



APORTACIONES A LA CONSULTA
PÚBLICA SOBRE EL ANTEPROYECTO DE
LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

8 de abril de 2022

En este documento se recogen aportaciones de la Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES) al anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible como respuesta a la consulta pública abierta por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el pasado 1 de marzo de 2022.

Tras la elevación del texto a consejo de Ministros para su aprobación definitiva (2ª vuelta), con el fin de remitir a las Cortes el Proyecto de Ley, para su tramitación parlamentaria, la Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES) actualizará las aportaciones en formato de enmienda en virtud del contenido final del futuro texto para presentar las propuestas oportunas.

Además del presente documento, la Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES) suscribe y apoya la relación de aportaciones al Anteproyecto de Ley elaboradas junto a otras entidades en un marco de colaboración y trabajo conjunto, que se incluyen en otro documento creado al efecto y también enviado por cada una de las entidades como respuesta a esta consulta pública.

Políticas Públicas y Gobernanza Climática

politicaspUBLICAS@ecodes.org

PROPUESTA #1

Título de la Ley	
Texto propuesto por el Gobierno: Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible	Propuesta: Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público
Justificación: Título original en la consulta pública previa. Igualmente, así quedó recogido en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética en su Disposición Final Octava. También en el Plan de Recuperación: Palanca I, Componente I, Reforma C1. R2, que dice “que regulará actividades relacionadas con el transporte y la movilidad, incluyendo cuestiones relacionadas con la planificación y financiación de infraestructuras y servicios de transporte, la mejora de la gobernanza, los combustibles alternativos, la movilidad inclusiva, el fomento de la innovación y la digitalización, la mejora de la transparencia y rendición de cuentas”	

PROPUESTA #2

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>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, limpio, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social, de género y territorial, proteger la biodiversidad y los ecosistemas naturales, garantizar la seguridad alimentaria, contribuir a un desarrollo económico resiliente, a la independencia energética y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero, de mejora de la calidad del aire y protección de la salud de la ciudadanía.</p> <p>En relación a la reducción de Gases de Efecto Invernadero y la mejora de la calidad del aire, entre los objetivos de esta Ley estará conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad antes de 2050 y en todo caso, en el más corto plazo posible. Para ello se incluirán en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte para 2030 y 2040 respecto a 1990, cuya actualización solo se podrá contemplar al alza en las sucesivas revisiones del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC).</p> <p>Con respecto a la calidad del aire, los objetivos emanados del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley se regirán por las recomendaciones y valores determinados por la Organización Mundial de la Salud en septiembre de 2021, sin perjuicio de actualizaciones posteriores.</p>

Justificación:

Incluir objetivos claros, cuantificables y transversales.

PROPUESTA #3

Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>2. En particular esta ley pretende:</p> <p>a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.</p> <p>b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.</p> <p>c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad,</p> <p>d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.</p> <p>e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad de ceros emisiones para todos los ciudadanos y las ciudadanas, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.</p> <p>b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes multimodal de mercancías y logística eficiente, sostenible, totalmente descarbonizado y resiliente.</p> <p>c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado, multimodal y totalmente descarbonizado, de movilidad.</p> <p>e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad. Garantizar la financiación del transporte público por parte de la Administración General del Estado a partir del establecimiento de un modelo de participación que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, climáticos, certidumbre y proporcionalidad, teniendo en cuenta las particularidades territoriales, de estratificación social y de localización poblacional.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Ampliar y concretar, más allá de la sutileza, las pretensiones de esta Ley a partir de una definición más clara y directa de los objetivos que se pretenden con la misma.</p>	

PROPUESTA #4

Artículo 2. Definiciones	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>1. Con carácter general, a los efectos de esta ley, se entenderá por:</p> <p>a) Accesibilidad: facilidad de acceso de un usuario a un medio de transporte o infraestructura, con independencia del estado de sus capacidades de desplazamiento u otras capacidades o condiciones socioeconómicas, de su edad, sexo, género, raza o cualquier otra condición.</p> <p>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.</p> <p>c) Aplicación de movilidad como servicio: herramienta digital que integra información sobre la oferta de transporte en distintos modos y la pone a disposición de forma individualizada, de forma que el usuario puede decidir las etapas de su viaje optimizando entre los distintos parámetros que proporciona la aplicación, por ejemplo, tiempo, coste, emisiones de CO2 o maximización de etapas de movilidad activa.</p> <p>d) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas.</p> <p>e) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte por carretera reservada al uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de bajas emisiones.</p> <p>f) Centro de trabajo: lugar, edificio o complejo donde las personas trabajadoras deben</p>	<p>Propuesta:</p> <p>a) Accesibilidad: facilidad de acceso de un usuario a un medio de transporte o infraestructura, así como de desplazamiento por el espacio público, con independencia del estado de sus capacidades de desplazamiento u otras capacidades o condiciones socioeconómicas, de su edad, sexo, género, raza o cualquier otra condición.</p> <p>d) Área o entorno metropolitano: área geográfica urbanizada con un elevado grado de interacción entre sus núcleos urbanos en términos de desplazamientos, actividad económica, profesional u otra requerida para el acceso a servicios comunitarios o de interés general, así como relaciones cotidianas.</p> <p>e) Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte por carretera reservada al uso exclusivo de determinados vehículos, como bicicletas, autobuses o autocares, tranvías o metros ligeros, y vehículos con un número mínimo de ocupantes o de ceros bajas emisiones.</p> <p>ee) Pobreza en movilidad: hogares que tienen una alta proporción de gastos de movilidad respecto a sus ingresos o una disponibilidad inexistente o limitada de modos de transporte públicos o privados asequibles necesarios para satisfacer sus necesidades socioeconómicas esenciales.</p>

permanecer o al que tienen que acceder por razón de su trabajo, siendo origen y destino de desplazamientos obligados de los empleados y, con frecuencia, de suministros, mercancías y clientes.

g) Conectividad: cualidad de un punto o territorio que expresa en qué medida un sistema de transportes permite alcanzar el destino en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad, y de la forma más autónoma y rápida posible.

h) Costes externos o externalidades negativas: costes económicos asociados al transporte y la movilidad, como accidentes, congestión, contaminación atmosférica, cambio climático, ocupación y fragmentación del territorio, o ruido, cuyo coste social no se refleja en el precio, lo que puede provocar que no se tengan en cuenta en la ordenación y gestión de la actividad, ni en las decisiones que toman los agentes económicos que operan en ella.

i) Distribución urbana de mercancías: referido a la logística de mercancías, en ámbitos urbanos, se refiere a la última etapa de la cadena de distribución.

j) Fuente de energía renovable: fuente de energía empleada en el transporte que no procede de los combustibles fósiles ni de la energía nuclear, contribuyendo a su descarbonización y a reducir su impacto ambiental.

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

l) Gestión de la demanda de movilidad: actuaciones destinadas a lograr que los ciudadanos y las ciudadanas modifiquen sus incentivos, hábitos y pautas de movilidad a gran escala, usando diversas alternativas viables, efectivas y atractivas que provoquen esos cambios con el fin de reducir las externalidades negativas del transporte.

m) Gran centro de actividad: lugar o ubicación donde se desarrolla o concentra más intensamente un determinado trabajo o tarea, como la atención sanitaria, educación, ocio, deporte, comercio, industrial y transporte, por agrupar centros de trabajo de diferentes empresas o implicar la asistencia de muchos usuarios, en la que se genera mayor

<p>intensidad en la movilidad, además de la correspondiente a las propias personas trabajadoras, en general o en determinadas puntas horarias.</p> <p>n) Importe total de una actuación completa: se entenderá como el coste total estimado de la obra, incluido el de los servicios afectados, así como los gastos generales, el beneficio industrial, la estimación del coste de las expropiaciones y el porcentaje correspondiente a los trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español.</p> <p>ñ) Medio de transporte: vehículo usado para el transporte de personas o mercancías.</p> <p>o) Medio motorizado: vehículo para el transporte de personas y mercancías dotado de un sistema de tracción propio a motor.</p> <p>p) Medio no motorizado: forma de desplazamiento en la que se emplea un vehículo no motorizado (bicicleta, patinete, etc.).</p> <p>q) Modo de transporte: clasificación generalista de los medios de transporte atendiendo al tipo de vehículo o la forma de desplazamiento.</p> <p>r) Movilidad activa: desplazamiento de las personas en medios no motorizados o utilizando la actividad física humana, como caminar o desplazarse en bicicleta.</p> <p>s) Movilidad inclusiva: es aquella que tiene por objetivo garantizar el acceso a los servicios de transporte y la movilidad en general a todos los ciudadanos y las ciudadanas sin que exista menoscabo por situaciones de diversidad funcional, nivel de renta, lugar de residencia, edad o pertenencia a un determinado grupo social.</p> <p>t) Movilidad obligada: desplazamiento que, independientemente de su origen o destino, se realiza generalmente con frecuencia diaria y trayecto fijo para desarrollar tareas o funciones laborales, educativas o de acceso a servicios básicos.</p> <p>u) Movilidad sostenible: aquella que se satisface en un tiempo y con un coste razonables, tanto para el usuario como para el conjunto de la sociedad, estructurándose en torno a un sistema de transportes seguro y eficaz, que permite un acceso equitativo e</p>	
---	--

inclusivo y en el que se reducen y limitan los efectos adversos del transporte sobre el medioambiente y la salud, en particular: la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero y otros contaminantes, el ruido, el consumo de recursos no renovables, la ocupación de suelo y la fragmentación de hábitats.

v) Nodo Logístico: área de intercambio de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía. El concepto de nodo logístico engloba los centros de transporte por carretera, las instalaciones ferroviarias de intercambio modal, los cargaderos ferroviarios de titularidad privada, los puertos y sus terminales ferropuertuarias, los puertos secos y terminales marítimas interiores, las zonas de actividades logísticas, los centros de carga aérea, los nodos para distribución urbana de mercancías y todos aquellos nodos con otras denominaciones que cumplan los criterios anteriores.

