



Febrero 2025

Comentarios al anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid



FUNDACIÓN
RENOVABLES

La **Fundación Renovables** agradece la colaboración del Patronato y de los amigos y amigas de la Fundación.

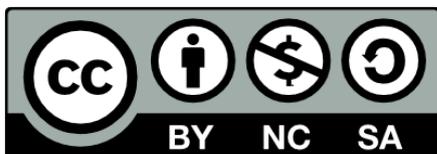
Equipo que ha desarrollado este documento: Raquel Paule, Maribel Núñez, Ismael Morales, Juan Fernando Martín, María Manzano, Ladislao Montiel, Diego Ferraz, Alexandra Llave, Hannah Fakir y Janire Sánchez.

Supervisión: Patronato de la Fundación Renovables:

Presidente: Fernando Ferrando Vitales.

Vicepresidentes: Llanos Mora López, Juan Castro-Gil Amigo y Mariano Sidrach de Cardona Ortín.

Patronos: Luis Crespo Rodríguez, José Luis García Ortega, Assumpta Farran Poca, Daniel Pérez Rodríguez, Marta Victoria Pérez, Javier García Breva, Sara Pizzinato, María José Márquez y Manel Ferri.



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)

Calle Santa Engracia 108, 5º Int. Izda.

28003. Madrid

www.fundacionrenovables.org





Índice

Problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma	3
Necesidad y oportunidad de su aprobación	5
Objetivos de la norma	6
General	6
Transporte público y compartido	6
Movilidad urbana	7
Transporte de mercancías.....	8
Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.....	9



Problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma

La movilidad en la Comunidad de Madrid presenta importantes desafíos ambientales, sociales y de salud pública que requieren una respuesta normativa efectiva. La actual dependencia del vehículo privado, la insuficiencia de infraestructuras para el transporte sostenible y la desigualdad en el acceso a la movilidad generan consecuencias negativas en términos de contaminación, congestión, equidad territorial y seguridad vial.

Uno de los problemas más críticos es la **contaminación atmosférica**, que sigue superando los valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS). A pesar de la implantación de medidas como la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), los niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂) y partículas en suspensión (PM2.5) continúan afectando gravemente la salud de la población. La Directiva Europea de Calidad del Aire [\[Link\]](#), que entró en vigor en noviembre de 2024, y que tendrá que ser transpuesta en un máximo de 2 años, impondrá límites aún más restrictivos a estos contaminantes, destacando un acercamiento a los valores de la OMS, lo que hace evidente la necesidad de reforzar las estrategias para la mejora de la calidad del aire en nuestras ciudades.

Otro problema estructural es el **modelo de movilidad centrado en el coche privado**, que genera elevados niveles de congestión, ruido y emisiones contaminantes, además de un uso ineficiente del espacio público. En la ciudad de Madrid, casi el 40% de los viajes diarios se realiza a bordo de coches, con una tasa de ocupación baja, motos o similares, mientras que solo el 24% lo hace en transporte público, según el Estudio de la movilidad de la ciudad de Madrid [\[Link\]](#), y estos datos solo empeoran en el resto de municipios. Esta dependencia del automóvil limita la adopción de alternativas más sostenibles y contribuye a la crisis climática al ser el transporte uno de los principales emisores de CO₂ en la región.

Asimismo, la **desigualdad en el acceso a la movilidad** sigue siendo una barrera para muchos ciudadanos, especialmente en la periferia y municipios de la región, donde la cobertura de transporte público es insuficiente. Esta brecha reduce la equidad en el acceso a oportunidades laborales, educativas y sociales, afectando la cohesión territorial y aumentando la dependencia del coche privado en ciertas áreas. Además, esta desigualdad se agrava con la **pobreza en el transporte**, un fenómeno que afecta a personas y familias que no pueden costear un vehículo privado ni un uso frecuente del transporte público, quedando así excluidas de oportunidades esenciales para su desarrollo personal y profesional.





