilidad diaria. Además, nos parece relevante que no se haga referencia a ella en ninguna parte de la ley.

En el apartado **w)**, se deberá especificar que los planes de movilidad sostenible son para territorios de más de 50.000 habitantes al igual que en el apartado **x)** se especifica que el Plan de movilidad sostenible simplificado es para municipios de menos de 50.000 habitantes.

Debería incluirse una nueva definición más **dd)**, referida a la **peatonalización**, pues en ningún momento se habla de ello en la Ley y es una de la principal modalidad dentro de la movilidad sostenible activa. La vida en la ciudad se hace a pie, razón por la que consideramos que uno de los primeros objetivos debe ser el fomento de la peatonalización, desde la perspectiva de la disponibilidad de servicios a distancias que se pueden recorren andando. Se debe erradicar el concepto de peatonalización como el mero fomento comercial de zonas urbanas, que actualmente impera en la mayoría de las transformaciones urbanísticas de los centros históricos.

En el artículo 27 referido al seguimiento de los Planes de transporte sostenible al trabajo, proponemos un nuevo apartado 5, en el que se crea la figura de gestor o gestora de movilidad, para coordinar los Planes de las diferentes agrupaciones de empresas radicadas en complejo polígono industrial. Por ello, se deberá incluir un nuevo apartado **ee)** donde se defina esta nueva figura.

Nos parece que faltan muchas definiciones relevantes como Planes y conceptos que se introducen a lo largo de la Ley y que dificultan su comprensión, por ejemplo:

- La Movilidad como servicio (MaaS) no aparece su definición, pero si aparece como referencia en el Artículo 2 apartado **c)** Aplicación de movilidad como servicio, Artículo 19 apartado e) El potencial de la tecnología para fomentar la

movilidad como servicio y la integración de servicios y la intermodalidad y el Artículo 91. Implantación de aplicaciones de movilidad como servicio y sistemas integrados de pago en el transporte.

- Dentro de las definiciones se habla en el apartado **f)** de Centro de trabajo, **m)** Gran centro de actividad, y por otra parte se habla en el apartado **y)** del Plan de transporte sostenible al trabajo, pero no se dice nada de Plan de transporte o movilidad sostenible a grandes centros de actividad.
- Creemos que es importante que aparezcan los términos de intermodalidad y autoridad de transporte, o incluso autoridad de movilidad, que permita dejar planteada la posibilidad de que la movilidad se gestione en su conjunto. De esta manera, se les dará el rango de importancia que tienen.
- Por último, aunque ya se encuentran definidas en otras leyes, creemos que no estaría de más recordar definiciones de transporte público, unas relativas al tipo de contratos de las empresas: como gestión directa e indirecta, contratos de servicio, contratos de concesiones de servicio, obligaciones de servicio público sin financiación y con financiación (abiertas o restringidas).

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible

Texto original

"(…) 4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.

(…)"

Modificación propuesta

"(…) 4. El sistema de movilidad facilitará la movilidad activa y sostenible, así como el transporte público de viajeros, y podrá incluir servicios de transporte público regulares, discrecionales o a la demanda, servicios de movilidad compartida y servicios de movilidad colaborativa.

Justificación

El transporte público de viajeros debe tener mucho más peso y relevancia, por eso es necesaria una reestructuración en la redacción del apartado, para conseguir que no quede en un segundo plano.

Artículo 5. Principios rectores

Texto original

"(…)

2. Cohesión social y territorial: La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos con independencia de su lugar de residencia."

Modificación propuesta

"(…)

2. Cohesión social, de género y territorial: La planificación de las políticas de movilidad deberá poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos con independencia de su lugar de residencia."

Justificación

Como se justificó en la propuesta de modificación del Artículo 1, la Ley deberá recoger explícitamente el tema de género en la movilidad para una mayor inclusividad.

Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible

Texto original

"(…) 4. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con los siguientes instrumentos para su desarrollo:
a) La Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.
b) El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.
c) El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
d) El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios."

Modificación propuesta

"4. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con los siguientes instrumentos para su desarrollo:
a) La Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.
b) El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.

c) Centro de Estudios del Transporte (CEDEX-CET).
~~c)~~ d) El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
~~d)~~ e) El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.
f) Los planes o estrategias de movilidad urbana ya aprobadas o en ejecución de los diferentes Ayuntamientos, así como sus objetivos y líneas de actuación bajo un umbral mínimo de ambición"

Justificación

La creación del sistema nacional de movilidad sostenible debería tener en cuenta las estrategias de movilidad locales ya creadas para establecer criterios de mínimos e integrar los avances de cada ciudad, algunos mejores incluso que la propia ley. Este hecho es diferencial porque existen varias que ya han sido aprobadas, implantadas y están dando resultados beneficiosos tanto para la reducción del tráfico como para la calidad del aire, por lo que usar ejemplos de referencia para que otras ciudades sigan las líneas de actuación es fundamental. Por otro lado, se deberá aprovechar el potencial del CEDEX-CET como centro técnico que dé soporte en aspectos de transporte y movilidad, similar a como tienen otros países.

Además, tampoco hay objetivos ni cuantitativos ni cualitativos, lo cual es necesario para poder monitorizar, controlar y mejorar la implantación del sistema nacional de movilidad. Con ello permitiría hacer una evaluación constante teniendo en cuenta los objetivos a alcanzar, delimitando y encontrando los puntos de mejora y los puntos fuertes del sistema.

Artículo 9. Composición y adopción de acuerdos por la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes

Texto original

"(…)

4. Las vocalías tendrán la siguiente distribución:

a) Diecinueve vocalías corresponderán a las personas titulares de las Consejerías de las Comunidades y Ciudades Autónomas que tengan atribuidas las competencias en materia de movilidad y transportes.

b) Tantas vocalías como municipios de más de un millón de habitantes. Estos municipios asistirán representados por sus alcaldes.

c) Seis vocalías corresponderán a entidades locales con competencias en materia de movilidad y transporte que no estén incluidas en el apartado b), que serán designados por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación.

(…)"

Modificación propuesta

"(…)

4. Las vocalías tendrán la siguiente distribución:

d) Los Consorcios de Transporte Metropolitanos representarán a los municipios que no están incluidos en los apartados b) y c), siendo necesario la participación de al menos uno por Comunidad Autónoma.

(…)"

Justificación

La adición de los Consorcios de Transporte Metropolitanos a las vocalías supone una mejoría y un avance en la distribución de la participación de las Comunidades y Ciudades Autónomas, diputaciones provinciales y de la ciudadanía en general.

Artículo 11. El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles

Texto original

"(…)
4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico y el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, así como de todas las administraciones territoriales con competencias en materia de movilidad y transportes, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las organizaciones representativas de los consumidores y usuarios, la academia y, en general, de las entidades cívicas y sociales
(…)"

Modificación propuesta

"(…)
4. Su composición, estructura y funcionamiento se establecerán reglamentariamente, debiendo garantizarse, en todo caso, la participación del Ministerio de Transición

Ecológica y Reto Demográfico y el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, así como de todas las administraciones territoriales con competencias en materia de movilidad y transportes, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las organizaciones representativas de los consumidores y usuarios, la academia y, en general, de las entidades cívicas y sociales. Para la coordinación de las distintas organizaciones, se crearán Consejos de Movilidad a escala ciudadana, con especial referencia a polígonos industriales y centros de actividad económica, que permita entre otras cosas, coordinar y realizar planes de movilidad sostenible al trabajo.
(…)"

Justificación

No se aborda de manera ambiciosa la movilidad sostenible para el desplazamiento al trabajo. La concertación social de los retos que implica una movilidad insostenible y segura, abandonando el criterio seguido hasta ahora de más infraestructuras y haciendo hincapié en la gestión de la movilidad y en los servicios, con la creación y constitución de los Consejos de Movilidad en los polígonos industriales, centros de actividad económica y a escala vecinal o de barrio.