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.

x) Plan de movilidad sostenible simplificado: instrumento de planificación de la movilidad concebido para los municipios de menos de 50.000 habitantes que, sin incluir necesariamente el contenido completo de un plan de movilidad sostenible, permita de manera ágil y sencilla realizar un diagnóstico y adoptar las medidas específicas para fomentar una movilidad con menor impacto ambiental que mejor se adapten a la situación específica del municipio correspondiente.

y) Plan de transporte sostenible al trabajo: conjunto de medidas impulsadas por la Dirección del centro de trabajo y elaboradas mediante un proceso participativo, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de los empleados, clientes, proveedores y visitantes.

<p>z) Servicios de transporte público a la demanda: aquellos que se prestan por cuenta ajena, previa solicitud del usuario, pudiendo estar sujetos o no a un itinerario, calendario y horario prefijado y son desempeñados en el marco de un contrato público con cualquier clase de vehículo.</p> <p>aa) Servicios de movilidad compartida: servicios de transporte distintos de los sistemas de transporte público colectivo, de los taxis y del arrendamiento de vehículos con conductor, que pueden tener o no base fija, en los que a través de una plataforma intermediaria los ciudadanos y las ciudadanas pueden disponer a cambio de una contraprestación dineraria de un medio de transporte para satisfacer sus necesidades de movilidad. Se incluyen en esta categoría el “carsharing”, “motosharing”, bicicleta compartida, patinetes u otros vehículos de movilidad personal. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, el denominado “carsharing” constituye una modalidad del arrendamiento de vehículo sin conductor.</p> <p>bb) Servicios de movilidad colaborativa o “carpooling”: Servicios en los que varios usuarios comparten en un mismo viaje un vehículo terrestre a motor, efectuado a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Los usuarios se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares.</p> <p>cc) Sistema de gestión: conjunto de elementos de una organización interrelacionados o que interactúan para establecer objetivos, políticas y los procesos necesarios para el logro de estos objetivos. Los elementos del sistema incluyen la estructura de la organización, los roles y las responsabilidades, la planificación, la conservación y la operación, la evaluación y la mejora del desempeño.</p> <p>dd) Sistema de gestión ambiental: parte del sistema de gestión usada para gestionar aspectos ambientales, asegurando el</p>	
---	--

cumplimiento de los requisitos legales en materia de medioambiente, identificando los riesgos medioambientales y asistiendo en la consecución de objetivos.	
<p>Justificación:</p> <p>Ampliar el concepto de accesibilidad para hacer referencia a los desplazamientos a pie, por la vía pública que no se tenían en consideración. Focalizar los objetivos de transformación y descarbonización de la movilidad hacia las cero emisiones abandonando conceptos abiertos como el de “bajas” emisiones. Incluir el concepto de pobreza en movilidad para definir esta situación de vulnerabilidad en la que se pueden encontrar cada día más un mayor número de personas con el objetivo de instar a partir de este texto legislativo al desarrollo de una estrategia nacional que prevenga y afronte este tipo de circunstancias.</p>	

PROPUESTA #5

Artículo 3. Relaciones entre administraciones públicas	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>1. Las administraciones públicas ajustarán sus actuaciones a los principios de lealtad institucional, coordinación, información mutua, cooperación, colaboración y coherencia, en el marco de las competencias atribuidas a cada una de ellas, en aras de favorecer la mejor integración de los distintos modos de transporte, la intermodalidad, la reducción de emisiones del sector y del consumo energético, y conseguir mayor calidad y eficiencia de los servicios a la ciudadanía.</p>
<p>Justificación:</p> <p>En la interrelación y actuación de todas las administraciones públicas con competencias en alguna de las políticas o medidas incluidas en la presente Ley debe regir, además de lo señalado, la contribución al cumplimiento de los objetivos de descarbonización y, por ende, de reducción de emisiones del sector del transporte en España que, al mismo tiempo, se deriva en una reducción del consumo energético requerido por el mismo.</p>	

PROPUESTA #6

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>1. Se reconoce el derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible, inclusivo, asequible y justo en los términos establecidos por la ley, que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, laborales, cotidianas, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Inclusión de conceptos clave que amplían el marco objetivo de la definición de este derecho.</p>	

PROPUESTA #7

Artículo 4. Derecho a la movilidad sostenible.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>2. Las administraciones públicas deberán facilitar el derecho a la movilidad en los términos establecidos en la ley, a través de un sistema de movilidad, definido como un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos de las personas y el transporte de las mercancías.</p> <p>Además, el Gobierno elaborará y aprobará, en el plazo de un año tras la aprobación de esta Ley, una estrategia nacional para definir, prevenir, atender y evaluar situaciones de pobreza en movilidad en hogares o personas individuales vulnerables.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Es esencial incorporar en la primera Ley nacional de estas características conceptos que están empezando a surgir, como este de pobreza en movilidad, actualmente a debate en el Parlamento Europeo. Para evitar caer en errores pasados, como por ejemplo la demora de años en la aprobación de una Estrategia Nacional contra la Pobreza Energética, se propone instar al Gobierno, mediante su aprobación en Consejo de Ministerios, y a través de los cauces administrativos y reglamentarios pertinentes, la elaboración y aprobación de una Estrategia Nacional contra la Pobreza en Movilidad que defina este concepto a nivel nacional y determine las herramientas de previsión, atención, evaluación y respuesta antes una situación que está previsto que se incremente con rapidez.</p>	

PROPUESTA #8

Artículo 5. Principios rectores.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>La acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia estará guiada por los siguientes principios rectores:</p> <p>1. Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto: Se incluye la seguridad operacional, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria y la ciberseguridad.</p> <p>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.</p> <p>3. Sostenibilidad ambiental, social y económica: Los sistemas de transportes y movilidad deberán ser ambiental, social y económicamente sostenibles. En particular, deberán:</p> <p>a) Velar por la salud de las personas, por su bienestar y calidad de vida, reduciendo las emisiones que afectan al medioambiente, a la calidad del aire y al ruido.</p> <p>b) Fomentar una transición justa a los nuevos modelos de movilidad, con condiciones de trabajo dignas y con una formación adaptada, velando por la equidad económico-social.</p> <p>c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano.</p> <p>d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>1. Seguridad de las personas y del sistema de movilidad en su conjunto: Se incluye la seguridad operacional, la seguridad contra actos ilícitos, la seguridad sanitaria, la alimentaria, el suministro energético y la ciberseguridad.</p> <p>c) Priorizar la descarbonización, la eficiencia energética y el respeto al entorno natural y urbano. Garantizar la total descarbonización del sector, la eficiencia energética mediante el uso de energías de origen renovable, y el respeto al entorno natural y urbano.</p> <p>d) Reorientar las prioridades de inversiones en infraestructuras de transporte, basándolas en criterios de racionalidad y proporcionalidad y en particular prestando especial atención a la movilidad cotidiana, la distribución poblacional y de servicios, el medioambiente y la salud, la intermodalidad, la tecnología, la seguridad y la conservación de las infraestructuras, para el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes y los recursos públicos.</p> <p>9. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades climáticamente neutras con menor impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la “ciudad de proximidad” de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.</p>

4. Servicio al desarrollo económico sostenible: La movilidad deberá contribuir al desarrollo económico sostenible nacional y a la mejora de la productividad y resiliencia de la actividad económica, la producción industrial y distribución de bienes de consumo.

5. Digitalización. La movilidad deberá aprovechar el potencial de la digitalización y la tecnología, como herramientas para mejorar la adecuación del sistema a las necesidades de la ciudadanía y del sector productivo de la manera más eficiente posible.

6. Resiliencia del sistema de transportes. Se deberá desarrollar un sistema de transportes resiliente, flexible y adaptable al cambio, dinámico y coordinado entre los distintos modos de transporte y niveles de administración pública, con una visión integrada desde el punto de vista de la gestión de infraestructuras.

7. Cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por España. El desarrollo de la política de movilidad estará alineado con (i) los objetivos asumidos por España a nivel internacional, en particular los relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, (ii) las políticas comunitarias sobre esta materia, (iii) los planes y estrategias desarrollados para el cumplimiento de los objetivos fijados, y (iv) los estándares y clasificaciones que sobre los distintos modos, servicios, recursos y prioridades se establezcan en relación con la sostenibilidad.

8. Transparencia, sensibilización y participación ciudadana. Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por las administraciones públicas con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con el ciudadano y la ciudadanía, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones, y dando oportunidad de involucrarse en dicho proceso a toda la ciudadanía, actores públicos y privados, sectores productivos y territorios interesados, situando al ciudadano y ciudadanía en el centro de las decisiones.