La **planificación urbana de Madrid ha priorizado históricamente el vehículo privado**, dejando a la movilidad peatonal y no motorizada en un segundo plano. El diseño urbano ha favorecido grandes infraestructuras viales, autopistas y avenidas con múltiples carriles, restando espacio a peatones y ciclistas y limitando el desarrollo de entornos urbanos más habitables. En la ciudad de Madrid, por ejemplo, podemos ver que el 61% del espacio disponible en las calles está dedicado al vehículo privado [\[Link\]](#), lo que contribuye a la fragmentación del tejido urbano y a la pérdida de calidad de vida en muchas zonas.

La **insuficiente electrificación del transporte público y privado compartido** representa otro obstáculo para la descarbonización de la movilidad. Aunque se han implementado algunas iniciativas, la flota de transporte sigue dependiendo en gran parte de combustibles fósiles, la compra de nuevos autobuses sigue siendo en su mayor parte híbridos, que siguen sin ser una opción descarbonizada, y la infraestructura de recarga para vehículos eléctricos es todavía deficiente. En 2024, la Comunidad de Madrid dio de alta 388 vehículos [\[Link\]](#), de los que solo 32 son autobuses eléctricos, mientras que más del 90% de los vehículos que adquirió siguen dependiendo de los combustibles fósiles.

Por último, y en relación con lo anterior, la **falta de infraestructura pública para la carga de vehículos eléctricos** desincentiva la ya lenta transición del parque automovilístico privado de combustión fósil hacia vehículos eléctricos. En 2024, solo el 11,4% de los vehículos matriculados fueron electrificados, muy por detrás de la media europea (22%) [\[Link\]](#). La escasez de puntos de recarga accesibles en la vía pública y en municipios periféricos supone una barrera importante para la adopción masiva de estos vehículos, retrasando la reducción de emisiones y la mejora de la calidad del aire en la región.

En este contexto, la nueva norma de movilidad sostenible para la Comunidad de Madrid es una oportunidad clave para abordar estos problemas y avanzar hacia un modelo de transporte más limpio, accesible y eficiente.



Necesidad y oportunidad de su aprobación

La aprobación de una **Ley de Movilidad Sostenible en la Comunidad de Madrid** no solo es una necesidad urgente, sino también una **oportunidad estratégica** en un momento clave para la transformación del modelo de movilidad. La **crisis climática, la creciente contaminación atmosférica y la desigualdad en el acceso al transporte** requieren medidas estructurales que garanticen un sistema de movilidad eficiente y equitativo. Sin embargo, lo que hace que esta sea la ocasión idónea para aprobar la normativa es la **convergencia de factores normativos, tecnológicos y sociales** que facilitan su implementación.

En primer lugar, la **próxima transposición de la Directiva Europea de Calidad del Aire** impondrá restricciones más estrictas a las emisiones contaminantes, lo que obligará a las ciudades a tomar medidas urgentes. **Anticiparse a estas exigencias con una legislación propia** permitirá a la Comunidad de Madrid diseñar soluciones adaptadas a su realidad y logrando una transición más ordenada.

Además, el **avance en tecnologías limpias y en infraestructuras sostenibles** ofrece más herramientas que nunca para transformar la movilidad. **La reducción del coste de los vehículos eléctricos, el aumento de opciones transporte público electrificado y la digitalización del sistema de movilidad** permiten adoptar soluciones innovadoras con mayor efectividad y menor impacto económico.

A nivel social, la **concienciación sobre la necesidad de un cambio en el modelo de movilidad es cada vez mayor**. La ciudadanía demanda **espacios urbanos más habitables, menos contaminación y mejores opciones de transporte público**. Aprobar esta normativa en este momento permite responder a esas demandas y generar un **marco normativo que impulse una transición justa y sostenible**.

Por otro lado, la **planificación urbana requiere una reorientación urgente** para corregir décadas de priorización del vehículo privado. **La ley permitirá garantizar que los nuevos desarrollos urbanos sigan principios de movilidad sostenible**, priorizando al peatón y a la movilidad activa, evitando que se sigan replicando errores del pasado.