Artículo 14. Financiación del funcionamiento y actuaciones del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible

Texto original

"1. Los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán en el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la o las partidas necesarias para asegurar el adecuado funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, incluyendo, entre otras, las siguientes:
a) Costes de funcionamiento y secretaría del propio Sistema Nacional de Movilidad Sostenible y de sus instrumentos de gestión y participación.
b) El adecuado desarrollo del EDIM.
c) Programas de sensibilización e información a la ciudadanía.
d) Otras actividades de análogo carácter que se determinen en el Plan de Trabajo bienal al que se refiere el Artículo 10
2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá suscribir instrumentos de colaboración con otros departamentos ministeriales, con otras administraciones públicas y con entidades públicas o privadas, para la realización de las actividades recogidas en este Título, que podrán ser financiadas con cargo a los créditos asignados al Sistema Nacional de Movilidad Sostenible."

Modificación propuesta

"1. Los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluirán en el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la o las partidas necesarias para asegurar el adecuado funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, incluyendo, entre otras, las siguientes:
a) Costes de funcionamiento y secretaría del propio Sistema Nacional de Movilidad Sostenible y de sus instrumentos de gestión y participación.
b) El adecuado desarrollo del EDIM.
c) Programas de sensibilización e información a la ciudadanía.
d) Otras actividades de análogo carácter que se determinen en el Plan de Trabajo bienal al que se refiere el Artículo 10
e) El origen de estos presupuestos deberán ser fruto de una política fiscal activa y verde que permitan, de esta manera, incentivar prácticas sostenibles en el ámbito de la movilidad, en consecuencia, de gravar las que no lo son e incluir sus externalidades.
2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá suscribir instrumentos de colaboración con otros departamentos ministeriales, con otras administraciones públicas y con entidades públicas o privadas, para la realización de las actividades recogidas en este Título, que podrán ser financiadas con cargo a los créditos asignados al Sistema Nacional de Movilidad Sostenible."

Justificación

Es significativo que la consulta pública incluía en el titulo la fiscalidad, dando como principal premisa que para cambiar la movilidad sostenible era necesario un cambio fiscal que la incentivase y financiase. Cualquier método o sistema de cálculo para obtener recursos para financiar el transporte, debe tener en consideración las externalidades de los diferentes modos de transporte, por lo que deben definir los costes internos y externos (externalidades) conforme al manual elaborado por INFRAS que tienen que sufragar los/as usuarios/as de los modos motorizados.

En cambio, la financiación del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, no incluye la generación de una nueva regulación fiscal activa, modificando, entre otros, el impuesto de circulación basado en un imposición dinámica y no estática y del uso de la red viaria de alta capacidad de forma que favorezca a los medios y modos más eficientes ambiental y energéticamente, y el uso eficiente de los vehículos.

También debería financiarse mediante el establecimiento de tasas de carácter finalista sobre el uso de las vías rápidas destinando los ingresos al mantenimiento de la red y a la mejora del transporte público colectivo en autobús o ferrocarril, urbano, metropolitano e interurbano.

Artículo 18. Los documentos de directrices metodológicas

Texto original

"(…)
2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:
a) Planes de movilidad sostenible de entidades locales.
b) Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.
c) Planes de transporte sostenible al trabajo, de empresas o para centros de trabajo.
d) Planes de movilidad sostenible y segura a centros educativos
e) Zonas de bajas emisiones.
f) Distribución urbana de mercancías.
g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.
h) Implantación de infraestructura y servicios para la circulación segura en bicicleta.
(…)"

Modificación propuesta

"(…)
2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:
a) Planes de movilidad sostenible de entidades locales.
b) Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.
c) Planes de transporte sostenible al trabajo, de empresas o para centros de trabajo.
d) Planes de movilidad sostenible y segura a centros educativos
e) Zonas de bajas emisiones.
f) Distribución urbana de mercancías.
g) Política de aparcamiento y aparcamientos disuasorios.
h) Implantación de infraestructura y servicios para la circulación segura en bicicleta.
i) Peatonalización y recuperación de la dimensión humana de la ciudad.
(…)"

Justificación

En el **Artículo 18**, se determinan los documentos de directrices metodológicas complementarios al Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS). En cuanto a los contenidos de estos documentos, se da relevancia a la bicicleta, pero no a la peatonalización y a la recuperación de la dimensión humana de la ciudad, acorde con el punto 9 de los principios rectores del **Artículo 15** de la Ley.

Artículo 19. Los documentos de guías de buenas prácticas

Texto original

"(…)

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

a) El fomento de la movilidad activa: ciclista y a pie.

b) El fomento de la movilidad inclusiva.

c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.

d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de rehabilitación energética, que puedan servir de referencia para los promotores de nuevas edificaciones y para el otorgamiento o renovación de licencias y concesiones.

e) El potencial de la tecnología para fomentar la movilidad como servicio y la integración de servicios y la intermodalidad.

(…)"

Modificación propuesta

"(…)

2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:

f) Las buenas prácticas relativas al transporte público y aquellas que favorezcan especialmente el trasvase del vehículo privado al transporte público.

(…)"

Justificación

Estos documentos de guías de buenas prácticas complementarios del DOMOS, deberán recoger las principales experiencias o estrategias exitosas de diferentes administraciones públicas o privadas para aumentar el trasvase de pasajeros desde el vehículo privado al transporte público. Es importante que se tengan en cuenta las diferentes intermodalidades de transporte público y la movilidad activa (centros peatonalizados, carriles bici, zonas de aparcamiento de bicicletas…).

Artículo 24. Planes de movilidad sostenible de entidades locales

Texto original

"1. En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, los municipios de más de 20.000 habitantes y menos de 50.000 habitantes deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado, que deberá ser revisado, al menos, cada cinco años. (…)

4. Cada tres años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del correspondiente plan de movilidad sostenible."

Modificación propuesta

"1. En el plazo de ~~un~~ dos años desde la entrada en vigor de esta ley, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, todos los municipios, mayores de entre 5.000 y 50.000 habitantes deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado, que deberá ser revisado, ~~al menos, cada cinco años~~ anualmente. (…)

4. Cada ~~tres~~ dos años, las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del correspondiente plan de movilidad sostenible."

Justificación

En el **Artículo 24** se especifica que, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la ley, es decir, a finales del año 2024, cerca de 265 municipios actualmente, deberán dotarse de un plan de movilidad sostenible simplificado. Este plazo nos parece escaso, debiendo ser de aproximadamente 2 o 3 años. Actualmente, no hay consultores suficientes en España para que puedan hacer trabajos de cierta calidad, además que aún no está definido el contenido que debe tener un plan de movilidad sostenible simplificado, con una recomendación de indicadores de seguimiento, para que después los pueda recoger el EDIM.

Por otro lado, los planes de movilidad simplificada sólo se restringen a municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes, cuando la movilidad sostenible debe ser para toda la ciudadanía y que los criterios cuantitativos de población no signifiquen una discriminación para tener una buena calidad del aire en los municipios. Según datos

del INE a enero de 2021, 7.858.627 habitantes viven en municipios entre 20.001 y 50.000 habitantes, esto es el 16,56% de la población de España.

En cambio, si el contenido no se modificase, 8.671.894 habitantes viven en ciudades entre los 5.000 y 20.000 habitantes, el 18,24% de la población total.

Nos parece adecuado que dichos planes se analicen de forma anual, para hacer un buen seguimiento de estos, mediante el análisis de los objetivos e indicadores propuestos a lo largo de las alegaciones de otros artículos de la presente Ley. Además, sería más adecuado que las entidades territoriales obligadas a elaborar el plan de movilidad sostenible elaboren sus informes de seguimiento cada dos años, en lugar de tres, debiendo recogerse los indicadores que recomendase el EDIM.

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad

Texto original

"1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible.

Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo, y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

(…)"

Modificación propuesta

"1. *Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ~~y~~ de Trabajo y Economía Social, de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, de Transición Ecológica y Reto Demográfico y la Dirección General de Tráfico, previo informe de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible. Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo, y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas. Además de para grandes centros de actividad empresarial, se incluirán dentro de dichos Planes:*

universidades, hospitales, centros comerciales, eventos (como deportivos o musicales) entre otras actividades que requieran de un volumen elevado de desplazamientos.

