

# Referencia del Consejo de Ministros

Martes 1 de marzo de 2022

Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

## LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

El Consejo de Ministros ha aprobado, en primera lectura, el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible para iniciar la tramitación del texto articulado con la apertura del trámite de audiencia e información pública.

El anteproyecto de ley se publicará en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que los ciudadanos y agentes interesados puedan consultarla y, en su caso, realizar aportaciones.

También se solicitarán los informes preceptivos y demás procedimientos previos para la elaboración del texto final, que se elevará de nuevo a Consejo de Ministros para su aprobación y posterior remisión a las Cortes Generales como proyecto de ley.

Esta nueva ley constituirá el marco normativo que permitirá a las políticas públicas de transporte y movilidad de las distintas administraciones responder mejor a las necesidades de los ciudadanos y a los retos del siglo XXI: la sostenibilidad, la digitalización y la cohesión social y territorial.

La futura Ley de Movilidad Sostenible forma parte de las reformas e hitos que el Gobierno se ha comprometido con la Comisión Europea a llevar a cabo en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). En concreto, se trata de la reforma 2 incluida en el componente 1: Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos. Los hitos establecidos prevén su aprobación y entrada en vigor en el último trimestre de 2023.

Además, mediante este texto articulado se implementan diversas medidas recogidas en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que fue aprobada el pasado 10 de diciembre, que requieren reformas jurídicas con rango de ley, y se da cumplimiento a diversas recomendaciones dadas por la AIReF y otros organismos internacionales.

Finalmente, esta nueva norma contribuirá a alcanzar el cumplimiento de los objetivos de reducción de gases efecto invernadero y emisiones contaminantes en el transporte, en línea con los acuerdos internacionales asumidos por España para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible que marca la Agenda 2030 de la ONU y la COP21 de París, y con las estrategias europeas, como el Pacto Verde Europeo.

### Los cuatro pilares de la ley

El anteproyecto de ley establece un nuevo marco regulatorio para el transporte y la movilidad en nuestro país, sustentándose en cuatro pilares:

-Un derecho social: por primera vez, la ley reconocerá la movilidad como un derecho de toda la ciudadanía y como un elemento de cohesión social, que contribuye a la consecución del Estado del Bienestar. La movilidad deberá ser accesible e inclusiva y ofrecer soluciones para todas las personas. Todas las administraciones deberán trabajar de forma coordinada para garantizar este derecho, con especial énfasis en las necesidades de movilidad cotidiana de toda la ciudadanía, independientemente del lugar de residencia e incluyendo el ámbito rural. También se pone de manifiesto la importancia estratégica del transporte de mercancías como sustento de la actividad económica del país.

-Limpia y saludable: el transporte es responsable del 29% de las emisiones de gases de efecto invernadero, por lo que urge avanzar en la descarbonización del sector para cumplir con los compromisos internacionales. Además, es también responsable de otras emisiones contaminantes (gases y partículas) que afectan a la salud, especialmente en entornos urbanos. Por ello, es imperativo avanzar hacia una movilidad respetuosa con el medio ambiente y la salud que, además, contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas.

Con esta ley se busca dar una nueva visión a las ciudades que priorice la movilidad activa (caminar, ir en bici), por ser la opción más saludable y exenta de emisiones, y el transporte público colectivo para que sea una solución accesible y asequible para toda la ciudadanía. La ley trata de dar alternativas atractivas al vehículo privado tanto en el ámbito urbano como en el conjunto del territorio, y facilita la provisión de soluciones de movilidad flexibles, que podrán consistir tanto en los servicios de transporte tradicionales como en nuevos servicios de movilidad, como sistemas de transporte público a la demanda, sistemas privados de movilidad colaborativa o servicios de movilidad compartida.

También se busca reforzar el papel de las zonas de bajas emisiones como áreas libre de humos y congestión, permitiendo crear medidas que limiten más el acceso de los vehículos privados a motor. Así, la ley abre la puerta a que los ayuntamientos puedan establecer una tasa por la circulación de vehículos en las zonas de bajas emisiones. Para crear esta tasa es necesaria una habilitación con rango de ley, lo que permite garantizar que las condiciones básicas sean homogéneas en todo el territorio, independientemente de que cada municipio pueda decidir si implementa la tasa o no.

-Un sistema digital e innovador: la ley también incluirá herramientas para facilitar la innovación en los medios de transporte y la movilidad, destacando la creación de un sandbox de movilidad o, lo que es lo mismo, un espacio de pruebas en el que la autoridad supervisora permitirá probar proyectos innovadores de manera controlada. No en vano la digitalización y las nuevas tecnologías permiten dar mejor respuesta a las necesidades de la ciudadanía.

En este contexto, la futura ley introduce los principios que deberán seguir las administraciones para regular y promocionar la introducción progresiva de los vehículos automatizados o sin conductor en el sistema de transporte en todos los modos, priorizando la seguridad, la sostenibilidad ambiental y los derechos de las personas y fomentando la colaboración público-privada. En el caso de automóviles autónomos, el texto establece una ventanilla única para facilitar la realización de

pruebas en vías públicas, lo que pretende atraer a nuestro país la innovación en este ámbito, y se abre la puerta a que se desarrolle una regulación más detallada.

-Invertir mejor al servicio de la ciudadanía: el cuarto pilar del anteproyecto de ley apuesta por mejorar la calidad de las decisiones de inversión y gasto en transporte y movilidad y por incluir nuevas herramientas que permitan una mayor participación pública y transparencia en el proceso. Así, recoge gran parte de las recomendaciones de la AIReF y otros organismos, estableciendo análisis ex ante y ex post que garanticen la rentabilidad socioambiental de todas las actuaciones y mecanismos de transparencia y rendición de cuentas sobre las decisiones adoptadas.