Finalmente, la **adopción de una normativa con rango de ley asegurará la estabilidad de las políticas de movilidad**, evitando que queden sujetas a cambios políticos y garantizando la continuidad de las inversiones necesarias para su desarrollo. Esto permitirá no solo **cumplir con los objetivos ambientales y de salud pública**, sino también **crear una red de transporte más eficiente y accesible para toda la población**.



Objetivos de la norma

General

- **Reducir las emisiones y la contaminación** mediante un modelo de movilidad descarbonizado y electrificado, alineado con los objetivos climáticos de la UE. Se establecerán objetivos de descarbonización completa del sector movilidad para, a más tardar, 2050, con objetivos intermedios de reducción de emisiones para 2030 y 2040, tomando como referencia los niveles de 1990.
- **Mejorar la calidad del aire** fijando objetivos concretos para todas las ciudades de la Comunidad de Madrid en 2030, en base a la población del municipio, en línea con los valores guía más recientes de la Organización Mundial de la Salud.
- **Excluir cualquier referencia a los combustibles fósiles** como energía alternativa o de transición, asegurando una movilidad basada exclusivamente en fuentes limpias y sostenibles.
- **Eliminar cualquier tipo de ayudas o subvenciones para combustibles fósiles, tanto a particulares como a profesionales.**
- **Garantizar una movilidad justa e inclusiva**, con especial atención a colectivos vulnerables y áreas con menor cobertura de transporte sostenible.
- **Desarrollar estrategias de movilidad sostenible en el medio rural**, con soluciones adaptadas a sus características y necesidades, incluyendo el impulso a la movilidad eléctrica y la mejora del transporte público.
- **Desarrollo de un plan de educación vial para la utilización segura de la bicicleta**, incluyendo campañas de información y formación al efecto.
- **Fomento y apoyo a asociaciones que promuevan el uso de la bicicleta** como un elemento clave para la movilidad sostenible.
- **Aumentar los puntos de recarga para VE con medidas innovadoras**, como aparcamientos fotovoltaicos con puntos de recarga en parkings públicos, de la administración y de empresas, para parkings de más de 1000 m² ya construidos o por construir, contribuyendo así a la descarbonización del sector energético y facilitando la adopción del vehículo eléctrico.

Transporte público y compartido

- **Reforzar y priorizar el transporte público sobre el vehículo privado**, asegurando un servicio asequible, accesible y eficiente en toda la región, promoviendo la multimodalidad y facilitando la interconexión entre diferentes medios de transporte sostenibles.
- **Garantizar un transporte público de calidad y sostenible**, mediante mecanismos de financiación estables y de largo plazo.



- **Impulsar la electrificación del transporte público y compartido**, promoviendo una red robusta de puntos de recarga y ayudas para su despliegue.
- **Prohibición de adquisición de nuevos autobuses públicos interurbanos con motores de combustión** (gas, gasolina o híbridos), con una renovación de flota del 15 % anual mediante autobuses 100% eléctricos.
- **Plan de apoyo al vehículo eléctrico en la administración autonómica y municipal**, y el conjunto de empresas estatales, Correos, AENA, etc, renovando la flota de servicio con vehículos eléctricos a más tardar en 2030, y prohibiendo la adquisición de nuevos vehículos de combustión desde 2026.

