

**Comparecencia de Mario Rodríguez Vargas, Director Asociado de Transición Justa y Alianzas Globales, en la Comisión de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados.**

**21 de febrero de 2023**

Primero de todo, Sras. Diputadas, Sres. Diputados quería agradecer la invitación a ECODES para comparecer ante esta Comisión. Para quienes no nos conozcan bien les diré brevemente que ECODES es una Fundación sin ánimo de lucro con más de 30 años de historia y cuya misión es buscar espacios de consenso en todos los sectores con los que crear alianzas para construir una nueva economía neutra en carbono, más inclusiva, más social, más verde y más responsable.

En segundo lugar, quería confesarles que somos conscientes de la extrema dificultad que tiene elaborar la primera Ley de Movilidad Sostenible de España, dificultad que se extiende ahora en el proceso de su aprobación en las Cortes Generales. Porque una cifra y no otra en una ley de este calado o un nuevo artículo pueden cambiar la vida de millones de personas.

La Ley de Movilidad Sostenible es, a nuestro juicio, una ley muy necesaria y oportuna en un contexto de descarbonización de la economía, de transformación y de transición en el seno de la UE, en nuestro país, en nuestras regiones y en nuestros municipios, pero también a nivel empresarial, social y territorial.

Este proyecto de ley, que comenzó a gestarse ya en 2020, se está debatiendo en una coyuntura caracterizada por **seis enormes desafíos**:

- Nos encontramos en una situación de **cambio climático** peligrosa. Los costes de los impactos, ya visibles, son enormes y se están acelerando. Los científicos alertaban de que un incremento medio superior a 1,5°C tenía consecuencias irreversibles. En España, en 2022, se registró un incremento del 1,6°C según la AEMET.

- El sector del transporte fue responsable del 27,7% del total de las **emisiones** de gases de efecto invernadero de España en 2021, según los datos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD). En 2019 fue de alrededor del 29% y, según las estimaciones preliminares, en 2022 ha aumentado un 3,3% respecto a 2021.
- Las consecuencias derivadas de la **guerra de Ucrania** y de un **contexto político internacional** altamente cambiante, ciertamente inestable, y una posición europea y, por ende, española, que debe pasar de la dependencia energética exterior a la independencia.
- España tiene una enorme oportunidad para descarbonizar su economía, generar empleo y bienestar para la ciudadanía si gestiona, con eficacia y eficiencia, los 140.000 millones provenientes del **fondo europeo Next Generation EU**. Y, todavía más, si es capaz de sumar a esa cantidad otra cantidad equivalente de inversión privada.
- Cuando se redactó la Ley de Cambio Climático y Transición Energética el **objetivo de reducción de emisiones para el conjunto de la UE** era del 40%. Ahora, tras la Cumbre del Clima del año pasado, es del 57% para el año 2030, lo que elevará el grado de ambición del marco normativo europeo y de sus países miembros.
- Alinear la toma de decisiones política, con las hojas de ruta empresariales y las nuevas preocupaciones y sensibilidades de la ciudadanía, hacia el **bien común**. Una transición justa, que garantice la competitividad y no genere desigualdades sociales y/o territoriales a la vez que evita la polarización y la desinformación, que solo provocan conflictividad social y gozosos beneficios a intereses particulares.

En consecuencia, valoramos el texto de la ley a la luz de estos desafíos. Por eso, consideramos que puede y debe ser ampliamente mejorada. Porque estamos a tiempo, porque es una ley con visos de perdurar y porque debe

obedecer a su objetivo principal: **garantizar el derecho a la movilidad, una movilidad verdaderamente sostenible.**

Desde esta perspectiva, creemos que lo primero que debería de incluir este proyecto de ley son **objetivos intermedios de reducción de emisiones** de gases de efecto invernadero al menos para el 2030 en relación a los niveles existentes en 1990.

En su Artículo 1. sobre el objeto y la finalidad de la Ley tan solo habla de forma genérica de “alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire”, sin especificar dichos objetivos o hacer referencia a objetivos establecidos por otra norma o compromisos internacionales, incluidos los valores guía sobre niveles máximos de contaminantes recomendados por la OMS.

Nada nuevo ya que, en su momento, cuando evidenciamos esta misma situación durante la elaboración y tramitación de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, se nos dijo que esto estaría recogido en la Ley de Movilidad Sostenible (y Financiación del Transporte, que se llamaba por entonces). Tampoco incluye si quiera una vinculación legislativa con el PNIEC, que debería aparecer en lo relativo a principios rectores.