(…)"

Justificación

Es necesario la transversalidad y cooperación entre diferentes Ministerios como puede ser el de Sanidad por el impacto en la salud por la calidad del aire, el de Transición Ecológica y la DGT, por tener la competencia relacionada con el etiquetado ambiental de los vehículos y las zonas de bajas emisiones. La estrecha colaboración entre las delegaciones entre estos Ministerios es fundamental para proponer un cambio útil y de mejora en los centros de las ciudades.

Por último, deberá abrirse la identificación de grandes centros de actividad a más actividades que requieran de un volumen elevado de desplazamientos como hospitales, universidades, centros comerciales…

Artículo 26. Planes de transporte sostenible al trabajo

Texto original

"1. En el plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y las empresas deberán disponer de planes de transporte sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.
(…)
4. Los planes de transporte sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros, de acuerdo al principio de jerarquía al que se refiere el Artículo 28 de esta ley. Asimismo, y en la medida de lo posible, se incluirán medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo.
5. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y empresas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o nulas emisiones. El EDIM al que se refiere el Artículo 13 incluirá un registro de planes de transporte sostenible al trabajo y los

parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes. "

Modificación propuesta

"1. En el plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y las empresas o entidades públicas deberán disponer de planes de transporte sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de ~~500 personas trabajadoras o 250 por turno~~ 200 personas trabajadoras. En el caso de tener más de un turno de trabajo, el plan habrá que realizarlo siempre que el número de trabajadores en uno de los turnos cumpla la condición anterior de 200 personas. Las empresas u otras organizaciones con plantilla laboral inferior a los 200 trabajadores deberán presentar cada 4 años a la autoridad que determine la Ley, los resultados de una encuesta de movilidad, que permita caracterizar la movilidad de su contingente laboral. En cuanto a los polígonos industriales, estos deberán realizar dichos planes de transporte sostenible al trabajo, independientemente del número de trabajadores del complejo y del número de habitantes del municipio dónde se encuentra.

(…)

4. Los planes de transporte sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso la movilidad activa, el transporte público colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros, de acuerdo al principio de jerarquía al que se refiere el Artículo 28 de esta ley. Asimismo, y en la medida de lo posible, se incluirán medidas relativas a la flexibilidad del teletrabajo, la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo, con formaciones sobre una conducción segura y eficiente. Por ello, se deberán crear planes específicos de teletrabajo para aquellos centros de trabajo recogidos en el punto 1 del presente artículo.

5. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y empresas independiente del tamaño del municipio o área metropolitana, deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o nulas emisiones. El EDIM al que se refiere el Artículo 13 incluirá un registro de planes de transporte sostenible al trabajo y los parámetros e indicadores más relevantes de los mismos, según se acuerde en el marco de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.

6. Las convocatorias tipos MOVES, destinadas a promocionar el acceso sostenible al trabajo, no financiarán la redacción de Planes Desplazamiento de Empresa (PDE) o Planes de Transporte al Trabajo (PTT), sino que estarán destinadas a implementar medidas ya incluidas en los PDE o PTT, financiar acciones o redacción de planes.

7. El gobierno desarrollara un esquema de incentivos fiscales por km, para promover los desplazamientos al trabajo, en medios sostenibles, como es la bicicleta, el coche compartido y los desplazamientos a pie. Con las correspondientes aplicaciones que registren las distancias y la opción modal como se recoge en la Disposición final 9ª."

Justificación

En el ámbito de la Región Metropolitana de Barcelona (RMB) en Cataluña, existe la obligación de redactar Planes Desplazamiento de Empresa (PDE) a todas las empresas del ámbito con 200 trabajadores o más, y de más de 500 personas trabajadoras al resto del ámbito del Sistema Integrado de Movilidad Metropolitana de Barcelona (SIMMB), con los que se pretende optimizar la movilidad de los trabajadores y visitantes de las empresas, favoreciendo el uso de modos de transporte alternativos al vehículo privado, racionalizando el uso del coche y gestionando la movilidad de las mercancías.

Este artículo debería contener y fijar plazos para la creación de planes de transporte a los polígonos industriales, a hacer planes de movilidad en el trabajo con independencia del número de habitantes del municipio. En numerosos grandes núcleos urbanos, los anillos periféricos son donde se concentran las principales y grandes industrias, las cuales pertenecen a áreas de municipios cuya población es reducida.

Además, se deberá incluir el teletrabajo, como medida fundamental para reducir el número de desplazamientos. La propia IEA, en su paquete de 10 medidas para reducir el consumo de petróleo, incluía como recomendación el fomento del teletrabajo durante mínimo 3 días a la semana. Según sus cálculos, si esto se aplicara en los países desarrollados permitía reducir 170.000 b/d de petróleo al día, con el consiguiente efecto de mejora en la calidad del aire en nuestras ciudades.

En este sentido proponemos que se apueste por el teletrabajo con el objetivo de consolidar un millón de personas, implantando una bonificación en la cuota de la Seguridad Social para la empresa de 3 puntos porcentuales para trabajadores con una dedicación en teletrabajo > 60%, equivalente a 3 días por semana. De esta forma, se conseguiría evitar la emisión de más de 500.000 tCO_2/año.

Hemos realizado una propuesta de modificación de la disposición final 9, con la intención de desarrollar un esquema de incentivos fiscales por km, promoviendo así los desplazamientos al trabajo con sistemas sostenibles, como lo son la bicicleta, el coche compartido y los desplazamientos a pie.

Artículo 27. Seguimiento

Texto original

"(…) 3. Las entidades territoriales, grandes centros de actividad y empresas que, a la entrada en vigor de esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible o planes de transporte sostenible al trabajo, dispondrán de un plazo de seis meses para comunicarlos al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

4. Las disposiciones de desarrollo de esta ley podrán prever mecanismos de financiación de los planes de movilidad sostenible de entidades territoriales, los planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, los planes de transporte sostenible al trabajo o de otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible, cuya aplicación se condicionará o graduará según el cumplimiento de las directrices generales y las directrices metodológicas ya aprobadas."

Modificación propuesta

" (…)

3. Las entidades territoriales, grandes centros de actividad (universidades, hospitales, centros comerciales) y empresas que, a la entrada en vigor de esta ley, cuenten con planes de movilidad sostenible o planes de transporte sostenible al trabajo, dispondrán de un plazo de seis meses para comunicarlos al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para su incorporación al Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).

(…)

5. Las empresas con más de 500 trabajadores o agrupaciones de diferentes empresas radicadas en complejo polígono industrial, deberán dotarse de la figura del gestor o gestora de movilidad.

6. Gobernanza: para impulsar las acciones de redacción de Planes de Transporte al Trabajo, se constituye un ***Comité Tripartito: Gobierno, representación sindical y***

***representación empresarial**, que será el espacio de diálogo social para fijar acciones, formativas, dotaciones económicas, campañas de sensibilización y seguimiento de objetivos del cumplimento de promoción de la movilidad sostenible y segura en el acceso al trabajo. Este Comité impulsara el Observatorio de la Movilidad al trabajo, con la elaboración de informes, estudios qua han de permitir avanzar en el cambio modal al trabajo y descarbonizar los desplazamientos entre el domicilio y el trabajo."*

Artículo 28 Jerarquía del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano

Texto original

" (…)
2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclo logística y las soluciones de optimización de los repartos."

Modificación propuesta

" (…)
2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclo logística y las soluciones de optimización de los repartos.
3. Se deberán establecer indicadores y objetivos vinculantes para monitorizar el seguimiento de la jerarquía de movilidad descrita en el punto 1 del presente artículo. Para ello se deberán establecer fechas de cumplimiento, objetivos de reducción de vehículos, emisiones y consumo de energía."

Justificación

La jerarquía que se establece en este artículo es conceptualmente correcta. Sin embargo, se deberán incluir indicadores y objetivos vinculantes para cada uno de los puntos de la jerarquía de la movilidad, en especial a la reducción de desplazamientos y movilidad activa, para conseguir de esta forma, una reducción efectiva del consumo energético como medida prioritaria de eficiencia.
Dentro de los indicadores de desempeño energético (IDEns) que deberían incluirse, entre otros, ponemos como ejemplo:

- Consumo energético/número de pasajeros

- Consumo energético/tonelada transportada
- Consumo energético/distancia recorrida

Estos son los tres IDEns más habituales en el sector transporte. Se pueden obtener diferentes variantes atendiendo al consumo de energía por fuente (gasolina, gasóleo…) o a partir de otras opciones en el numerador, como puede ser el consumo por tipo de vehículo utilizado (automóviles, vehículos de carga, autobús, motocicletas,…).