Movilidad urbana

- **Fomentar la movilidad activa y la renaturalización del espacio urbano**, con infraestructuras seguras y conectadas para peatones y ciclistas, dando prioridad a la movilidad no motorizada frente a la motorizada.
- **Planes municipales de movilidad sostenible para 2028**, priorizando el desarrollo de la movilidad activa y del transporte público. Inversión municipal para la peatonalización de las almendras centrales de los núcleos urbanos o cascos antiguos.
- **Limitaciones de acceso y circulación de vehículos de combustión interna**, tanto de turismos como de motos, en ciudades de más de 50.000 habitantes: vehículos diésel en 2027 y gasolina en 2030. En ciudades de menos de 50.000 habitantes, restricción para ambos en 2030.
- Promover la **implantación de un sistema de peaje urbano** en municipios de más de 50.000 habitantes, en **coordinación con las administraciones locales**, siguiendo el ejemplo de otras ciudades europeas, con el objetivo de reducir la congestión del tráfico, las emisiones contaminantes y fomentar el uso de medios de transporte sostenibles.
- **Eliminar o reducir las plazas de aparcamiento en el interior de la ciudad**, principalmente en superficie, y establecer limitaciones al número de plazas de garaje en nuevos edificios.
- **Creación de parking disuasorios** antes de entrar a los núcleos poblacionales y en zonas de conexiones intermodales.
- **Ampliar el espacio para peatones y carriles bici**, asegurando que el espacio liberado por los vehículos sea recuperado para la ciudadanía.
- **Disminución del impacto del tráfico y consumo energético de vehículos**, reduciendo los límites de velocidad a 30 y 50 km/h en todas las vías del casco urbano, priorizando zonas residenciales, escolares y sanitarias, con el fin de reducir emisiones, contaminación acústica y siniestralidad.



- **Obligar a la elaboración de planes de movilidad laboral o planes de transporte al trabajo** en centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras, propias o externas, o más de 250 personas por turno, así como en centros de trabajo con más de 200 personas en zonas con superaciones de contaminación, para garantizar que los desplazamientos se realicen en transportes sostenibles, preferentemente colectivos.
- Asegurar que los **planes de movilidad laboral** sean elaborados **con la participación de las personas trabajadoras**, adoptándose en un **plazo no superior a 12 meses**, y que las empresas incorporen gestores de movilidad para su implementación.
- Someter los **planes de movilidad laboral** al informe de la **autoridad territorial de la movilidad correspondiente** y exigir su cumplimiento como requisito en la tramitación de permisos administrativos o modificaciones sustanciales de las actividades de los centros de trabajo.

Transporte de mercancías

- **Plan de electrificación del transporte de última milla¹**, estableciendo la electrificación del 50% de la flota en cuatro años, prohibiendo la adquisición de nuevos vehículos de combustión.
- **Prohibición de adquisición de nuevos vehículos de combustión para reparto.**
- **Creación de puntos de intercambio modal** en centros logísticos e industriales.
- **Favorecer la implantación de flotas de bicicletas eléctricas para el transporte de paquetería** para los núcleos poblacionales.

¹ • Planes para reducir el impacto de la distribución urbana de mercancías y el Ecommerce
<https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/the-first-and-last-mile>



Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias

Una norma con rango de ley es la herramienta más eficaz para garantizar una transformación estructural y duradera del modelo de movilidad en la Comunidad de Madrid. A diferencia de planes o estrategias, una ley proporciona un marco jurídico sólido y vinculante que obliga a todas las administraciones y actores implicados a cumplir con los objetivos de descarbonización, mejora de la calidad del aire y fomento de la movilidad activa y sostenible. Además, permite establecer plazos concretos, obligaciones claras y mecanismos de control y seguimiento que aseguren su cumplimiento efectivo, independientemente de los cambios políticos o económicos que puedan producirse en el futuro.

Asimismo, una ley garantiza coherencia y coordinación entre los diferentes niveles de gobierno y sectores implicados, evitando la fragmentación de medidas y asegurando que las políticas de movilidad sostenible se implementen de manera homogénea en toda la región. También permite integrar herramientas económicas y regulatorias que faciliten la transición justa hacia un modelo de movilidad accesible y equitativo, asegurando que no se deje atrás a ningún sector de la población, especialmente en zonas rurales o colectivos en riesgo de exclusión por "pobreza en el transporte". Por ello, consideramos que la aprobación de esta ley es la mejor opción para alcanzar los objetivos propuestos de manera efectiva, ambiciosa y socialmente justa.





Pedro Heredia 8, 2º Derecha
28028 Madrid

www.fundacionrenovables.org