El anteproyecto, asimismo, faculta al Gobierno a realizar un estudio de alternativas para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar los fondos necesarios para el correcto mantenimiento de la Red de Carreteras del Estado. El texto no define ni concreta ningún modelo y establece que el mecanismo que se plantee deberá tener en cuenta criterios de equidad territorial, seguridad vial y sostenibilidad ambiental, buscar un amplio consenso social y político y ajustarse a las circunstancias económicas concurrentes.

### **El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible:**

Para lograr todos estos objetivos y constituir una política de transportes y movilidad que ponga al ciudadano en el centro de la toma de decisiones, se hace imprescindible la cooperación entre las tres administraciones: Estado, comunidades autónomas y ayuntamientos. Para ello, la ley crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible que facilitará esta coordinación a través de distintos instrumentos.

Este sistema consta de varios instrumentos: un foro de cooperación entre todas las administraciones, la Conferencia Territorial de Movilidad y Transporte; un órgano consultivo para facilitar la cooperación de estas con el sector y los usuarios; un instrumento digital para garantizar la disponibilidad de datos relativos a la movilidad (EDIM); y un documento a modo de marco de orientaciones para la planificación de una movilidad sostenible que se coordinará con todas las administraciones (DOMOS).

El instrumento digital, bautizado como Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), aglutinará información actualizada sobre movilidad, como la oferta y demanda de los distintos modos de transporte, con el fin de mejorar la toma de decisiones y contribuir a la creación de soluciones de movilidad adaptadas a la demanda. Los datos estarán a disposición de las Administraciones públicas y, en la medida de lo posible, serán accesibles también para el sector privado con el fin de fomentar la creación de nuevos servicios de valor.

### **Otras reformas**

La nueva ley garantiza la contribución del Estado en el sostenimiento del transporte urbano colectivo mediante un sistema homogéneo para todas las ciudades y predecible en el tiempo. Además, establece la obligación que las administraciones velen por incentivar y promover las soluciones de movilidad más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público colectivo. Se trata de avanzar en la transformación "de la ciudad de los coches" a la "ciudad de las personas".

Se introduce la obligación de que las empresas de más de 500 trabajadores dispongan de planes de movilidad sostenible al trabajo. Estos planes se consideran una herramienta imprescindible para avanzar en el impulso de la movilidad sostenible en los trayectos de ida y vuelta al trabajo. Las empresas pueden optar por distintas alternativas como potenciar la movilidad activa, la eléctrica, la compartida o el transporte colectivo o bien apostar por flexibilizar los horarios de entrada y salida y el teletrabajo.

También se establecen mayores exigencias en la planificación de los transportes y la movilidad. A nivel estatal se elaborará un Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM), y para los municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes se crean los Planes de Movilidad Urbana Sostenible Simplificados. También se insta la obligación de que los planes de movilidad urbana sostenible contengan medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías, cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos, medida largamente demandada por el sector para facilitar el transporte y la logística de última milla entre núcleos urbanos colindantes.

Así, en el ámbito de las mercancías, la ley reconoce su transporte como un servicio indispensable para la sociedad, tal y como se puso de manifiesto durante la crisis del COVID, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía. Muchas de las medidas para impulsar este sector se adelantan en la tramitación del real decreto-ley de medidas para mejorar la sostenibilidad del sector del transporte por carretera y las condiciones laborales de los conductores.

Se apoyará también la actuación de otras administraciones mediante la publicación de directrices, guías y documentos de buenas prácticas, por ejemplo, en los ámbitos de procesos de participación pública.

La contribución a la mejora medioambiental se completa con mayores exigencias de cálculo de la huella de carbono y puesta a disposición de la información sobre emisiones, así como con el impulso de sistemas de gestión ambiental y de la energía. También se apuesta por la gestión eficiente en las terminales de transporte, la implementación de carriles reservados a transporte colectivo o vehículos de alta ocupación o el establecimiento de puntos de energías limpias en puertos y aeropuertos.

En la vertiente social, la ley fomenta la realización de campañas de concienciación y sensibilización para toda la ciudadanía en materia de movilidad sostenible y segura, y prevé la introducción de formación en este ámbito a lo largo de todo el currículum, desde la etapa escolar, con contenidos de educación vial, convivencia y uso de todos los modos de transporte y movilidad sostenible en condiciones de seguridad, hasta la formación profesional o universidad, fomentando la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, garantizando también la adecuada formación del profesorado y la promoción del aprendizaje a lo largo de la vida para personas de cualquier edad.

En cuanto a la digitalización, la ley profundiza en obligaciones ya existentes en la normativa europea de que los proveedores de servicios de transporte de viajeros, así como los gestores de infraestructura, faciliten la información de los servicios al Punto de Acceso Nacional. Esta información facilita la creación de aplicaciones y otras soluciones de planificación de rutas y viajes, que hacen más sencillo el uso del transporte público.

## **Redacción del texto y próximos pasos**

Para la elaboración del texto de este anteproyecto de ley se constituyó en febrero de 2020 un grupo interministerial dependiente de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Asimismo, como paso previo a la redacción de este anteproyecto de ley, se llevó a cabo un ambicioso proceso de consulta pública previa en el año 2020, en el que se recibieron 647 propuestas en un total de 306 aportaciones de diversos agentes. El informe resumen de este proceso está disponible en:

<https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/INFORME%20Propuestas%20APL%20Movilidad%20Sostenible.pdf>