



## COMUNICADO DE PRENSA

21 de abril de 2022

### Alegaciones al Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible (LMS)

#### **LA LMS DEBE GARANTIZAR UN SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE, EFICIENTE, DESCARBONIZADO, SOSTENIBLE, JUSTO E INCLUSIVO**

**La Planificación Estratégica Estatal en infraestructuras y servicios de movilidad deberá favorecer los medios de transporte con menor huella de carbono y apoyar exclusivamente el uso y suministro de fuentes de energía de origen renovable y cero emisiones**

El objeto de la Ley de Movilidad Sostenible no debe ser otro que garantizar que España disponga de un sistema multimodal de transporte, eficiente, descarbonizado, sostenible respetuoso con la biodiversidad, justo e inclusivo, como herramienta para lograr la máxima accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, con la mínima movilidad. Esta es una de las demandas fundamentales incluida en el documento conjunto de alegaciones al Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible (LMS) que las organizaciones que suscriben este comunicado presentaron durante la fase de información pública que terminó el pasado 13 de abril (*se adjunta dicho documento*).

Pese a que la emergencia climática y, de forma más reciente, la guerra de Ucrania, han puesto de manifiesto la necesidad de acabar urgentemente con nuestra dependencia de los combustibles fósiles por su alto coste económico y medioambiental, el Anteproyecto de LMS ni siquiera establece objetivos concretos y cuantificables para lograr con éxito, lo antes posible y, siempre, antes del 2050, la completa descarbonización de nuestro sistema de transporte. Este sector, que depende actualmente de forma mayoritaria de carburantes derivados del petróleo, es el principal contribuyente a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en España.

En opinión de estas organizaciones, el Anteproyecto de LMS no da la debida prioridad a la eficiencia energética, motivo por el cual no opta por un sistema multimodal que tenga como columna vertebral el transporte público y los tres modos más sostenibles: el peatonal, el ciclista y el ferroviario. Asimismo, no otorga prioridad a la electromovilidad en el transporte por carretera, pese a la mayor eficiencia energética y sostenibilidad de los vehículos eléctricos (incluidos los camiones) frente a los de motor de combustión interna.

Por otro lado, no solo no apuesta exclusivamente por los combustibles cero emisiones de origen renovable en la aviación y el transporte marítimo, sino que en el caso de este último se sigue fomentando explícitamente el uso del gas natural, un combustible fósil con un impacto climático incluso peor que los actuales combustibles fósiles líquidos, cuya práctica totalidad España tiene que importar con un coste muy elevado.

Entre las numerosas alegaciones presentadas por estas organizaciones, destacan:

- Dentro de los objetivos del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, el cual debe impulsar y coordinar las actuaciones de integración e interoperabilidad de los sistemas de información, títulos de transporte y pago de los servicios de movilidad y demás servicios accesorios o complementarios a ésta, se plantea la **obligación de establecer el “billete único”**, es decir, **una única tarjeta de transporte para todo el territorio estatal y para todos los modos de transporte público colectivo**; y que también facilite los desplazamientos por el resto de la Unión Europea.
- En el ámbito del **transporte de mercancías**, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del transporte, se propone la adopción de las medidas necesarias con el objetivo de alcanzar **una cuota modal del 18% en 2030 respecto al total de mercancías transportadas por vía terrestre** (actualmente es alrededor del 3%); y de, al menos, el 35% en 2040. Para ello, se revisará la estrategia para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en un plazo no superior a un año tras la aprobación de esta Ley.

Por lo que hace referencia al **transporte de viajeros**, el objetivo debería ser **doblar el número usuarios en la próxima década**, en la línea del documento “Más viajes en tren, menos emisiones” suscrito por entidades sindicales, ecologistas y sociales.

- Para evitar acabar teniendo un caótico maremágnum de **Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)**, un **Real Decreto** debería establecer **los criterios y requisitos mínimos comunes que deben tener las ZBE a nivel estatal** para asegurar su eficacia como herramienta crucial en la reducción del CO<sub>2</sub> y en la mejora de la calidad del aire del sector de la movilidad-transporte y su implantación con criterios homogéneos en las ciudades. Los ayuntamientos luego desarrollarían e implementarían estos criterios a través de sus ordenanzas municipales.
- Resulta incomprensible que el Anteproyecto de Ley incluya un mecanismo para el cierre de líneas de tren supuestamente “ineficientes”. **En España no sobran vías, sino que faltan trenes**. En su lugar, debería proponerse las condiciones mínimas de prestación de servicio que permitieran una adecuada atención a las poblaciones afectadas.
- Se plantea la creación de un **Fondo Estatal para el Sosténimiento del Transporte Público Colectivo** (en sustitución del propuesto Fondo Estatal para el Sosténimiento de la Movilidad) y se propone la inclusión de un artículo nuevo para establecer (cosa que no hace el Anteproyecto de LMS) posibles vías para la financiación de dicho Fondo.

Este Fondo estará financiado por la recaudación a través de medidas fiscales como, entre otras, la modificación del Impuesto sobre Hidrocarburos y del Impuesto de Matriculación, la Reforma de Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF); la reducción del IVA de vehículos cero emisiones o la creación de una tasa sobre las emisiones de carbono.

Otras medidas de tipo económico a tener en cuenta sería la imposición de cierto tipo de peajes urbanos; el otorgamiento de incentivos fiscales y ayudas para la compra de vehículos cero emisiones (bicicletas y bicicletas eléctricas, vehículos 100% eléctricos -con especial énfasis en furgonetas y camiones para el transporte de mercancías); el reembolso del Impuesto Especial sobre Electricidad (IEE) a los operadores de transporte público si éstos certifican el origen renovable de la electricidad utilizada.

Con respecto a las flotas de vehículos de empresa, y con fin de favorecer la aparición de un mercado de segunda mano de vehículos eléctricos más asequibles, las empresas realizarán una transición gradual de sus flotas con el objetivo de lograr una plena electrificación de las mismas en 2030. El incumplimiento de dicho mandato será sancionado mediante restricciones en cuanto a la deducción del IVA y el IRPF.

## **FIN DE COMUNICADO**

Para más información, llamar a:

- AMBE - Dpto. Prensa: 655 82 40 85
- CC.OO. - Pablo Frutos: 659 48 04 02
- ConBici - Laura Vergara: 625 988 107

- Consejo de la Juventud de España - Alejandro García-Gil: 669 80 83 28
- ECODES - Helena Vizcay: 699 43 25 03 y Cristian Quílez: 699 66 49 50
- Ecologistas en Acción - Pablo Muñoz: 699 18 54 13 y Carmen Duce: 650 83 12 84
- Fundación Renovables - Ismael Morales: 605 25 64 72
- PTP - Daniel Pi: 678 67 56 51
- Transport & Environment - Carlos Bravo: 626 99 82 41
- WWF - Cristina Martín: 91 354 05 78 y 690 76 23 35