9. Fomento de la ciudad de proximidad. Con el fin de avanzar hacia ciudades con menor

<p>impacto ambiental y mejor calidad de vida, las administraciones públicas deberán coordinar sus políticas de desarrollo urbano y territorial, económicas y de movilidad para fomentar la “ciudad de proximidad” de forma que se minimice el número de desplazamientos habituales necesarios y se acorte su longitud, disminuyendo los impactos ambientales y favoreciendo así el uso racional del territorio y los desarrollos urbanos sostenibles.</p>	
<p>Justificación:</p> <p>Inclusión de conceptos clave para ampliar el marco objetivo de la definición de algunos principios rectores.</p>	

PROPUESTA #9

Artículo 6. El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
<p>1. Se crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir la coordinación, la colaboración y la eficacia de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental.</p>	<p>1. Se crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible como instrumento esencial para permitir la coordinación, la colaboración, la evaluación y la eficacia de las políticas públicas de movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental.</p>
Justificación:	
<p>Es indispensable que, en el ejercicio de sus competencias, las administraciones públicas y los poderes públicos garanticen y promuevan mecanismos y herramientas de evaluación de actuaciones en materia legislativa, reglamentaria y normativa que provean con el objetivo de analizar su impacto, resolver problemáticas y llevar a cabo cuantas modificaciones sean necesarias para cumplir el objeto para el que fueron creadas. La evaluación de políticas públicas, así como garantizar su coherencia, es esencial.</p>	

PROPUESTA #10

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

Artículo 9. Composición y adopción de acuerdos por la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>4. Las vocalías tendrán la siguiente distribución:</p> <p>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.</p> <p>b) Tantas vocalías como municipios de más de un millón de habitantes. Estos municipios asistirán representados por sus alcaldes.</p> <p>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.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>b) Tantas vocalías como municipios de más de un millón 500.000 habitantes. Estos municipios asistirán representados por sus alcaldes.</p> <p>c) Seis Tres 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.</p> <p>d) Tres Tres vocalías corresponderán a las tres tres provincias con menor densidad de población, que serán designadas por cada una de las diputaciones provinciales de las mismas.</p> <p>e) Formarán parte de las vocalías representantes de los consorcios de Transporte Metropolitanos que agrupen más de 200.000 habitantes.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Sólo Madrid y Barcelona tendrían representación con el texto propuesto, siendo que, por su número de habitantes y otras particularidades, las políticas y medidas de transporte y/o movilidad que se implementan en ellas no son fácilmente replicables. Igualmente, sus contextos políticos y sociales pueden desvirtuar las funciones de este organismo además de fomentar la desigualdad entre municipios. Incluyendo a ciudades de más de 500.000 habitantes se incluyen las seis más grandes el país, lo que incrementa la representatividad del organismo, la colaboración, participación y las posibilidades de replicabilidad entre municipios.</p> <p>Reducir la libre designación por asociaciones de ámbito local con mayor representación en el territorio, sin quedar definidas en el texto, para dotar y garantizar la representación de tres municipios de las tres provincias más despobladas, cuyas circunstancias son diferentes y puede contribuir a ampliar la representatividad de todo el territorio nacional.</p>	

PROPUESTA #11

Artículo 11. El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>2. Es el máximo órgano consultivo en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, los usuarios y las administraciones públicas.</p>	<p>Propuesta de enmienda:</p> <p>2. Es el máximo órgano consultivo en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, los usuarios, las organizaciones ambientales y ecologistas, y las administraciones públicas.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Dar voz a todas las entidades y fundaciones que trabajan, contribuyen y promueven a los objetivos de esta Ley.</p>	

PROPUESTA #12

Artículo 11. El Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>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, ambientales y sociales.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Incluir organizaciones y entidades de carácter ambiental o ecologista dentro de la posible membresía al Consejo.</p>	

PROPUESTA #13

Artículo 18. Los documentos de directrices metodológicas.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>2. Las directrices metodológicas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Propuesta:</p> <ul style="list-style-type: none"> e) Zonas de ceros y bajas emisiones. i) Planes de movilidad para las áreas metropolitanas y su conexión con el núcleo urbano de cabecera. j) Implantación de supermanzanas, áreas de prioridad residencial o de restricción del tráfico, y reordenamiento del espacio urbano. k) infraestructura verde en proyectos de transformación urbana. l) Implementación áreas de prioridad residencial o de tráfico restringido.
<p>Justificación:</p> <p>Inclusión de medias y políticas sobre las que establecer directrices que promueven la transformación urbana transversal al mismo tiempo que la descarbonización del sector.</p>	

PROPUESTA #14

Artículo 19. Los documentos de guías de buenas prácticas.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>2. Las guías de buenas prácticas abordarán, al menos, los siguientes ámbitos:</p> <p>a) El fomento de la movilidad activa: ciclista y a pie.</p> <p>b) El fomento de la movilidad inclusiva.</p> <p>c) Soluciones de movilidad en entornos rurales o de baja densidad de población.</p> <p>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.</p> <p>e) El potencial de la tecnología para fomentar la movilidad como servicio y la integración de servicios y la intermodalidad.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>d) Terminales de transporte con un consumo de energía casi nulo y de eficiencia 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.</p> <p>f) Políticas y medidas para descarbonizar los desplazamientos en las áreas metropolitanas.</p> <p>g) Implementación de zonas de cero, ultrabajas o bajas emisiones, así como de áreas de prioridad residencial o de restricción al tráfico a motor.</p> <p>h) Intervenciones que promueven la transformación del espacio urbano.</p> <p>e) Fomento del transporte público. Buenas prácticas relativas al transporte público y aquellas que favorezcan especialmente el trasvase del vehículo privado al transporte público.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Inclusión de más tipologías de políticas y medidas de movilidad para incluir como buenas prácticas y fomentar su replicabilidad a partir de su divulgación y difusión.</p>	

PROPUESTA #15

Artículo 20. Concienciación y sensibilización	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la activa, la calidad de vida, la salud y el medioambiente. 2. Promoverán acciones formativas que doten a los profesionales, y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible. 	<p>Propuesta:</p> <p>Para el desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible, las administraciones públicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Impulsarán iniciativas que permitan concienciar y sensibilizar a la ciudadanía de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, en particular la activa, y el uso del transporte público de viajeros en la calidad de vida, la salud y el medioambiente. 2. Promoverán acciones formativas que doten a los profesionales, tanto del sector público como privado, y a la ciudadanía en general, de las habilidades necesarias para lograr la transformación social que requiere el cambio hacia una movilidad sostenible.
<p>Justificación:</p> <p>Se debería incluir el transporte público de viajeros al menos al mismo nivel que la movilidad activa y la formación debería dirigirse no solo a los profesionales del sector privado sino también a los del sector público.</p>	

PROPUESTA #16

Artículo 24. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>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 10.000 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.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Los desplazamientos generados por municipios de más de 10.000 habitantes son lo suficientemente elevados como para requerir a los mismos la tenencia de planes de movilidad sostenible simplificados que garanticen la extensión y las prácticas de movilidad adecuada en los mismos. Además, la representatividad y el impacto transformador en la población, así como la generación de conocimiento y sensibilización es mayor en relación a la población del país.</p>	

PROPUESTA #17

Artículo 24. Planes de movilidad sostenible de entidades locales.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
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.	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 evaluación de las medidas del correspondiente plan de movilidad sostenible.
Justificación:	
Es indispensable promover y garantizar la evaluación de las políticas y medidas implementadas para asegurar su eficacia y efectividad.	

PROPUESTA #18

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

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>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.</p> <p>Serán considerados grandes centros de actividades aquellos lugares en los que se concentre un número de trabajadores superior a 250 personas y/o más de 3 centros de actividad que entren dentro de la definición recogida en el artículo 2, punto 1, apartado m).</p> <p>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.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Definir el criterio mínimo para considerar a un centro de actividad como “gran centro de actividad” en función del número de trabajadores. El impacto de los desplazamientos al trabajo es muy elevado por lo que la tenencia de planes de movilidad sostenible debería incluir al mayor número posible de centros. La cifra indicada se propone en coherencia con las dos propuestas posteriores.</p>	

PROPUESTA #19

Artículo 26. Planes de transporte sostenible al trabajo.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
<p>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.</p>	<p>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 500 100 personas trabajadoras o 250 50 por turno.</p>
Justificación:	
<p>El desplazamiento de 100 personas al lugar de trabajo ya es lo suficientemente elevado como para disponer de planes de movilidad sostenibles, con todos los impactos que provoca. Cifras superiores reducirían la eficacia de esta medida ya que dejarían fuera a la mayor de compañías, siendo en España predominantes la PYMES.</p>	

PROPUESTA #20

Artículo 26. Planes de transporte sostenible al trabajo.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>5. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 250 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 200.000 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 cero 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.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Garantizar un impacto positivo y representativo de esta política e incluir un mayor número de municipios y áreas metropolitanas que son, en definitiva, las zonas donde más desplazamientos diarios se producen por motivos laborales.</p>	

PROPUESTA #21

Artículo 27. Seguimiento.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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).</p>	<p>Propuesta:</p> <p>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). Además, aquellos aprobados más allá de los dos años previos, deberán ser actualizados siguiendo los criterios establecidos por esta Ley en el plazo de dieciocho meses tras su aprobación.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Actualización bajo nuevos criterios, avances, objetivos y compromisos.</p>	

PROPUESTA #22

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

Texto propuesto por el Gobierno:

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad en los entornos urbanos y metropolitanos, en el orden siguiente:

- a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad en bicicleta y la movilidad de las personas con discapacidad que transitan por las zonas peatonales en silla de ruedas con o sin motor, o aparatos similares autorizados, a velocidad del paso humano.
- b) El transporte público colectivo.
- c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.
- d) El vehículo privado, primando en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

Propuesta:

d) El vehículo privado, primando en todo caso, las tecnologías **de cero emisiones que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero**, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

Incluir, entre los apartados b) y el c), los servicios de movilidad compartida.

Justificación:

Asegurar el uso de vehículos no emisores. Incluir los servicios de movilidad compartida para fomentar la reducción del uso de vehículos privados y, además, promover su uso como un sistema de movilidad adecuado para dar respuesta a determinados problemas de las áreas despobladas o rurales.