**Las propuestas de enmiendas que les pedimos que consideren están redactadas con la convicción de que esta ley tiene carencias muy importantes que a nuestro juicio deben ser subsanadas:**

- No introduce medidas concretas para garantizar una **transición justa**. Es necesaria una planificación adecuada y real ya que sin ella ni se van a dar alternativas, ni avances ni se van a eliminar las desigualdades sociales y territoriales históricas. Creemos que, por ejemplo, debería de incluir el concepto de **pobreza en movilidad** y emplazar a la aprobación de una **Estrategia Nacional** que convierta a España en un país pionero en prevenir y atender estas situaciones.
- No se 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. Además, no otorga prioridad a la **electromovilidad** en el transporte por carretera, pese a la mayor

eficiencia energética y sostenibilidad de los vehículos 100% eléctricos frente a los que utilizan motores de combustión interna.

- La ley debe dar prioridad a la **financiación del transporte público** y a concretar las diferentes vías de financiación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), cuya creación está anunciada. En este sentido, lamentamos que se haya eliminado la parte de la financiación del transporte público de esta ley.
- Asombra la ausencia de **medidas para el medio rural**. Garantizar el derecho a la movilidad sostenible es imposible sin dar voz y atender todas las particularidades y casuísticas del territorio. En ese sentido, por ejemplo, planteamos que la ley establezca la obligación de aprobar un Plan Nacional para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios, e impulse la movilidad compartida, el transporte ademanda y servicios de transporte público en zonas con baja densidad de población.
- Se realiza un planteamiento laxo de los **planes de movilidad sostenible al trabajo y de los planes de movilidad sostenible a los grandes centros de actividad**. En relación con los primeros, España es un país de PYMES, ¿por qué sólo se emplaza a las grandes empresas a buscar una movilidad sostenible entre sus empleados? Creemos que la ley debería de establecer que, al menos, los centros de trabajo con más de 100 personas o 50 por turno, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo. En relación con los segundos, se debería emplazar a los Ayuntamientos a aprobar planes de movilidad sostenible a los políticos industriales / empresariales, una mecanismo de revisión cada cinco años y el objetivo obligatorio de inclusión de vehículos 100% eléctricos progresivamente hasta alcanzar el 100% en 2030.
- Por lo que hace referencia al **ferrocarril** y, entre otras cuestiones, ¿cómo puede plantear un mecanismo de cierre de líneas supuestamente “ineficientes”? Ese no es el camino. En España no sobran vías, sino que faltan trenes. El objetivo debería ser doblar el número usuarios durante esta década y erradicar las desigualdades del sistema apostando por la red convencional y la vertebración territorial.

*Recordamos que en la Disposición adicional sexta de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética sobre transporte ferroviario se dice: "1. El Gobierno promoverá el uso del ferrocarril de viajeros en el ámbito de la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público, estableciendo las medidas necesarias para su fomento frente a medios de transporte más contaminantes".*

- Siguiendo con este modo de transporte, en el ámbito de las **mercancías**, se ignora la necesidad de adoptar las medidas adecuadas para alcanzar una cuota modal del 18% en 2030 (lo cual ya es un objetivo muy distanciado del 30% por el que se trabaja a nivel europeo) respecto al total de mercancías transportadas por vía terrestre (actualmente es alrededor del 3%); y de, al menos, el 35% en 2040.
- La eficiencia y sostenibilidad del ferrocarril es indiscutible, máxime si cabe respecto a la aviación. Este es un punto donde España debería de ser valiente. Esta Ley debería promover el **cambio modal de la aviación al ferrocarril** por emisiones, eficiencia y competitividad. Para ello, un paso recomendable sería eliminar los vuelos internos para los que exista una alternativa ferroviaria en menos de 3 horas, como se ha hecho, por ejemplo, en Francia; y, a su vez, la recuperación de las conexiones transfronterizas y el impulso a los trenes nocturnos.
- Siendo una Ley con visos de perdurar en el tiempo, y dado que es la primera de estas características en España, ¿cómo no puede haber referencias a avanzar hacia una **movilidad de "cero emisiones"** o al **abandono de los combustibles fósiles**? En este sentido, no vemos nada acertada la apuesta por el gas natural, un combustible fósil, en el transporte marítimo o en otros. El gas natural, mayoritariamente compuesto de metano (CH<sub>4</sub>), tiene un impacto climático incluso peor que los actuales combustibles fósiles líquidos y es un causante de la dependencia externa energética de terceros países además de generar activos financieros varados por muchas décadas.

**Hemos trabajado para intentar solventar estas, a nuestro juicio, deficiencias. Por ello, les hemos remitido dos documentos con propuestas de enmiendas. Uno colectivo, elaborado junto a otras 14 entidades y otro**

**elaborado por ECODES con las alegaciones que ya presentamos al anteproyecto, validas a tenor de la comparativa entre el anteproyecto y el proyecto de Ley.**

Obviamente, no voy a comentar todas ellas, son demasiadas, pero sí que voy a detenerme en diez de ellas que reflejan la diversidad y alcance de estas y que complementan todas a las que he hecho referencia anteriormente. Con la esperanza de que ustedes o sus equipos encuentren tiempo para poder analizarlas con detenimiento.