Artículo 29. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa y transporte público

Texto original

"(…)

3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:

a) El reparto equilibrado del espacio urbano entre la movilidad motorizada y no motorizada, avanzando en una extensión generalizada del calmado del tráfico en las vías urbanas.
b) El fomento de la movilidad activa en contraposición al uso del vehículo motorizado y el estilo de vida sedentario, con la atención preferente a las y los peatones, facilitando itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad, y los ciclistas, que hagan de la movilidad activa la opción más sencilla y atractiva.
(…)

4. La planificación del espacio urbano también promoverá la intermodalidad y los desplazamientos no motorizados mediante actuaciones como:

c) El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades.
(…)
f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados."

Modificación propuesta

"(…)

3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:

a) *El reparto equilibrado del espacio urbano entre la movilidad motorizada, en especial el transporte público, y no motorizada, avanzando en una extensión generalizada del calmado del tráfico en las vías urbanas.*
b) *El fomento de la movilidad activa y el transporte público en contraposición al uso del vehículo motorizado privado y el estilo de vida sedentario, con la atención preferente a las y los peatones, facilitando itinerarios continuos y trayectos a pie en condiciones de seguridad y comodidad, y los ciclistas, que hagan de la movilidad activa la opción más sencilla y atractiva.*
(…)

4. La planificación del espacio urbano también promoverá la intermodalidad, el transporte público y los desplazamientos no motorizados mediante actuaciones como:

c) *El establecimiento y promoción de corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos y centros de servicios públicos con los centros de las ciudades complementándose con el transporte público.*
(…)
f) *El fomento de la intermodalidad, en particular con el transporte público, facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados, restringiendo y prohibiendo el estacionamiento de vehículos privados motorizados en el centro de las ciudades."*
g) *Se deberán diseñar rutas seguras para garantizar una adecuada movilidad activa en el desplazamiento de escolares al colegio.*

Justificación

Todo lo que recoge en este artículo sobre la movilidad activa es correcto, en cambio no se menciona en ninguna parte al transporte público, y nos parece que debería incluirse como entidad propia para que no quede relegado en un segundo rango. El desarrollo territorial y urbano debe integrase también con el transporte público, facilitando ejes de densidad con buena accesibilidad. La localización de actividades que atraigan un número de viajes considerables debería apoyarse con un buen transporte público, y

por qué no apoyando su financiación. Las autoridades de transporte público deberían emitir informe preceptivo ante un nuevo desarrollo urbanístico, en la fase previa a los trabajos de planeamiento y después antes de su aprobación.

Se deberán modificar las normas de urbanismo y construcción de edificios acordes con una política restrictiva de acceso a vehículos privados. Por ejemplo, en Berlín se está limitando el número de plazas en los edificios del centro.

Las ciudades se han diseñado en torno al vehículo privado, relegando a la ciudadanía en un segundo plano. Los entornos de las escuelas no siempre son lo bastante seguros para los niños por el tráfico y la contaminación y por ello, creemos que se debe trabajar para integrar una movilidad activa y segura, con el desplazamiento de los niños a los centros escolares. En este sentido, en Barcelona todos los viernes en el horario de entrada y salida del cole cortan algunas calles para que los escolares vayan en bici al colegio, conocido como "Bicibús" y está teniendo una gran aceptación.

Artículo 33. Carriles reservados a determinados vehículos

Texto original

"1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías con tres o más carriles de circulación por sentido y otras vías que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación o de emisiones nulas en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias.
Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley.
(…)"

Modificación propuesta

"1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, analizarán la necesidad y viabilidad, y, en su caso, promoverán las actuaciones necesarias para dotar a las vías ~~con tres o más carriles~~ de circulación ~~por sentido y otras vías~~ que lo permitan, de carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación o de emisiones nulas ~~en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes~~, en función de las disponibilidades presupuestarias.

~~*Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica. En los municipios de menos de 300.000 habitantes se promoverán también estas actuaciones cuando pueda justificarse su necesidad y viabilidad en el marco de los objetivos definidos en esta ley*~~*."*

Justificación

En el **Artículo 33,** nos parece condiciones muy restrictivas y de aplicación limitada que sólo sean vinculantes para municipios mayores de 300.000 habitantes, además de la condición de actuación para vías de 3 o más carriles por sentido, sobre todo, si estamos hablando del carril bici. Estas condiciones deben de ser eliminadas porque, dentro incluso de las grandes ciudades, es complicado encontrar las exigencias que marca el articulo actualmente, puesto que, por ejemplo, en Madrid, sólo valdría la Castellana para aplicar la línea de actuación. De aplicarse en el ejemplo, el beneficio para la calidad del aire sería limitado y casi inoperante.

Por tanto, hacer extensible y no restrictivo la delimitación planteada a las vías que tengan la capacidad, en función del uso de vehículos, permitiría avanzar la implantación de carriles bici o transporte público colectivo en localidades de todo tipo de tamaño.

Artículo 34. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos

Texto original

"(…)
4. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte aéreo, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sector aéreo y aeroportuario, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos necesarios para garantizar la disponibilidad de las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarios para su despliegue en los aeropuertos y el suministro al transporte aéreo, tales como la electricidad renovable, el hidrógeno renovable, el biometano y combustible sostenible de aviación avanzado (de acuerdo con la definición establecida en la normativa europea de aplicación), o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito aeroportuario."

Modificación propuesta

"(…)
4. En el ámbito de las actuaciones para promover la descarbonización del transporte aéreo, así como la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sector aéreo y aeroportuario, las administraciones promoverán y facilitarán los proyectos necesarios para garantizar la disponibilidad de las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarios para su despliegue en los aeropuertos y el suministro al transporte aéreo, ~~tales~~ como la electricidad renovable. Como combustible de aviación, podrá considerarse además el hidrógeno renovable, ~~el biometano y~~ combustible sostenible de aviación avanzado (de acuerdo con la definición establecida en la normativa europea de aplicación) u otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables, siempre que supongan una mejora en la eficiencia, en cuanto a consumo de energía se refiere. ~~con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito aeroportuario.~~"

Justificación

El biometano o biogás, aun siendo un gas renovable**,** son actividades meramente locales, donde su producción se encuentra cercana al punto de consumo. Por tanto, la aplicación del producto y subproductos que se obtienen como consecuencia del proceso de digestión anaerobia se emplee fundamentalmente en el medio rural, ya que puede contribuir a combatir la despoblación de estas zonas y a alcanzar los objetivos que plantea el reto demográfico.

Incluir el biometano como energía para la aviación sería un error, tanto de innovación tecnológica cuyo esfuerzo necesita centrarse en el hidrógeno verde, como de sobredimensionamiento de infraestructuras, con una expansión innecesaria de gaseoductos que fueran de las zonas rurales a los aeropuertos, algo tan caro como ineficiente, además de suponer emisiones de gases de efecto invernadero en áreas cercanas a las ciudades.

Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos

Texto original

"(…)
3. A estos efectos, las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarios para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad, el gas natural licuado, los biocarburantes avanzados y gases renovables,

con especial énfasis en hidrógeno renovable y biometano, o cualquier otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito portuario.
(…)"

Modificación propuesta

"(…)
3. A estos efectos, las fuentes de energía alternativas que se consideran prioritarios para su despliegue en los puertos y el suministro al transporte marítimo son la electricidad renovable. Como combustible marítimo, podrá considerarse además ~~el gas natural licuado,~~ el hidrógeno renovable, biocarburantes avanzados ~~y gases renovables, con especial énfasis en hidrógeno renovable y biometano, o cualquier~~ u otro combustible de origen no biológico procedente de fuentes renovables siempre que supongan una mejora en la eficiencia, en cuanto a consumo de energía se refiere. ~~con una capacidad efectiva para reducir las emisiones de gases contaminantes o de efecto invernadero en el ámbito portuario.~~
(…)"

Justificación

El artículo no trata el tema de las emisiones generadas por el consumo de combustibles fósiles de las embarcaciones atracadas en puertos, como se hace en el punto 1 del Artículo 14 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Así, debe restringirse la eliminación del uso de GNL para las embarcaciones de todo tipo, sobre todo las de recreo, así como de gases renovables, priorizando alternativas energéticas realmente sostenibles como son el hidrógeno verde y biocombustibles.