PROPUESTA #23

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

<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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 ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos.</p>		<p>Propuesta:</p> <p>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 ciclogística y las soluciones de optimización de los repartos. velarán por:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) adecuar espacios de estacionamiento específicos temporales para el reparto b) establecer la obligatoriedad de usar vehículos de cero emisiones antes de 2030 c) priorizar la ciclogística d) crear hubs de reparto comunes con puntos de recarga para vehículos eléctricos y estacionamientos seguros para vehículos sin motor destinados al reparto e) fomentar acuerdos entre empresas para la instalación de puntos de recogida presencial en instalaciones públicas o privadas f) desarrollar soluciones de optimización de los repartos.
<p>Justificación:</p> <p>Debido al incremento del e-commerce y, con ello, de la actividad del reparto de mercancías en áreas urbanas, se hace esencial garantizar una disminución de sus impactos. Por ello, es esencial asumir compromisos con repartos de cero emisiones, instalaciones y la utilización de otros sistemas de movilidad limpia, a la vez que de fomenta la reducción de la ocupación del espacio público.</p>		

PROPUESTA #24

Artículo 29. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán el desarrollo de modelos territoriales y urbanos de proximidad, a través de una planificación urbana que fomente las ciudades compactas y con usos mixtos del suelo, la proximidad de los ciudadanos y las ciudadanas a las actividades, servicios, dotaciones y lugares de trabajo y de ocio, y la gestión eficiente de la movilidad y los servicios de transporte público urbanos.</p> <p>Para ello, los instrumentos normativos y técnicos para la planificación urbana aplicarán los principios de desarrollo territorial y urbano sostenible del artículo 3 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, promoverán el desarrollo de modelos territoriales y urbanos de proximidad, a través de una planificación urbana que fomente las ciudades compactas y con usos mixtos del suelo, la proximidad de los ciudadanos y las ciudadanas a las actividades, servicios, dotaciones y lugares de trabajo y de ocio, y la gestión eficiente de la movilidad y los servicios de transporte público urbanos de cero emisiones.</p> <p>Para ello, los instrumentos normativos y técnicos para la planificación urbana aplicarán los principios de desarrollo territorial y urbano sostenible del artículo 3 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Garantizar un compromiso con una movilidad urbana limpia, más si cabe dada la importancia e impacto del transporte público.</p>	

PROPUESTA #25

Artículo 29. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
2. Para dar cumplimiento a los principios y finalidades, y atendiendo a la eficiencia en términos ambientales y de salud de los modos y medios de transporte, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, velarán por fomentar la jerarquía del sistema de medios de movilidad contemplada en el Artículo 28.	2. Para dar cumplimiento a los principios y finalidades, y atendiendo a la eficiencia en términos ambientales y de salud de los modos y medios de transporte, las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, velarán se regirán por fomentar la jerarquía del sistema de medios de movilidad contemplada en el Artículo 28.
Justificación:	
Debe establecerse una obligatoriedad de línea común a seguir entre las diferentes administraciones públicas.	

PROPUESTA #26

Artículo 29. Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>c) La mejora de la accesibilidad, eliminando barreras arquitectónicas y acomodando el espacio urbano a las necesidades de los diferentes colectivos, en particular de las personas más vulnerables o con discapacidad.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>3. La planificación del espacio urbano tenderá a reforzar el papel de las calles, plazas y demás elementos estructurales, incluidas las infraestructuras verdes, como espacios clave para la vida y las relaciones sociales, mediante actuaciones como:</p> <p>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. Reservar la mayor parte del espacio urbano para la movilidad activa y el transporte público frente a los vehículos a motor privados, extendiendo el calmado de tráfico a todas las vías urbanas.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Garantizar que la jerarquía del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano se tiene en cuenta a la hora de planificar la distribución de espacios.</p>	

PROPUESTA #27

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

Texto propuesto por el Gobierno:

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

a) La elaboración de ordenanzas de coexistencia de estos vehículos con el resto de vehículos y peatones, complementando lo dispuesto en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada de infraestructuras específicas para estos vehículos, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos tractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada.

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.

d) La extensión y mejora de los sistemas públicos y privados de préstamo de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal, incorporando a barrios periurbanos y otros nodos como los intercambiadores de transporte interurbanos, estableciendo medidas de apoyo y subvenciones, y favoreciendo la armonización e interoperabilidad de los sistemas y sus tarjetas y títulos de uso que deben orientarse hacia un carácter intermodal e integrado.

e) La elaboración de ordenanzas para la reserva de espacios para el estacionamiento seguro, en particular en edificios de uso residencial y de servicios públicos, terminales de transporte, y en la vía pública en el entorno de centros educativos, sanitarios, deportivos, culturales y de ocio.

Propuesta:

b) El desarrollo y promoción de una red cohesionada **y segregada** de infraestructuras específicas para estos vehículos, seguras, cómodas, fácilmente accesibles, adecuadamente señalizadas y balizadas, permeables en el resto de vías, interconectadas con los nodos tractores de movilidad y con unas características técnicas mínimas homogéneas, con el fin de facilitar la incorporación de estos vehículos a la movilidad obligada.

f) El fomento de la intermodalidad, en particular facilitando el acceso y el estacionamiento de vehículos no motorizados.	
Justificación: Las vías segregadas son la mejor opción para garantizar la seguridad ciclista, del peatón y del conductor.	

PROPUESTA #28

<p>Artículo 32. Terminales, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes y movilidad.</p>	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>Las administraciones públicas, en desarrollo de sus competencias, promoverán, en la medida de sus disponibilidades presupuestarias:</p> <p>a) La realización progresiva de actuaciones en terminales, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes, incluidos aquellos de uso mixto, dirigidas a mejorar su sostenibilidad y uso eficiente de los recursos. Asimismo, impulsarán el establecimiento de objetivos de rehabilitación y optimización energética para transformar la edificación existente en edificios de consumo casi nulo.</p> <p>b) El autoconsumo con fuentes de energía renovables y la contratación de energía con certificados verdes por parte de los titulares o prestadores de servicios en los edificios o instalaciones a las que se refiere el apartado anterior</p>	<p>Propuesta:</p> <p>Las administraciones públicas, en desarrollo de sus competencias, promoverán, en la medida de sus disponibilidades presupuestarias asignarán, en medida de sus disponibilidades, partidas presupuestarias suficientes para:</p> <p>a) La realización progresiva de actuaciones en terminales, talleres y otras infraestructuras, edificios e instalaciones vinculados al sistema de transportes, incluidos aquellos de uso mixto, dirigidas a mejorar su sostenibilidad y uso eficiente de los recursos. Asimismo, impulsarán el establecimiento de objetivos de rehabilitación y optimización energética para transformar la edificación existente en edificios de consumo casi nulo en un plazo no superior a diez años desde la aprobación de la Ley.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Establecer objetivos concretos.</p>	

PROPUESTA #29

Artículo 33. Carriles reservados a determinados vehículos.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>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 dos 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 cero emisiones en los accesos a los núcleos urbanos de municipios de más de 300.000 200.000 habitantes, en función de las disponibilidades presupuestarias. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica.</p> <p>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.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Promover la movilidad sin emisiones y el uso del transporte público, así como incluir a un mayor número de municipios beneficiados por medidas para avanzar en una movilidad sostenible en sus términos municipales. Coherencia con propuestas previas.</p>	

PROPUESTA #30

Artículo 33. Carriles reservados a determinados vehículos.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, la bicicleta y la priorización de vehículos de alta ocupación o de bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>2. En el análisis al que se refiere el punto anterior, de entre todas las opciones viables para facilitar el tráfico fluido del transporte público colectivo, la bicicleta y la priorización de vehículos de alta ocupación o de ceros bajas emisiones, se elegirá aquella que optimice la utilización de los recursos públicos, la ocupación de espacio, y minimice el impacto ambiental, teniendo en cuenta la posible aplicación de soluciones digitales.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Movilidad de cero emisiones y coherencia con la propuesta anterior.</p>	

PROPUESTA #31

<p>Artículo 34. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos.</p>	
<p>Artículo 34. Uso y suministro de fuentes de energía renovables alternativas y otros servicios en aeropuertos.</p>	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>1. Los aeropuertos incluidos en la red básica de la Red Transeuropea de Transporte deberán disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad, según el siguiente esquema temporal: a) Antes del 1 de enero de 2025, en todas las posiciones dotadas de pasarelas en cada uno de los aeropuertos. b) Antes del 1 de enero de 2030 en todos los puestos de campo utilizados para operaciones de transporte aéreo comercial. Lo establecido en el punto 1.b) no será de aplicación en aeropuertos de la red global de la RTE-T con menos de 10.000 operaciones comerciales de media/año durante los últimos 5 años</p>	<p>Propuesta de enmienda:</p> <p>1. Los aeropuertos de la red nacional Los aeropuertos incluidos en la red básica de la Red Transeuropea de Transporte deberán disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad, según el siguiente esquema temporal: a) Antes del 1 de enero de 2025, en todas las posiciones dotadas de pasarelas en cada uno de los aeropuertos. b) Antes del 1 de enero de 2030 en todos los puestos de campo utilizados para operaciones de transporte aéreo comercial. Lo establecido en el punto 1.b) no será de aplicación en aeropuertos de la red global de la RTE-T con menos de 10.000 operaciones comerciales de media/año durante los últimos 5 años.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Garantizar las posibilidades de desarrollo y sostenibilidad de todas las instalaciones aeroportuarias.</p>	

PROPUESTA #32

Artículo 34. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos.	
Artículo 34. Uso y suministro de fuentes de energía renovables alternativas y otros servicios en aeropuertos.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
3. Reglamentariamente se podrá ampliar la relación de aeropuertos de interés general que deban disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad y aire acondicionado a las aeronaves estacionadas en las posiciones dotadas de pasarelas	3. Reglamentariamente se podrá ampliar la relación de aeropuertos de interés general que deban disponer de equipos de asistencia y servicios para el suministro de electricidad y aire acondicionado a las aeronaves estacionadas en las posiciones dotadas de pasarelas.
Justificación:	
No procede puesto que ya se incluyen en la propuesta anterior.	