**Artículo 10. Composición y adopción de acuerdos por el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible.**

El anteproyecto de Ley incluía una distribución de vocalías, que ahora en el proyecto ha desaparecido para peligrosamente dejarlo a regulación futura. Con la intención de no volver a dejar sin voz a las zonas más despobladas, creemos que la composición de este Foro debería plasmarse en esta Ley, incluyendo representación de cada una de las provincias más despobladas.

**Artículo 30. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.**

Proponemos incluir la creación de entornos seguros, sostenibles y saludables en los alrededores de los centros educativos, residencias de mayores y centros sanitarios impulsando los itinerarios para el desplazamiento en bicicleta o andando y los espacios de convivencia. Igualmente, recuperar las referencias a la priorización de la movilidad no motorizada frente a la motorizada, las cuales han sido eliminadas del anteproyecto.

**Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas renovables y otros servicios en aeropuertos.**

Proponemos incluir un nuevo apartado para emplazar a las administraciones a promover y facilitar proyectos orientados a reducir la cantidad de compuestos aromáticos, naftaleno y azufre del combustible de aviación de origen fósil (queroseno), con el objetivo de reducir la emisión de gases de efecto invernaderos diferentes al dióxido de carbono y partículas en suspensión.

**Artículo 36. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas renovables y cero emisiones en puertos. Apartado 3.**

Se establece una cuota mínima obligatoria para 2030 del 6% de uso de electro combustibles cero emisiones de origen renovable para todos los barcos que entren en puertos españoles, con el fin de crear las condiciones de mercado adecuadas y posibilitar la consecución de economías de escala.

**Artículo 45. Principios aplicables a las Obligaciones de Servicio Público y a los Contratos de Servicio Público. Apartado 1**

Incluir un nuevo apartado para proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales que, sin ser financieramente sostenibles bajo en régimen de mercado, sean de especial interés para la vertebración, la mitigación de los efectos de la despoblación y garantizar la competitividad del territorio.

**Artículo 57. Creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO-FCPJ).**

Proponemos cambiar el artículo y orientarlo hacia la “Creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible y para el Sosténimiento del Transporte Público Colectivo”. Incluyendo, además, que en el plazo de seis meses tras la aprobación de esta Ley se presente una Estrategia Nacional para la Financiación del Transporte Público.

**Artículo 95. Transporte de mercancías.**

Proponemos incluir un nuevo apartado enfocado a la optimización ambiental de la distribución urbana de mercancías.

Apartado 3. Asimismo, se garantizará que los servicios de recogida y entrega de última milla se realizarán bajo el criterio de cero emisiones a partir de 2030 en los municipios de más de 20.000 habitantes; y en todos independientemente de su número de habitantes a partir de 2035.

**Nuevo artículo. Extensión de las zonas de bajas emisiones e implementación de zonas de cero emisiones.**

La inclusión de las Zonas de Bajas Emisiones en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética fue un paso conveniente y positivo. Ahora, en el

marco de esta Ley de Movilidad Sostenible, creemos conveniente seguir avanzando en la reducción del tráfico privado en los núcleos urbanos y fortalecimiento del resto de modos de transporte más sostenibles para recuperar y renaturalizar el espacio público.

Por tanto, proponemos la inclusión de un nuevo artículo que calendarice la extensión de las zonas de bajas emisiones a todo el núcleo urbano en los municipios obligados por la Ley de Cambio Climático y Transición Energética para 2035 y abra la puerta al establecimiento de zonas concretas de ultrabajas emisiones y a zonas de cero emisiones.

**Disposición adicional 12ª. Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios**

Proponemos una nueva disposición adicional por la que se emplaza al Gobierno a elaborar un Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga en municipios de menos de 30.000 habitantes y zonas de baja densidad de población con el fin de impulsar la electrificación del transporte por carretera.

El Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga tendrá como finalidad garantizar el despliegue de al menos dos puntos de recarga en todos los municipios que tengan entre 1.000 y 30.000 habitantes.

**Disposición final 18ª. Modificación del apartado E del Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.**

Proponemos una nueva disposición final para llevar a cabo la ya comprometida y necesaria reforma del actual sistema de distintivos ambientales de vehículos para restringir la circulación de los vehículos contaminantes:

En el plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, el apartado E del Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos quedará redactado en los siguientes términos: “E. clasificación de los vehículos por su potencial contaminante”.



**Señorías, está en sus manos garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas respetando el medio ambiente y el clima, posicionando a España entre los países pioneros, siempre respetando las competencias autonómicas y asegurando la competitividad del país. Por favor, hagan todo lo que esté en sus manos para que esta ley sienta las bases de la movilidad, sostenible, del futuro. Necesitamos una movilidad limpia, justa, inclusiva y universal.**