Es necesario la creación y aplicación de un "Estándar de atraque de cero emisiones": esto es básicamente el servicio de suministro eléctrico en el muelle (Shore Side Electricity, SSE) pero con un enfoque más flexible. Básicamente, se requerirá que los barcos apaguen sus motores cuando estén en el muelle y se conecten a SSE o implementen medidas alternativas con efectividad equivalente.

Un mecanismo tan flexible es útil porque algunos puertos pequeños, especialmente en las islas, podrían tener dificultades para tener suficiente capacidad de red para manejar la SEE para grandes barcos, incluidos los cruceros. Bajo el estándar de atraque de cero emisiones, pueden instalar sistemas móviles de celdas de combustible de hidrógeno verde (una micro red local) para proporcionar electricidad a los barcos; o incluso los propios barcos podrían llevarlo a bordo.

Artículo 55. Creación del Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad (FESMO-FCPJ)

Texto original

"1. Se crea el "Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad, fondo carente de personalidad jurídica" (FESMO-FCPJ) cuyos recursos estarán constituidos por las cantidades que anualmente se establezcan en los Presupuestos Generales del Estado, así como por otros ingresos provenientes de impuestos u otros tributos según se determine en las correspondientes normas con rango de ley. La dotación anual del fondo se destinará a atender el cumplimiento de los objetivos previstos en esta ley.
(…)"

Modificación propuesta

"1. Se crea el "Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad, fondo carente de personalidad jurídica" (FESMO-FCPJ) cuyos recursos estarán constituidos por las cantidades que anualmente se establezcan en los Presupuestos Generales del Estado, así como por otros ingresos provenientes de impuestos u otros tributos englobados bajo parámetros de una fiscalidad verde en el transporte, asegurando que esté supeditada a la taxonomía verde de la Comisión Europea, según se determine en las correspondientes normas con rango de ley. La dotación anual del fondo se destinará a atender el cumplimiento de los objetivos previstos en esta ley.
(…)"

Justificación

Los mecanismos de financiación es un tema crucial dentro del desarrollo de la Ley, y los plazos que se pongan no deben contar a partir de la aprobación de la Ley sino de su desarrollo. Debe recoger el incentivo económico de la movilidad sostenible a pie, bici-patinete y transporte público, incentivo que la empresa podrá desgravarse en una parte. Habría que abrir un debate sobre el vehículo eléctrico de los trabajadores, las plazas de aparcamiento de una empresa o centro comercial, los vehículos propios de una empresa o entidad pública para que sean de car-sharing, etc.

En este sentido, defendemos que el **FESMO-FCPJ**, debe estar financiado por la recaudación de impuestos de una nueva fiscalidad verde en torno a la movilidad:

- Aumento sobre la fiscalidad del gasóleo de automoción para los vehículos diésel no dedicados al transporte.
- Supresión de todas las exenciones fiscales en el transporte aéreo de viajeros y de mercancías.

- Incremento de las tasas aeroportuarias, equiparándolas a las de la UE, salvo en las comunicaciones con los entre islas.
- Generación de una nueva regulación fiscal del impuesto de circulación basado en un imposición dinámica y no estática y del uso de la red viaria de alta capacidad de forma que favorezca a los medios y modos más eficientes ambiental y energéticamente, y el uso eficiente de los vehículos.
- Establecimiento de tasas de carácter finalista sobre el uso de las vías rápidas destinando los ingresos al mantenimiento de la red y a la mejora del transporte público colectivo en autobús o ferrocarril, urbano, metropolitano e interurbano.
- Recursos obtenidos de la aplicación de las zonas de bajas emisiones (ZBE) y de los posibles peajes urbanos en grandes ciudades.
- Recaudaciones derivadas de la gestión de aparcamientos como se está haciendo en Irlanda.
- Recaudaciones derivadas de la puesta en marcha de la "Euroviñeta".

Artículo 57. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse.

Texto original

"1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:
a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:
1º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.
2º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurran simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.
3º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1º) y (2º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma. (…)"

Modificación propuesta

"1. Podrán ser beneficiarios de las subvenciones para el transporte público colectivo urbano de viajeros:
a) Los municipios que cumplan alguna de las siguientes condiciones:

1º Tener más de 50.000 habitantes de derecho, según el Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno.
2º Tener más de 20.000 habitantes de derecho, según las cifras de población del Padrón municipal vigente a 1 de enero del año anterior al de solicitud de la subvención y aprobado oficialmente por el Gobierno, en los que concurran simultáneamente que el número de unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano sea superior a 36.000 en la fecha señalada.
3º Los municipios que, aun no reuniendo alguna de las condiciones recogidas en los apartados (1º) y (2º) anteriores, sean capitales de provincia o capitales de comunidad autónoma o en municipios dónde se requiera de un gran volumen de desplazamientos en su interior, por ser cercanos a un área de actividad económica. (…)"

Justificación

Existen municipios de menos de 20.000 habitantes que requieren de un sistema de transporte público urbano, que ayuden a descongestionar las vías públicas y a mejorar la calidad del aire de sus habitantes. Por ello, abrimos con esta modificación la posibilidad, para que dichos municipios puedan tener derecho a un transporte público colectivo urbano de viajeros. Los pequeños núcleos urbanos de pequeña población, situados alrededor de las grandes ciudades y sus polígonos industriales, deben de disponer un transporte público colectivo de calidad y de una frecuencia alta ya que, en muchos casos, su población trabaja en estas zonas y, por tanto, no se debería excluirles de la aplicación del contenido de este artículo.

Artículo 59. Límites cuantitativos de las subvenciones para la financiación de los costes operativos

Texto original

"(…) 2. Al menos el 75 % de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por los usuarios, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras administraciones. Las tarifas abonadas por los usuarios deberán representar como mínimo el 25 % de los costes operativos."

Modificación propuesta

" (…) 2. Al menos el 75 % de los costes operativos del servicio público de transporte público colectivo urbano de viajeros, por lo tanto, habrá de sufragarse necesariamente con cargo a las tarifas abonadas por los usuarios, otros ingresos comerciales o a las aportaciones de otras administraciones. Las tarifas abonadas por los usuarios deberán

representar como mínimo el 25 % de los costes operativos teniendo en cuenta el déficit de explotación."

Justificación

En el **Título IV** de planificación y gestión de infraestructuras, los beneficios de subvenciones de transporte público se comentan solamente para municipios de más de 50.000 habitantes y se exige que las tarifas abonadas por los usuarios deberán representar como mínimo el 25 % de los costes operativos. No hay subvención de tarifas si tienes menos de 50.000 habitantes y por tanto no puede tener transporte público. En contra de la España vaciada.

Según queda articulado en el presente Anteproyecto de Ley, se entiende como que la solicitud es en base al coste operativo de explotación, no en base al déficit de explotación. Las subvenciones estatales no podrán superar el 25% de los costes operativos de la explotación, pero se debe tener en cuenta el déficit de explotación. Aun así, sería necesario justificar dicho porcentaje aplicado, al representar, bajo nuestro punto de vista, un valor bajo.

Artículo 94. Nodos logísticos de importancia estratégica

Texto original

" (…)
4. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible."

Modificación propuesta

" (…)
4. Los nodos logísticos de importancia estratégica y el reparto de mercancías de última milla serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible. Para este último, se deberán realizar planes específicos de vehículos de reparto no motorizados en paralelo con la electrificación de las actuales flotas independientemente del número de habitantes del municipio."