PROPUESTA #33

<p>Artículo 34. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas y otros servicios en aeropuertos.</p>	
<p>Artículo 34. Uso y suministro de fuentes de energía renovables alternativas y otros servicios en aeropuertos.</p>	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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.</p>	<p>Propuesta de enmienda:</p> <p>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 renovables que se consideran prioritarios para su despliegue en los aeropuertos y el suministro al transporte aéreo, tales como la electricidad renovable, el hidrógeno verde 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.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Garantizar el proceso de descarbonización del sector de la aviación a través de fuentes renovables, sin entrar a incluir alternativas que siguen teniendo un impacto elevado. 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.</p>	

PROPUESTA #34

<p>Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.</p>	
<p>Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía renovables alternativas en puertos.</p>	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>1. Con el fin de contribuir a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, promoverán medidas de reducción de las emisiones de contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y usuarios de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, entre otras iniciativas.</p> <p>Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>1. Con el fin de contribuir a la mejora de la calidad del aire en los entornos portuarios, las autoridades portuarias, en el ámbito de sus competencias y en estrecha colaboración con la correspondiente Autoridad Marítima, promoverán medidas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero contaminantes a la atmósfera procedentes de las actividades desarrolladas por los operadores y usuarios de los puertos a través de una dotación apropiada de equipos y servicios de suministro de fuentes de energía renovable alternativas a los buques y embarcaciones atracadas en puerto, entre otras iniciativas. Todos los puertos, públicos y privados, adoptarán un estándar de cero emisiones de gases de efecto invernadero en atraque.</p> <p>Estas medidas estarán enfocadas, al menos, para el cumplimiento de las metas cuantitativas y objetivos recogidos en el Marco de Acción Nacional de energías alternativas en el transporte para el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Garantizar la descarbonización del sector marítimo en puertos.</p>	

PROPUESTA #35

Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.	
Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía renovables alternativas en puertos.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
<p>2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados.</p>	<p>2. Para el cumplimiento de lo establecido en el apartado anterior, los órganos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana competentes en la materia, junto con Puertos del Estado y las autoridades portuarias, los órganos del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico competentes en materia de desarrollo de la política energética, las administraciones territoriales competentes y los operadores de la red de transporte o distribución de energía eléctrica, analizarán la situación individual de los puertos del Sistema Portuario de titularidad estatal para evaluar las necesidades de fomento de la electrificación para un posible suministro de energía eléctrica a buques y embarcaciones atracados. para llevar a cabo las acciones necesarias que garanticen el suministro de energía eléctrica en todas las terminales lo antes posible a 2035.</p>
Justificación:	
Garantizar la descarbonización del sector marítimo y el impacto de su actividad en tierra.	

PROPUESTA #36

Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.	
Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas renovables en puertos.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
<p>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.</p>	<p>3. A estos efectos, las fuentes de energía alternativas renovables 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 el hidrogeno verde 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.</p>
Justificación:	
<p>Garantizar la descarbonización del sector marítimo.</p> <p>Incluir el biometano como energía para el sector marítimo 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.</p>	

PROPUESTA #37

Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos.	
Artículo 35. Uso y suministro de fuentes de energía alternativas renovables en puertos.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un Plan de despliegue que garantice la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía alternativas, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.</p> <p>El Plan incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el Artículo 36 de la presente ley.</p> <p>El plazo para disponer del Plan de despliegue será de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>5. Las autoridades portuarias que gestionen puertos de interés general elaborarán un Plan de despliegue que garantice la prestación del servicio portuario de suministro de fuentes de energía alternativas renovables, incluida la electricidad, en función de la demanda prevista.</p> <p>El Plan incluirá la huella de carbono, incluyendo objetivos y planes de reducción de las emisiones, cuya estimación se realizará siguiendo la metodología específica para el cálculo de huella de carbono en Puertos, que a tal fin haya sido aprobada siguiendo el protocolo establecido en el Artículo 36 de la presente ley.</p> <p>El plazo para disponer del Plan de despliegue será de veinticuatro dieciocho meses desde la entrada en vigor de esta ley tanto para los puertos de la red básica de la Red Transeuropea de Transporte como para el resto de puertos de la red global de la Red Transeuropea de Transporte.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Garantizar la descarbonización del sector marítimo y el aprovechamiento de los fondos europeos enmarcados en el Plan de Recuperación para poner ejecutar el plan de despliegue antes de su finalización.</p>	

PROPUESTA #38

Artículo 36. Cálculo e información de la huella de carbono.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4 de este artículo, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior deberá ser facilitado a los usuarios durante el proceso de adquisición de los títulos de transporte para el caso del transporte de viajeros y antes de la formalización del contrato en el caso del transporte de mercancías.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>2. En el plazo de un año desde la aprobación de la metodología a la que hace referencia el apartado 4 de este artículo, y según las condiciones que en ella se establezcan, las entidades públicas o privadas que presten o comercialicen un servicio de transporte de personas o mercancías con origen o destino en el territorio español deberá realizar el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero de ese servicio de transporte. El resultado del cálculo anterior deberá ser facilitado a los usuarios durante el proceso de adquisición de los títulos de transporte para el caso del transporte de viajeros y antes de la formalización del contrato en el caso del transporte de mercancías, indicándose, en ambos espacios, la alternativa menos contaminante si existiera.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Sensibilización y generación de conocimiento a la hora de elección o consumir un determinado servicio.</p>	

PROPUESTA #39

Artículo 36. Cálculo e información de la huella de carbono.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
3. Además, cuando proceda, el total de la huella de carbono de dichas entidades será inscrito en el Registro de Huella de Carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, u otros similares gestionados por las administraciones territoriales.	3. Además, cuando proceda , el total de la huella de carbono de dichas entidades será inscrito en el Registro de Huella de Carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, u otros similares gestionados por las administraciones territoriales.
Justificación:	
Transparencia y recopilación de información para facilitar la implementación medidas y la adopción de políticas.	

PROPUESTA #40

Artículo 36. Cálculo e información de la huella de carbono.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta de enmienda:
<p>4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, desarrollará reglamentariamente la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance, especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte.</p>	<p>4. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, desarrollará reglamentariamente en el plazo de doce meses tras la aprobación de la Ley, la metodología para llevar a cabo estas obligaciones y su alcance, especificando plazos, exenciones y flexibilidad en función de la tipología, tamaño o facturación de las entidades afectadas, así como los procedimientos de información a los beneficiarios del servicio de transporte.</p>
Justificación:	
<p>Establecimiento de objetivos y plazos concretos para la adopción de medidas incluidas en la Ley.</p>	

PROPUESTA #41

<p>Artículo 37. Información sobre la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos.</p>	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>1. Sin perjuicio de las competencias de las Administraciones públicas en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica para lograr unos niveles de calidad del aire que no supongan efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y de la responsabilidad de los operadores de las actividades económicas o profesionales de prevenir, evitar y reparar los daños en el medio ambiente, los gestores aeroportuarios y la Dirección General de Marina Mercante proporcionarán en el marco de sus competencias, con periodicidad anual, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, información sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera por las fuentes más significativas debida al tráfico aéreo y marítimo y actividades relacionadas. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, acordarán el alcance y la metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, de acuerdo con los requerimientos previstos en la normativa reguladora del Sistema Español de Inventario (SEI).</p>	<p>Propuesta:</p> <p>1. Sin perjuicio de las competencias de las Administraciones públicas en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica para lograr unos niveles de calidad del aire que no supongan efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y de la responsabilidad de los operadores de las actividades económicas o profesionales de prevenir, evitar y reparar los daños en el medio ambiente, los gestores aeroportuarios y la Dirección General de Marina Mercante proporcionarán en el marco de sus competencias, con periodicidad anual, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, información sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera por las fuentes más significativas debida al tráfico aéreo y marítimo y actividades relacionadas. En el plazo de 12 meses tras la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, acordarán el alcance y la metodología para la estimación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, de acuerdo con los requerimientos previstos en la normativa reguladora del Sistema Español de Inventario (SEI).</p>
<p>Justificación:</p> <p>Cualquier impacto negativo en la salud debe ser tenido en cuenta, si además no se incluye la relación de significancia a la que hace referencia el texto inicial propuesto.</p>	

PROPUESTA #42

Artículo 39. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales los usuarios puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios.	1. Las administraciones públicas velarán por que los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para la ciudadanía, tanto en áreas urbanas como metropolitanas y zonas rurales. De esta manera, se potenciarán los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales los usuarios puedan completar su ruta desde su origen hasta su destino, con coordinación tanto física como horaria de los servicios.
Justificación:	
Especificar todos los posibles ámbitos.	

PROPUESTA #43

Artículo 39. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
2. Las administraciones públicas velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado de la bicicleta en trayectos urbanos e interurbanos.	2. Las administraciones públicas garantizaran a través de las regulaciones y normativas pertinentes velarán por que los operadores de transporte terrestre por carretera y ferrocarril faciliten la intermodalidad y el uso combinado de la bicicleta en trayectos urbanos e interurbanos.
Justificación:	
Incremento del papel de la administración y seguridad de adopción de medidas para cumplir el objeto.	

ROPUESTA #44

Artículo 39. Coordinación de los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los servicios de movilidad.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>3. Las administraciones públicas facilitarán la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>3. Las administraciones públicas instarán y facilitarán a los operadores y gestores, públicos o privados, de los inmuebles destinados a estos usos, a facilitar la introducción de soluciones tecnológicas de información y acceso a los servicios de transporte y movilidad.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Misma orientación que la precedente.</p>	

PROPUESTA #45

Artículo 40. Servicios de transporte y movilidad para permitir el ejercicio del derecho a la movilidad en desplazamientos intra-autonómicos	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
Nuevo.	Art. 2. Las Comunidades Autónomas llevarán a cabo las acciones necesarias para evitar situaciones de vulnerabilidad asociadas a la pobreza en movilidad y establecerán los acuerdos necesarios con operadores para garantizar el derecho a la movilidad de los hogares vulnerables.
Justificación:	
En línea con garantizar la protección de todos los colectivos y la adopción de una movilidad sostenible justa e inclusiva, que no deje atrás a nadie resida en la Comunidad Autónoma en la que resida.	