Justificación

La razón por la que se incluye la última milla, es porque no se menciona nada al respecto a esta última etapa de transporte de mercancías. Actualmente, la implantación de vehículos ecológicos en el transporte de mercancías se encuentra en una fase incipiente. La proporción de vehículos de reparto ecológicos es aún escasa

(4,6% del total de vehículos ecológicos), aunque existe una tendencia creciente según Deloitte.

Ante la creciente demanda del reparto a domicilio y por tanto de la densidad de estos vehículos en las vías públicas, se requerirá de un plan de electrificación de la flota de estos vehículos de reparto de última milla (con puntos de recarga), taquillas inteligentes y la cercanía de los puntos logísticos al interior de las ciudades, como medida fundamental para mejorar la calidad del aire que respiramos.

Elaborar una tasa sobre las plataformas modelo Amazon que distribuyen mercancías en las ciudades. La actividad que generan estas plataformas tiene excesivas externalidades que no están internalizadas en su negocio. Es una actividad altamente extractora y depredadora del espacio público en las ciudades.

Disposición adicional 12ª. Transporte ferroviario de mercancías

Texto original

"En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario de mercancías."

Modificación propuesta

"En el ámbito del transporte de mercancías, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se adoptarán las medidas contempladas en un nuevo plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías."

Justificación

En el Título VI, se habla de que "*el transporte de mercancías por ferrocarril representa en España una cuota de mercado muy baja (4% de t-km) y resulta necesario impulsar una política activa para conseguir que su participación sea mayor*", sin embargo, no se propone ninguna medida. No se trata el tema del ferrocarril, ni de su electrificación ni fomento tanto de los trenes nocturnos como los de mercancías (En la UE viaja el 15% de la mercancía, en España el 4%). Conjuntamente existen una reclamación social de sostenibilidad pidiendo la recuperación de los servicios nocturnos transversales dentro de España y con nuestros países vecinos, Portugal y Francia. Relaciones como las de Barcelona - Galicia/Asturias; Madrid - Galicia; Madrid - Burdeos - París o Barcelona - Madrid - Lisboa, a las que se deben sumar las relaciones nocturnas desde Valencia, Barcelona o Madrid con Europa.

Lo único al respecto se encuentra en la **disposición adicional 12º de transporte ferroviario de mercancías,** que se tomarán las medidas contempladas en la estrategia para el impulso del transporte ferroviario de mercancías, un plan que pese haber sido publicado hace más de 12 años, no ha supuesto ninguna mejora sustancial en su uso. Sin duda es señal de uno de los déficits más gordos de una ley, reconocer que estamos fuera de lógica y no proponer absolutamente nada para remediarlo.

Disposición adicional 13ª. Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera

Texto original

"El Gobierno presentará un estudio de alternativas que analizará las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar, al menos parcialmente, los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado. El mecanismo de financiación procurará basarse en un sistema de pago por uso de, al menos, las carreteras de altas prestaciones de la Red de Carreteras del Estado, que tenga en cuenta criterios de equidad territorial, seguridad vial, y sostenibilidad ambiental.

Las medidas que puedan implantarse como consecuencia del estudio presentado estarán siempre amparadas en un amplio consenso social y político y se ajustarán a las circunstancias económicas concurrentes."

Modificación propuesta

"El Gobierno presentará un estudio de alternativas que analizará las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar, al menos parcialmente, los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado. El mecanismo de financiación procurará basarse en un sistema de pago por uso de, al menos, las carreteras de altas prestaciones de la Red de Carreteras del Estado, que tenga en cuenta criterios de equidad territorial, seguridad vial, y sostenibilidad ambiental. Este pago por uso debe ser acorde con políticas fiscales activas, distributivas y de destino de ingresos obtenidos como políticas de cambios de la movilidad.

Las medidas que puedan implantarse como consecuencia del estudio presentado estarán siempre amparadas en un amplio consenso social y político y se ajustarán a las circunstancias económicas concurrentes."

Justificación

Deja abierto el mecanismo de financiación de la **Red de Carreteras del Estado**. Se habla de que podría ser un sistema de pago por uso de, al menos, las carreteras de altas prestaciones de la Red de Carreteras del Estado, pero no se comprometen a nada. Es necesario que si se aplica este mecanismo de financiación, sea acorde con políticas fiscales activas, distributivas y de destino de ingresos obtenidos como políticas de cambio de movilidad.

Disposición transitoria 2ª. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal

Texto original

"(…)

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicadas todas las concesiones estatales incluidas en aquel. En este mismo plazo de dos años, las comunidades autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales. Estos tráficos no serán atendidos en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal. (…)"

Modificación propuesta

"(…)

2. En el plazo de dos años a contar desde la aprobación del nuevo mapa concesional, deberán estar adjudicadas todas las concesiones estatales incluidas en aquel. En este mismo plazo de dos años, las comunidades autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos que previamente hubieran estado atendidos por contratos de concesión estatales, dotándolos de recursos económicos adicionales. Estos tráficos no serán atendidos en el marco de los nuevos contratos de competencia estatal. (…)"

Justificación

Las comunidades autónomas se le transferirán los tráficos autonómicos que hoy son atendidos por las concesiones del Estado, pero no queda reflejado que a esta transferencia se le asignen recursos económicos.

Disposición final 9ª. Desarrollo reglamentario

Texto original

"Se autoriza al Gobierno para dictar, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las disposiciones necesarias para la ejecución y desarrollo de lo dispuesto en esta ley."

Modificación propuesta

"Disposición final 9ª. ~~Desarrollo reglamentario.~~ Modificación del Real Decreto 1788/2010, de 30 de diciembre, por el que se modifican los Reglamentos de los Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas, sobre Sociedades y sobre la Renta de no Residentes en materia de rentas en especie, deducción por inversión en vivienda y pagos a cuenta.

Se modifica el artículo primero apartado Uno, incluyéndolo de la siguiente forma:

1. A efectos de lo previsto en el artículo 42.2 h) de la Ley del Impuesto, tendrán la consideración de fórmulas indirectas de pago de cantidades, a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros, la entrega a los trabajadores de tarjetas, o, cualquier otro de medio electrónico de pago, que cumplan los siguientes requisitos:

1.º Que puedan utilizarse como contraprestación por la adquisición de títulos de transporte que permitan la utilización del servicio público de transporte colectivo de viajeros, con la excepción de vuelos internacionales y de aquellos vuelos que cuenten con origen y destino en el territorio nacional peninsular.

2.º Que puedan utilizarse como contraprestación por la adquisición de títulos de utilización de servicios de alquiler de bicicletas, de vehículos eléctricos o de vehículos de movilidad personal.

3.º Que puedan utilizarse para gastos de compra y mantenimiento de bicicletas, en un porcentaje proporcional a los viajes realizados en bicicleta sobre las jornadas de trabajo presencial totales, debidamente acreditado mediante sistemas de ubicación digital de desplazamientos al trabajo en bicicleta, siempre que se supere un umbral del 20%.

4.º Que puedan utilizarse para gastos de combustible de vehículos privados cuando se acredite mediante sistemas de ubicación digital que se ha compartido vehículo con al

menos otros dos empleados de la misma empresa o del mismo centro de actividad, con un importe de 0,09 Euros por kilómetro recorrido desde el domicilio del empleado propietario del vehículo al centro de trabajo. La retribución no cubrirá en ningún caso, más del 10% de la menor distancia existente por vías urbanas e interurbanas entre ambos puntos.

5.º Que puedan utilizarse para gastos de servicios de taxi cuando se acredite mediante sistemas de ubicación digital que se ha compartido vehículo con al menos otros dos empleados de la misma empresa o del mismo centro de actividad.

6.º Que retribuyan el desplazamiento en bicicleta desde el domicilio del empleado al centro de trabajo con un importe de 0,19 Euros por kilómetro, siendo necesario acreditar una relación de los viajes mediante sistemas de ubicación digital. La retribución no cubrirá en ningún caso, más del 10% de la menor distancia existente por vías urbanas e interurbanas entre ambos puntos.

7.º La cantidad que se pueda abonar con las mismas no podrá exceder de 136,36 euros mensuales por trabajador, con el límite de 1.500 euros anuales.

8.º Deberán estar numeradas, expedidas de forma nominativa y en ellas deberá figurar la empresa emisora.