PROPUESTA #46

Artículo 40. Servicios de transporte y movilidad para permitir el ejercicio del derecho a la movilidad en desplazamientos intra-autonómicos	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
2. Las comunidades autónomas podrán establecer las condiciones en las que las entidades locales pueden contribuir a la implantación de estos servicios.	3. Previo informe favorable del organismo competente, las Comunidades Autónomas, Diputaciones o Comarcas colaborarán financieramente con las entidades locales que promuevan servicios de movilidad en la línea jerárquica establecida en el art. 28.
Justificación:	
Adopción del anterior e inclusión del resto de instituciones autonómicas en la participación y colaboración para la provisión de servicios de movilidad sostenible en los municipios de la región.	

PROPUESTA #47

Artículo 43. Principios aplicables a las Obligaciones de Servicio Público y a los Contratos de Servicio Público.

Texto propuesto por el Gobierno:

Las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público deberán responder a los siguientes principios específicos:

- a) Proporcionalidad de la intervención pública en el mercado.
- b) Eficiencia y sostenibilidad en el sistema de transportes. Deberá considerarse la posibilidad de recurrir a otros modos de transporte, incluyendo soluciones innovadoras, y la capacidad de estos modos de satisfacer las necesidades de accesibilidad consideradas, así como sus emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público.
- c) Eficacia y eficiencia en el gasto público. Deberá tenerse en cuenta la proporcionalidad entre la obligación impuesta y la necesidad de garantizar unas condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- d) Transparencia, objetividad y no discriminación.
- e) Cooperación y corresponsabilidad entre administraciones públicas.
- f) Intervención temporal. Siempre que sea posible, se procurará limitar el periodo temporal aplicable en el que no esté garantizada la prestación de servicios con las condiciones adecuadas de acceso al sistema de transportes.
- g) Rendición de cuentas y responsabilidad, que ha de guiar toda intervención de la administración en el mercado.

Propuesta:

- h) **Cohesión social y territorial. Deberán considerarse las particularidades de cada territorio y criterios poblacionales para garantizar una toma de decisiones lo más fiel posible a la realidad.**
- i) **Criterios climáticos y ambientales. Se considerará la alternativa menos dañina para el medio ambiente y el clima de acuerdo a las emisiones de gases de efecto invernadero que se generen y a su impacto.**

Justificación:

La adopción de decisiones sobre las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público no deberían llevarse a cabo sin tener en cuenta los criterios de cohesión social, climáticos, ambientales y de vertebración territorial.

PROPUESTA #48

Artículo 44. Establecimiento de Obligaciones de Servicio Público en transportes de competencia estatal.

Texto propuesto por el Gobierno:

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial, antes del establecimiento de una obligación de servicio público estatal, será necesaria la elaboración de una "Propuesta de Establecimiento de Obligación de Servicio Público" que en todo caso deberá recoger los siguientes aspectos:

a) Descripción de la propuesta y justificación de que los mismos objetivos de movilidad no pueden alcanzarse de manera más eficiente por otros modos de transporte.

b) Descripción de los servicios ofrecidos por los modos de transporte alternativos. Datos socioeconómicos del ámbito territorial en el que se proponen las obligaciones de servicio público.

c) Estudio de demanda: número de usuarios previstos al año. Estimación del porcentaje de usuarios que abandonarían el vehículo privado y de la sustitución y complementariedad con otros modos de transporte.

d) Coste estimado de la compensación a establecer por la administración.

e) Memoria sobre el cumplimiento de las condiciones definidas por el Acuerdo del Consejo de Ministros a que se refiere el punto 3 de este artículo para el caso de obligaciones de servicio público objeto de compensación económica por la administración.

f) Análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental.

Propuesta:

f) Análisis de rentabilidad socioeconómico ~~de la propuesta,~~ del impacto climático y ambiental de la propuesta y la comparativa con los modos de transporte alternativos, incluyendo tanto los costes e ingresos internos del proyecto, como el beneficio neto social y medioambiental.

Justificación:

Inclusión de factores relevantes para el establecimiento de las obligaciones de servicio público.

PROPUESTA #49

Artículo 44. Establecimiento de Obligaciones de Servicio Público en transportes de competencia estatal.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
2. Reglamentariamente se establecerá la metodología de análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta a la que se refiere el apartado anterior.	2. Reglamentariamente se establecerá la metodología de análisis de rentabilidad socioeconómica de la propuesta a la que se refiere el apartado anterior, y del impacto climático y ambientales de la propuesta y la comparativa con los modos de transporte alternativos.
Justificación:	
Vinculada a la precedente.	

PROPUESTA #50

Artículo 45. Corresponsabilidad en la financiación de las Obligaciones de Servicio Público en transportes de competencia estatal.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
3. La financiación de las obligaciones de servicio público que se impongan en el ámbito aéreo en rutas dentro de la península corresponderá en todo caso a las administraciones proponentes y no será asumida en ningún caso por la Administración General del Estado.	3. Sólo se podrán financiar obligaciones de servicio público en el ámbito aéreo en rutas entre los territorios insulares o entre éstos y la península, que corresponderá a las administraciones proponentes y no serán asumidas en ningún caso por la Administración General del Estado.
Justificación:	
Suprimir los vuelos peninsulares financiados con dinero público.	

PROPUESTA #51

Artículo 47. Servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de competencia estatal.

Texto propuesto por el Gobierno:		Propuesta de enmienda:	
2. Los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales. Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente.		2. Los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal tendrán origen y destino, preferentemente, en capitales de provincia o en poblaciones principales como, por ejemplo, capitales de comarca . Será necesario acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino diferente.	
Justificación:			
Atender a especificidades de la distribución de cada territorio y de la dispersión poblacional, garantizando la posibilidad de prestar servicios en municipios situados en zonas despobladas pero que son núcleo cabecera de los municipios de alrededor.			

PROPUESTA #52

Artículo 47. Servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de competencia estatal.

Texto propuesto por el Gobierno:

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte.

Propuesta:

3. Las paradas intermedias de los servicios de competencia estatal serán, con carácter general, en las poblaciones principales del itinerario correspondiente, sin perjuicio de que, cuando así lo justifique la demanda previsible, se pudieran atender otras paradas. Además, las paradas intermedias deberán facilitar los desplazamientos intermodales y por ello, cuando corresponda, deberán estar debidamente conectados con los puertos, aeropuertos

La administración estatal garantizará la existencia en estas paradas de espacios destinados para el estacionamiento de bicicletas, vehículos de movilidad personal o de parada de servicios de movilidad compartida, así como de al menos un punto de recarga para vehículos eléctricos de uso público con una potencia igual o superior a 150 kW.

Justificación:

Garantizar un mínimo de posibilidades de intermodalidad en todas las paradas.

PROPUESTA #53

Artículo 50. Procedimientos de evaluación de las infraestructuras de transporte y transparencia.

Texto propuesto por el Gobierno:

1. Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial de aplicación, la decisión de acometer la ejecución de inversiones con participación de financiación pública en infraestructuras en la Red de Carreteras del Estado, en la Red Ferroviaria de Interés General, en los aeropuertos de interés general y en los puertos de interés general cuando estas inversiones son financiadas por las autoridades portuarias, estará sometida al resultado de una evaluación ex ante de sus efectos, que se llevará a cabo en dos etapas:

a) Análisis preliminar de rentabilidad socioambiental.

b) Estudio de rentabilidad económica, social y ambiental y, en su caso, financiera.

El resultado de esta evaluación deberá permitir conocer los beneficios netos del proyecto, incluyendo tanto aspectos internos como su beneficio social y ambiental, permitiendo así la comparación y priorización de las actuaciones.

Propuesta:

b) Estudio de rentabilidad económica y financiera e impacto social, ambiental y territorial.

Justificación:

La cohesión y vertebración territorial debería de ser un factor a considerar a la hora de decidir (o rechazar) la ejecución de inversiones en infraestructuras de transporte.

PROPUESTA #54

<p>Artículo 52. Estudio de rentabilidad de las infraestructuras de transporte estatales.</p>	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>2. Con carácter previo al inicio de la primera licitación de obras de una actuación de infraestructura de transporte estatal, si se aprecia que el estudio de rentabilidad pudiera estar desactualizado o se careciera del mismo, éste deberá actualizarse o elaborarse para asegurar que se ajusta a lo previsto en el apartado 1 del presente artículo.</p> <p>En el caso de los aeropuertos de interés general, dicho estudio se llevará a cabo por el gestor aeroportuario, con carácter previo a la aprobación de la actuación correspondiente, solamente en el caso de aquellas actuaciones que, siendo compatibles con el Plan Director, supongan un incremento relevante de capacidad o una modificación funcional operativa substancial.</p> <p>En el caso de las infraestructuras portuarias, será necesario contar con estudios completos de rentabilidad económica, social, ambiental y, en su caso, financiera, en aquellas actuaciones que hayan sido objeto de un análisis preliminar, en los términos expresados en el Artículo 51, así como sobre aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en la legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado, de acuerdo con lo prescrito en el Artículo 55.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>(Párrafo 2) En el caso de los aeropuertos de interés general, dicho estudio se llevará a cabo por el gestor aeroportuario, con carácter previo a la aprobación de la actuación correspondiente, solamente en el caso de aquellas actuaciones que, siendo compatibles con el Plan Director, supongan un incremento relevante de capacidad, una modificación funcional operativa substancial o un incremento de sus emisiones de gases de efecto invernadero.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Tener en cuenta el incremento de gases de efecto invernadero que puede tener esta ejecución.</p>	

PROPUESTA #55

Artículo 56. Asignación de recursos del Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad (FESMO-FCPJ).