9.º Serán intransmisibles.

8.º Con la excepción del epígrafe 3.º, no podrá obtenerse, ni de la empresa ni de tercero, el reembolso de su importe.

8.º La empresa que entregue las tarjetas o el medio electrónico de pago deberá llevar y conservar relación de las entregados a cada uno de sus trabajadores, con expresión de a) Número de documento. b) Cuantía anual puesta a disposición del trabajador.

2. En el supuesto de entrega de tarjetas o medios de pago electrónicos que no cumplan los requisitos previstos en el apartado 1 de este artículo, existirá retribución en especie por la totalidad de las cuantías puestas a disposición del trabajador. No obstante, en caso de incumplimiento de los límites señalados en el número 2.º del apartado 1 anterior, únicamente existirá retribución en especie por el exceso."

Propuestas de nuevos artículos y disposiciones

Alegaciones a la consulta pública del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

Propuestas de nuevos artículos y disposiciones

Artículo Nuevo 1. Objetivos de la Ley de Movilidad Sostenible

1. *"Se establecen los siguientes objetivos mínimos nacionales para los horizontes 2025 y 2030 con objeto de dar cumplimiento a los compromisos internacionalmente asumidos y sin perjuicio de las competencias autonómicas:*
   a) *Objetivos 2025*
      i) *Conseguir la electrificación completa de la Red de Ferrocarriles del Estado.*
      ii) *Prohibir la circulación de vehículos diésel en ciudades.*
      iii) *Obligar la instalación en edificaciones nuevas y rehabilitadas de un punto de carga por cada plaza de aparcamiento en garajes privados y del 25% en garajes públicos.*
   b) *Objetivos 2030*
      i) *Conseguir El 80% de la flota para VE de uso público y del 100% para VE nuevo.*
      ii) *Conseguir que el 60% de cuota de vehículo privado nuevo eléctrico.*
      iii) *Alcanzar una cuota del 30% con una matriculación de 5 millones de VE.*
      iv) *Descenso de un 15% de la flota de vehículos matriculados.*
      v) *Alcanzar un 20% del transporte de mercancías por ferrocarril.*
      vi) *Reducción de la demanda de energía final del sector transporte en un 45% con respecto 2015.*
      vii) *Electrificación de la demanda final de energía en un 15%*
      viii) *Promedio de la flota de turismos: 50g CO_2/km en 2030.*
      ix) *Promedio de la flota de furgonetas: 88g CO_2/km en 2030."*

Artículo Nuevo 2. Movilidad sostenible enfocada al turismo

"Debido a la importancia del sector turístico en nuestro país, es necesario avanzar en su regulación y actuación, para conseguir un turismo sostenible, capaz de generar más valor añadido mediante las siguientes actuaciones:

a) *Declarar nuevas áreas de interés residencial para impedir la terciarización turística, señalando pautas objetivas de control del crecimiento hotelero a través de planes especiales de movilidad, de reforma interior urbanística y aplicar tasas e impuestos que equilibren la oferta y la demanda.*
b) *Convertir a los ayuntamientos en mediadores de los servicios turísticos a través de la creación de nuevas ordenanzas fiscales, urbanísticas y de movilidad que cambien su organigrama y las prospectivas de innovación tecnológica.*
c) *Luchar contra la gentrificación como elemento básico, principalmente por el cambio de uso de las diferentes bolsas urbanas sectoriales.*

d) *La articulación y creación, a través de políticas públicas cooperativas con carácter local, regional o nacional, de una Malla Territorial de Innovación Tecnológica y Talento 2020- 2030, que integre sectores como la agricultura ecológica, las telecomunicaciones, el turismo y el medio ambiente."*

Artículo Nuevo 3. Plan estratégico del ferrocarril

"La apuesta por el ferrocarril como medio de transporte de pasajeros y de mercancías es uno de los pilares de la política energética y de la descarbonización del transporte, por esta razón la descarbonización del ferrocarril es clave.

En este sentido, el Gobierno desarrollará un nuevo Plan Estratégico del Ferrocarril, que fomente su uso tanto para transporte de viajeros como de mercancías y contemple la completa electrificación total de la red ferroviaria española para 2025, en cooperación con las comunidades autónomas con redes propias de ferrocarril."

Nueva disposición adicional. Empleo en el marco de la Movilidad Sostenible y Segura

"La ley deberá caracterizar el empleo asociado a la movilidad Sostenible y Segura. Por ello, se realizará un estudio en el que se incluya la totalidad de medios y opciones modales diferentes al uso del vehículo privado sea eléctrico o no.

La Federación Europea de la Bicicleta concluye que la fabricación de bicicletas genera tres veces más empleos que la fabricación de automóviles."

Conclusiones

Alegaciones a la consulta pública del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

FUNDACIÓN RENOVABLES

Conclusiones

Desde la **Fundación Renovables** valoramos el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible (LMS) como **poco funcional, sin ser un factor disruptivo de cambio, al no contener en su mayoría de artículos objetivos cuantitativos para la aplicación y el seguimiento del cumplimiento de las propuestas.** En cambio, la LMS delega en el PNIEC los principales objetivos e indicadores de reducción de emisiones y de electrificación del sector transporte, algo que valoramos que también se debería contener en el articulado y que además fueran más ambiciosos y sectorizados que los contenidos en el PNIEC. Así, esta LMS nos parece una lista de deseos más que de herramientas para el cambio y descarbonización del sector del transporte, al carecer de compromisos y objetivos vinculantes a corto plazo (2025 y 2030) para todos los medios de transporte.

Así mismo, dentro del marco regulatorio de descarbonización de la economía española, no entendemos la separación de dos normas legislativas claves como son esta LMS y la LCCyTE, ya que valoramos que ambas deberían estar unidas al ser el transporte el sector que más emisiones tiene de GEI en España. Dentro de las disposiciones legales, es necesario que contengan una unión regulatoria con los mandatos incluidos dentro de la LCCyTE, siendo vinculante su inclusión y aplicación dentro del sector del transporte que regula la LMS.

También es importante destacar que, en la consulta pública de octubre de 2020, el título contenía “Financiación del transporte”. Si bien es cierto que existen artículos sobre la financiación, existe una carencia sobre la fiscalidad verde y activa aplicada al transporte en relación con el cambio que se pretende obtener. Desde nuestro punto de vista, la fiscalidad activa y verde en el transporte debe estar incluida en una normativa con rango de ley, no solo para dar señales correctas a los consumidores para la descarbonización, sino para que esté protegido de medidas coyunturales ante un cambio estructural. Por ejemplo, no se recogen los peajes urbanos como posible fuente de financiación del transporte público, ni tampoco se le da muchas opciones a los ayuntamientos y a las autoridades de transporte de poner tasas para tener fuente de ingresos para cubrir una parte del déficit de explotación.

Por otro lado, es muy positivo el reconocimiento, por primera vez, del derecho que otorga esta ley a la ciudadanía de acceso a una movilidad sostenible. Un derecho que debe materializarse en un acceso a un precio asequible ante una herramienta básica en el funcionamiento de la sociedad, teniendo en cuenta la progresiva aceptación del cambio que se va a producir y del cual la ciudadanía debe de formar parte. Por ello,

nos parece correcta la nueva jerarquía de priorización de la movilidad sostenible, pero no se ve reflejado como tal en el articulado de la LMS, puesto que la movilidad activa tiene un menor peso de lo que valoramos que debería poseer, siendo la base del cambio.

Una de las principales carencias es **la falta de reflejo objetivo del avance en el desarrollo de la ciudad de proximidad.** El contenido identifica la necesidad de fomentar el concepto de ciudad de proximidad, donde los servicios están próximos a los vecinos y se reduce la necesidad de una movilidad de media y larga distancia, pero no propone de manera efectiva herramientas o líneas de actuación a emplear para conseguir su implementación. Seguimos necesitando **reorientar los desarrollos urbanos y los procesos de urbanización con criterios de sostenibilidad energética** para aumentar la cohesión social y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, dadas las estrechas implicaciones territoriales que tiene la energía. Las ciudades deben modificar sus relaciones con el medio circundante y con los sistemas de abastecimiento de recursos ya que han proliferado creciendo de manera extensiva y utilizando importantes cantidades de recursos y suelo, hasta convertirse en grandes sumideros energéticos y en el principal foco de emisiones contaminantes.

Conjuntamente, la ley carece de tener una conceptualización de lo que es el concepto de aparcamiento. Existen ciudades que están limitando el acceso de los vehículos motorizados a los centros de las ciudades, solamente porque existen plazas limitadas de aparcamiento. Es necesario el diseño, desarrollo e implantación de medidas disuasorias ya que tanto el tema de aparcamiento como el de aparcamiento de bicicletas y seguridad no está tratados. Incluye todas las directrices metodológicas, pero no incide en las herramientas a aplicar ni los plazos.

Así mismo, no apuesta por el ferrocarril como principal medio de transporte de mercancías y pasajeros, ni tampoco por su total electrificación de la red, lo que supone continuar empleando locomotoras diésel. El uso del ferrocarril para el transporte de mercancías y de personas debe ser el eje vertebrador del país y no solo debe conectar sino también estructurar, estableciendo prioridades y flujos económicos entre el transporte por carretera y el de ferrocarril. La LMS no corrige el gran déficit que tiene España en el fomento y uso del ferrocarril, sobre todo para el transporte de mercancías, representando solo un 5%, frente a países como Francia y Alemania, en los que representa un 13% y un 19% respectivamente. Uno de los aspectos claves que se tratarán en este Plan será en transferir desplazamientos realizados en avión al tren, como objetivo de las políticas públicas. España es un país, en el que se dispone de la mejor red europea de alta velocidad y que los principales aeropuertos peninsulares se

hallan en ciudades que disponen de estaciones de alta velocidad. Bajo estas líneas el ranking de aeropuertos peninsulares por número de viajeros con más de 500.000 viajeros según cifras de 2020 (Madrid, Barcelona, Málaga, Alicante, Valencia, Sevilla, Bilbao y Santiago de Compostela), excepto Bilbao, el resto de las ciudades disponen de estaciones de alta velocidad y casi todos ellos con una muy buena oferta ferroviaria en este segmento.

En resumen, la Ley adolece de la carestía de objetivos, herramientas y líneas de desarrollo funcionales a corto y medio plazo que modifiquen y transformen la movilidad actual en un contexto de emergencia climática. Necesita puntos de mejora en líneas de actuación básicas, así como estar vinculada con la Ley de Cambio Climático y Transición Energética para que la descarbonización de la movilidad sea una realidad en nuestro país.

En cuanto a objetivos vinculantes, desde la **Fundación Renovables**, proponemos dos baterías de objetivos para los horizontes 2025 y 2030:

Objetivos Fundación Renovables	
2025	**2030**
Electrificación del 100% de la red de ferrocarriles	El 80% de la flota para VE de uso público y del 100% para VE nuevo.
Prohibición de circulación en ciudades de vehículos diésel.	El 60% de cuota de vehículo privado nuevo eléctrico.
Obligatoriedad de instalación en edificaciones nuevas y rehabilitadas de un punto de carga por cada plaza de aparcamiento en garajes privados y del 25% en garajes públicos.	Alcanzar una cuota del 30% con una matriculación de 5.000.000 de VE.
	Descenso de un 15% de la flota de vehículos matriculados.
	Alcanzar un 20% del transporte de mercancías por ferrocarril.
	Reducción de la demanda de energía final del sector transporte en un 45% con respecto 2015.
	Electrificación de la demanda final de energía en un 15%
	Promedio de la flota de turismos: 50g CO_2/km en 2030.
	Promedio de la flota de furgonetas: 88g CO_2/km en 2030.

Tabla 1. Objetivos a 2025 y 2030 de la Fundación Renovables respecto al transporte y a movilidad sostenible. Elaboración propia

Anexos

Alegaciones a la consulta pública del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

FUNDACIÓN RENOVABLES

Anexo 1

Articulado	Documento	Fecha de aprobación	Vigencia y tiempo de revisión
Artículo 15	DOMOS	18 meses de la entrada en vigor de la Ley **(abril-junio de 2025)**	Máximo cada 10 años
Artículo 22	Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM)	Entrada en vigor de la Ley **(octubre-diciembre 2023)**	Máximo 10 años. Cada 5 años se revisará.
Artículo 24	Plan de Movilidad Sostenible simplificado (municipios entre 20.000 y 50.000 habitantes)	Un año desde la entrada en vigor de la Ley **(octubre-diciembre 2024)**	5 años. Cada 3 años serán obligadas a realizar un informe de seguimiento. En el plazo de seis meses desde su formulación, tienen que ser comunicados al MITMA.
Artículo 25	Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad	18 meses desde la aprobación de la Ley **(abril-junio de 2025)**	5 años
Artículo 26	Planes de transporte sostenible al trabajo	18 meses desde la aprobación de la Ley **(abril-junio de 2025)**	Cada 2 años serán obligadas a realizar un informe de seguimiento. En el plazo de seis meses desde su formulación, tienen que ser comunicados al MITMA.
Artículo 34	Equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad en aeropuertos de la red base de la RTT	a) Antes del 1 de enero de 2025, en todas las posiciones dotadas de pasarelas. b) Antes del 1 de enero de 2030, en todos los puestos de campo utilizados para operaciones de transporte aéreo comercial.	En el plazo de seis meses desde su formulación, tienen que ser comunicados al MITMA.
Artículo 35	Publicación desde Puertos del Estado de información aportada por las autoridades portuarias, la relación de instalaciones o servicios para el suministro de energía.	Máximo 6 meses desde la entrada en vigor de la ley. **(abril-junio 2024)** El Plan de despliegue tendrá que ser aprobado máximo en dos años desde la entrada en vigor de la ley. **(octubre-diciembre 2025)**	
Artículo 36	Cálculo de las emisiones de GEI de las entidades público o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías.	Un año desde la aprobación de la metodología presentada por el MITERD.	

Articulado	Documento	Fecha de aprobación	Vigencia y tiempo de revisión
Artículo 37	Metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos en puertos y aeropuertos: el gestor aeroportuario publicará la huella de carbono de la actividad aeronáutica y portuaria, así como un plan de reducción, compensación y absorción de dióxido de carbono.	Un año desde la entrada en vigor de la Ley **(octubre-diciembre 2024)**	Cada año
Artículo 90	Modo de utilización de los datos del Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal	Un año desde la entrada en vigor de la Ley **(octubre-diciembre 2024)**	
Disposicional adicional 6º	Plan Estratégico para la sostenibilidad del Transporte Aéreo	Un año desde la entrada en vigor de la Ley **(octubre-diciembre 2024)**	
Disposicional adicional 9º	Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta	Sin fecha de entrada	Cada 5 años
Disposición adicional 10ª	Regulación por parte del MITERD del contenido y la forma de remisión de la información sobre los puntos de acceso público para el repostaje de combustibles y de recarga eléctrica.	6 meses desde la entrada en vigor de la Ley. **(abril-junio 2024)**	
Disposicional adicional 11º	Evaluación ex post de rentabilidad social, económica y, en su caso, financiera, de las nuevas líneas ferroviarias y principales infraestructuras viarias puestas en servicio desde el año 2010 y de las carreteras que hayan sido construidas y financiadas mediante sistemas concesionales antes de la entrada en vigor de la ley.	Dos años desde la entrada en vigor de la Ley. **(octubre-diciembre 2025)**	
Disposición transitoria 2ª	Nuevo mapa concesional de competencia estatal.	Un año desde la entrada en vigor de la ley. **(octubre-diciembre 2024)** En dos años desde la aprobación del mapa concesional, deberán estar adjudicadas todas las concesiones estatales incluidas y las comunidades autónomas deberán haber asumido los tráficos autonómicos. **(octubre-diciembre 2026)**	

Tabla 2. Distribución temporal de los diferentes hitos a aprobar y regular del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Elaboración propia.

FUNDACIÓN RENOVABLES

Pedro Heredia 8, 2° Derecha
28028 Madrid

www.fundacionrenovables.org

DEMOCRATIZAR ELECTRIFICAR PARA