Texto propuesto por el Gobierno:

Nuevo.

Propuesta de enmienda:

El fondo no subvencionará ni otorgará ayudas a sistemas de transporte, infraestructuras de movilidad o energéticas, edificaciones y cualesquiera otros tipos de elementos que utilicen combustibles fósiles directa o indirectamente. Sus convocatorias priorizarán la electrificación del transporte por carretera y ferrocarril, así como la utilización del hidrógeno verde para la descarbonización completa del sector aéreo y marítimo.

Justificación:

Eliminar el uso de combustibles fósiles.

PROPUESTA #56

Artículo 93. Transporte de mercancías.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
Nuevo.	2. Las administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias y a través de la interlocución con las empresas de transporte de mercancías llevarán a cabo las acciones necesarias para asegurar la multimodalidad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a través, entre otras, de la renovación de flotas mediante la utilización de vehículos eléctricos a batería o propulsados por hidrogeno verde. 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.
Justificación:	
Avanzar en la descarbonización del transporte de mercancías y establecer objetivos concretos para el referido a la última milla y media distancia.	

PROPUESTA #57

Disposición adicional 1ª. El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
2. El Consejo Asesor estará integrado por expertos y profesionales independientes de reconocido prestigio con responsabilidades en el ámbito académico y universitario, en instituciones colegiales o el sector empresarial, nombradas por la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por períodos de cinco años, renovables por períodos iguales.	2. El Consejo Asesor estará integrado por expertos y profesionales independientes de reconocido prestigio con responsabilidades en el ámbito académico y universitario, en instituciones colegiales, del sector empresarial o de entidades no gubernamentales relacionadas con lo social, lo ambiental, la movilidad y el territorio, nombradas por la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por períodos de cinco años, renovables por períodos iguales.
Justificación:	
Ampliación de procedencia y conocimientos de los expertos que pueden formar parte del Consejo Asesor.	

PROPUESTA #58

Disposición adicional 5ª. Sendas indicativas.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>1. En desarrollo del Artículo 15 de la ley en el contenido mínimo del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, incluirán los valores anuales que conformarían las sendas e hitos temporales indicativos del sector del transporte en consumo de energías, emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, y otras variables de movilidad, como contribución al cumplimiento de los objetivos nacionales en dichas materias.</p> <p>Para ello, se usará el escenario objetivo de los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y de los Programas Nacionales de Control de la Contaminación Atmosférica y las actualizaciones bienales de las estimaciones a futuro de las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos que se elaboran bajo el Sistema Español de Inventario y Proyecciones.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>En ningún caso las sendas e hitos temporales para avanzar en la descarbonización y transformación del sector del transporte y de la movilidad podrán ser inferiores a los objetivos y compromisos asumidos en el momento de la aprobación de esta Ley.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Garantizar la revisión al alza.</p>	

PROPUESTA #59

Disposición adicional 6ª. Plan Estratégico para la sostenibilidad del Transporte Aéreo.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
Nuevo.	3. En el plazo de un año tras la entrada en vigor de la Ley, el Gobierno aprobará en Consejo de Ministros, a propuesta conjunta del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, y del Ministerio de Transición Ecológica y del Reto Demográfico, la supresión antes de 2027 de todos los vuelos peninsulares que dispongan de alternativa por ferrocarril.
Justificación:	
Reducción del número de vuelos a través de la supresión de vuelos cortos cuya ruta tiene una alternativa competitiva por ferrocarril en el territorio nacional.	

PROPUESTA #60

Disposición adicional 7ª. Zonas de bajas emisiones	
Disposición adicional 7ª. Zonas de cero y bajas emisiones	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>1. Las zonas de bajas emisiones referidas en el Artículo 18, así como en el Artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, serán definidas y reguladas por los Ayuntamientos en sus correspondientes ordenanzas de movilidad sostenible.</p> <p>Ello, no obstante, todo Municipio empleará para la clasificación ambiental de vehículos la establecida en la Resolución de 13 de abril de 2016, de la Dirección General de Tráfico, por la que se modifica el apartado C.1 del punto primero y los anexos I, II y VIII de la de 8 de enero de 2016, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2016, o aquellas que actualicen esta clasificación</p>	<p>Propuesta:</p> <p>1. Las zonas de bajas emisiones referidas en el Artículo 18, así como en el Artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, serán recogidas por los Ayuntamientos en sus correspondientes ordenanzas de movilidad sostenible. Además, serán definidas y reguladas mediante un Real Decreto que, sin vulnerar las competencias municipales, establezca con carácter obligatorio los criterios y requisitos mínimos comunes para asegurar su eficacia y su implantación con criterios homogéneos. Este Real Decreto, en caso de no estar en vigor a la aprobación de esta Ley, será aprobado en un plazo máximo de seis meses tras la entrada en vigor de la misma.</p> <p>Ello, no obstante, todo Municipio empleará para la clasificación ambiental de vehículos la establecida en la Resolución de 13 de abril de 2016, de la Dirección General de Tráfico, por la que se modifica el apartado C.1 del punto primero y los anexos I, II y VIII de la de 8 de enero de 2016, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2016, o aquellas que actualicen esta clasificación.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Garantizar unos niveles mínimos en la implementación de las Zonas de Bajas Emisiones, y fomentar su evolución hacia el establecimiento de zonas de ultrabajas o cero emisiones en movilidad. Emulando así a otras ciudades europeas.</p>	

PROPUESTA #61

Disposición adicional 7ª. Zonas de bajas emisiones	
Disposición adicional 7ª. Zonas de cero y bajas emisiones	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
Nuevo.	2. La obligatoriedad de utilizar la clasificación ambiental de vehículos establecida en la Resolución de 13 de abril de 2016, de la Dirección General de Tráfico, por la que se modifica el apartado C.1 del punto primero y los anexos I, II y VIII de la de 8 de enero de 2016, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2016, como criterio de restricción de acceso a estas zonas quedará suspendida si en el plazo de un año tras la aprobación de esta Ley el organismo competente no ha aprobado una actualización y reforma de las mismas. Esta modificación deberá cumplir, al menos, la obligatoriedad de reservar la etiqueta 0 exclusivamente para aquellos vehículos de cero emisiones y promover una reescalación de acuerdo a las emisiones de CO ₂ y de contaminantes atmosféricos reales de los vehículos según su tecnología. Se promoverá una reforma completa que garantice su comprensión de forma sencilla e intuitiva por la ciudadanía.
Justificación:	
Puesto que el sistema de distintivos ambientales es la herramienta clave para garantizar la eficacia de las zonas de bajas emisiones y de la mayoría de las medidas que las ciudades implementan para reducir las emisiones asociadas a la movilidad en su interior y el uso de vehículos privados, su actualización y reforma se hace indispensable. En caso contrario, dichas medidas no serán eficaces. Además, este proceso de revisión se consideró necesario ya en 2020 por lo que, con el avance en el proceso de transformación de la movilidad urbana, se hace esencial adaptarlas. En caso de no procederse a esta revisión, la autoridad local debería de tener la capacidad de establecer el criterio de restricción y requisitos de acceso que considere adecuado para cumplir con los objetivos climáticos y ambientales.	

PROPUESTA #62

Disposición adicional 7ª. Zonas de bajas emisiones	
Disposición adicional 7ª. Zonas de cero y bajas emisiones	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
Nuevo.	3 / 4. El municipio extenderá el área definida como zona de bajas emisiones por el núcleo urbano de forma que no más tarde de 2030 la circulación por toda su superficie quede bajo la regulación de una de esta medida. Además, las ciudades de más de 50.000 habitantes implementarán antes de 2030 zonas de cero emisiones en aquellas áreas que concentran un gran número de desplazamientos, población, servicios, actividades turísticas y centros educativos, entre otros; que presenten problemas de calidad del aire; o sean consideradas idóneas por los Ayuntamientos. Asimismo, las administraciones públicas instarán y facilitarán la implantación de áreas de tráfico restringido o de prioridad residencial en todos los municipios españoles.
Justificación:	
Promover compromisos de los municipios con la reducción de las emisiones de cara a fomentar ciudades limpias, habitables y saludables a la vez que se contribuye al proceso de transición y transformación hacia una movilidad sostenible, asequible, justa e inclusiva.	

PROPUESTA #63

Disposición adicional 12ª. Transporte ferroviario de mercancías.	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>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 necesarias con el objetivo de alcanzar una cuota modal del 18% en 2030 respecto al total de mercancías transportadas por vía terrestre; 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.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Actualmente la media europea de transporte de mercancías por ferrocarril es del 18%, mientras que la española se sitúa en torno al 4%. A través de la estrategia de impulso al transporte ferroviario de mercancías se adoptó el objetivo del 10% para 2030. Sin embargo, el transporte ferroviario de mercancías tiene una serie de ventajas en relación con otros medios de transporte que lo convierten en una alternativa energéticamente más eficiente y con bajo impacto en el cambio climático a largo plazo. Asimismo, posibilita el desarrollo de la intermodalidad con otros modos de transporte, por lo que debe considerarse un elemento clave y pilar de la descarbonización del sector del transporte. España necesita un cambio modal hacia el ferrocarril para absorber el crecimiento del transporte y neutralizar el creciente impacto negativo en el medio ambiental que supone el crecimiento constante del transporte de mercancías por carretera. Establecer un objetivo ambicioso ofrecerá una imagen clara de apuesta por este modo de transporte.</p>	

PROPUESTA #64

<p>Disposición adicional 13ª. Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras del Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera.</p>	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>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 del Estado.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>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 y modernización de la Red de Carreteras del Estado.</p> <p>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.</p> <p>Este mecanismo garantizará el derecho a la movilidad. Las personas en situación de pobreza en movilidad quedarán exentas de este pago. Igualmente, las exenciones que se valoren deberán de tener en cuenta el criterio de proporcionalidad y comparativa respecto a las tasas e impuestos asumidas por otros sistemas de transporte que, en cualquier caso, quedará determinada la idoneidad de establecer esta tasa u otras ventajas fiscales para cada sistema de transporte a la opción con un menor impacto ambiental y social.</p> <p>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.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Criterios básicos previos.</p>	

PROPUESTA #65

Disposición transitoria 2ª. Adaptación al nuevo mapa concesional de competencia estatal.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
Nuevo.	5. Los criterios de concesión incluirán la obligatoriedad de prestación de servicios con el material rodante disponible que menos emisiones de CO ₂ y contaminantes atmosféricos genere, con preferencia de las opciones electrificadas a través de baterías o mediante el uso de hidrógeno verde.
Justificación:	
Inclusión en las licitaciones de criterios sobre el material rodante utilizado, con el objetivo de que éste sea aquel, entre la tecnología disponible, que menos emisiones de CO ₂ y contaminantes provoque. Priorizando la electrificación a batería o mediante el uso de hidrogeno verde.	

PROPUESTA #66

<p>Disposición transitoria 3ª. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.</p>	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, S.M.E., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (Avant)” y “Ancho Métrico”, Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el Periodo 2018 - 2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público y proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de los usuarios, continuidad, regularidad, capacidad o precios.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>1. Durante el tiempo que esté vigente el Contrato entre la Administración General del Estado y la Sociedad Mercantil Estatal Renfe Viajeros, S.M.E., para la Prestación de los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril de “Cercanías”, “Media Distancia Convencional”, “Alta Velocidad Media Distancia (Avant)” y “Ancho Métrico”, Competencia de la Administración General del Estado, Sujetos a Obligaciones de Servicio Público en el Periodo 2018 - 2027 las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, antes del 30 de junio de cada año, podrán solicitar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la reducción o supresión de un servicio ferroviario declarado obligación de servicio público y proponer la implantación de unos servicios de movilidad alternativos que supongan una mejora en la adaptación a las necesidades de los usuarios, continuidad, regularidad, capacidad, comodidad, rapidez o precios.</p>
<p>Justificación:</p> <p>Tener en cuenta los máximos factores posibles a la hora de elegir la mejor alternativa.</p>	

PROPUESTA #67

<p>Disposición transitoria 3ª. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.</p>	
<p>Texto propuesto por el Gobierno:</p> <p>3. Si el servicio sobre el que se solicita la reducción o supresión afecta a varias comunidades autónomas, todas deberán manifestar su conformidad.</p>	<p>Propuesta:</p> <p>3. Independientemente de si el servicio sobre el que se solicita la reducción o supresión afecta a una o varias comunidades autónomas, aquella o aquellas que estén afectadas deberán manifestar su conformidad. Un posicionamiento contrario paralizará automáticamente la solicitud y el servicio no podrá verse afectado por otra en los tres años siguientes.</p>
<p>Justificación:</p> <p>La opinión de las regiones debe ser resolutoria y determinante a la hora de valorar la modificación, reducción o supresión de un servicio pase este por una, dos o más Comunidades Autónomas.</p>	

PROPUESTA #68

Disposición transitoria 3ª. Instrumentos de mejora de la calidad del gasto en la financiación de las obligaciones de servicio público ferroviarias.	
Texto propuesto por el Gobierno:	Propuesta:
5. El conjunto de estas actuaciones no deberá suponer en ningún caso un aumento global del gasto público.	5. El conjunto de estas actuaciones sólo podrá suponer un aumento global del gasto público siempre que se justifique por criterios de cohesión social, vertebración territorial o interés económico.
Justificación:	
Deben tenerse en cuenta las desigualdades existentes entre territorios - y desigual desarrollo - a la hora de determinar la contribución financiera o no.	

PROPUESTA #69

Nuevo artículo. Movilidad sostenible en el turismo

Propuesta:

El Gobierno, en colaboración con las Comunidades Autónomas y en el ejercicio de las competencias que corresponda, elaborará y aprobará en Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, una Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible para el Turismo en el plazo de doce meses tras la aprobación de esta Ley, con el objetivo de establecer políticas y medidas que permitan reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística en territorio nacional, promover los criterios de movilidad sostenible y establecer objetivos cuantificables que permitan evaluar la eficacia de las medidas recogidas.

Justificación:

Según el INE, durante 2021 más de 31 millones de turistas visitaron España. En 2019, antes de la pandemia derivada de la COVID-19 fueron más de 83 millones. Aquel año se situó como segundo país del mundo en número de turistas. En términos de PIB, en 2019 representó el 11,7 y, en 2020, el 5,5. Debido a la importancia del sector turístico en nuestro país, es necesario avanzar en su regulación y actuación, para conseguir un turismo sostenible y, para ello, articular políticas y medidas de movilidad sostenible es indispensable.

PROPUESTA #70

Nuevo artículo. Impulso al Ferrocarril de Pasajeros

Propuesta:

1. El Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana elaborará y elevará a Consejo de Ministros en el plazo de un año desde la aprobación de esta Ley una Estrategia Nacional para el Impulso del Ferrocarril de Pasajeros con objetivos, políticas y medidas para promover el transvase modal de viajeros de otros modos de transporte más contaminantes al ferrocarril, presando atención tanto a los desarrollos de alta velocidad como a la red convencional, e incluyendo, al menos, los criterios de cohesión social y territorial como principios rectores. Además, dentro de esta Estrategia se promoverá, al menos:

- a) la recuperación y establecimiento óptimo para servicio comercial de las conexiones transfronterizas desde España (País Vasco, Aragón y Cataluña, con Francia; Galicia, Castilla y León y Extremadura con Portugal)
- b) establecimiento de, al menos, una línea de tren nocturno que conecte la península con el centro de Europa.
- c) adaptación de la vía al ancho estándar / internacional de toda la red ferroviaria española lo antes posible a 2040.
- d) electrificación de todas las líneas lo antes posible a 2035.
- e) adaptación de las estaciones a otros sistemas de movilidad sostenible para facilitar el cambio modal, incluida la instalación de puntos de recarga para vehículo eléctrico.

Justificación:

El ferrocarril es el sistema de transporte colectivo más sostenible. Con las inversiones adecuadas y una buena planificación puede atraer a un mayor número de viajeros que abandonen otros medios de transporte como el vehículo privado o el avión. Además, España debería de seguir la senda europea de impulso a este sistema de transporte y apostar por la recuperación de sus conexiones transfronterizas.

PROPUESTA #71

Disposición adicional. Limitación de la publicidad de vehículos con emisiones

Propuesta:

Aprobación de la limitación progresiva de anuncios publicitarios y el patrocinio de vehículos - modelos - con emisiones, es decir, todos aquellos que no sean de cero emisiones, en cualquier soporte publicitario antes de 2030. A través de los cauces correspondientes, el Gobierno:

1. Fijará el 1 de enero de 2025 como fecha a partir de la cual quedará prohibida la publicidad de vehículos ligeros, comerciales y furgonetas de combustión interna (gasolina, diésel y otras tecnologías emisoras), eliminando los estímulos a su compra que esto conlleva. A partir de dicha fecha sólo podrán publicitarse aquellos modelos que sean cero emisiones.
2. Fijará el 1 de enero de 2027 como fecha a partir de la cual quedará prohibida en España el patrocinio cultural, educativo o científico de marcas o modelos de vehículos ligeros, comerciales y furgonetas de combustión interna (gasolina, diésel y otras tecnologías emisoras). A partir de dicha fecha sólo podrán establecer patrocinios aquellas marcas o modelos que sean cero emisiones.
3. Para implementar los anteriores objetivos y establecer un compromiso gubernamental a nivel nacional, se tendrá en cuenta que la referencia a publicidad y patrocinio incluye las siguientes áreas:
 - Publicidad física: cualquier anuncio en medios impresos, televisión, vallas publicitarias, radio, SRI o publicaciones académicas.
 - Publicidad “online”: cualquier anuncio de redes sociales o contenido de marca en todas las plataformas de redes sociales o tradicionales.
 - Patrocinio deportivo: cualquier patrocinio de clubes deportivos o eventos.
 - Patrocinio cultural: cualquier patrocinio de museos, instituciones artísticas, teatros, locales de música, festivales, eventos o artistas.
 - Patrocinio de instituciones educativas: universidades públicas, escuelas o cualquier institución educativa pública.
 - Patrocinio de ciencia: cualquier festival de ciencia pública o financiación para institutos científicos públicos y publicaciones educativas.
 - Patrocinio de eventos públicos, en particular relacionados con el clima, la salud, la biodiversidad, el medio ambiente y la sostenibilidad ecológica.

- Patrocinio de medios de comunicación.

Justificación:

La publicidad es utilizada para distraer, retrasar y desviar la responsabilidad de la influencia sistémica y dañina de los vehículos propulsados por motores de combustión fósil en la causa climática, que algunas veces incluye el impulso de tecnologías similares que sólo son un lavado de cara y una solución falsa, justificada por intereses empresariales específicos. El lavado verde y la desinformación están retrasando la acción climática y ponen en peligro la consecución de los objetivos y compromisos agrupados en torno al contexto anteriormente descrito. Avanzar en la progresiva eliminación de la publicidad de este tipo de vehículos aumentaría la sensibilización de la opinión pública sobre los productos y tecnologías responsables del cambio climático y de otros daños para el medio ambiente y la salud de las personas. Al mismo tiempo, contribuiría a los objetivos a la consecución de todos los objetivos y compromisos adoptados por España en materia de energía y clima. No se propone prohibir la publicidad de empresas, sino modelos de vehículos (turismos y furgonetas).



Plaza San Bruno, 9
50001 - Zaragoza (España)

Telf.: +34 976 29 82 82
ecodes@ecodes.org

www.ecodes.org

