



EL PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE ABANDONA LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE

El trámite parlamentario, clave para asegurar que la ley incorpore una hoja de ruta clara y eficiente para descarbonizar el sector antes de 2050

7 de febrero de 2023. El Congreso de los Diputados se enfrenta a la importante labor de conseguir que el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible elaborado por el Gobierno se convierta finalmente en una eficaz herramienta legal que permita lograr con éxito la plena descarbonización del transporte, sector que actualmente es el principal emisor de gases de efecto invernadero en España (1).

Este proyecto de ley debe ser enmendado en el trámite parlamentario recién iniciado para que se incluya en su articulado la obligación de conseguir la **neutralidad climática del sector transporte-movilidad lo antes posible** y, siempre, antes del 2050. Asimismo **se deben fijar objetivos intermedios** de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para el 2030 y 2040 en relación a los niveles existentes en 1990.

En efecto, el proyecto de ley, en su Artículo 1. OBJETO Y FINALIDAD DE LA LEY solo habla de forma genérica de “*alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.*”, sin especificar ni sectorizar dichos objetivos o hacer referencia a objetivos establecidos por otra norma o compromisos internacionales.

Así, por ejemplo, la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética establece en su Artículo 3 el objetivo de una reducción de 23% de GEI hasta el año 2030 en comparación con las emisiones de 1990, aunque no establece objetivos concretos para el sector transporte. El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en vigor expone como objetivo lograr una reducción de 27 millones de toneladas de CO₂-eq en el transporte para 2030, lo que supondría una reducción del 33% de las emisiones en este sector. **El proyecto de Ley de Movilidad Sostenible no incluye ni siquiera una vinculación legislativa con el PNIEC.**

“En su redacción actual, el tan esperado proyecto de Ley de Movilidad Sostenible resulta decepcionante. De aprobarse sin cambios sustanciales, se habrá perdido una gran oportunidad para lograr conseguir un sistema multimodal de transporte, eficiente, descarbonizado, sostenible, justo e inclusivo en España”, afirman las catorce organizaciones de la sociedad civil -sindicales, ecologistas, de consumidores, juveniles- que suscriben este comunicado.

Estas organizaciones **critican que el Gobierno no haya querido hacer un debate amplio sobre el contenido de un proyecto de ley de tan gran relevancia para la sociedad**. Asimismo, lamentan que la Mesa del Congreso haya decidido tramitar este proyecto de ley por la vía de urgencia y otorgando competencia legislativa plena a la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, es decir, evitando así que se debata en sesión plenaria. Las citadas organizaciones están manteniendo **reuniones con los grupos parlamentarios para presentarles sus propuestas de enmiendas al texto del proyecto de ley**.

Además de la ausencia de objetivos concretos y cuantificables, estas organizaciones destacan las siguientes deficiencias del redactado actual del proyecto de ley:

- El **incoherente fomento del uso de un combustible fósil como el gas natural en el transporte marítimo**. El gas natural, mayoritariamente compuesto de metano (CH₄), tiene un impacto climático incluso peor que los actuales combustibles fósiles líquidos y es un causante de la dependencia externa energética de terceros países. El metano en su combustión emite CO₂ pero además es un gas de efecto invernadero en sí mismo, 87 veces más potente que el propio CO₂ en una perspectiva de 20 años.
- La **falta de compromiso y ambición con la financiación del transporte público**. Estas organizaciones reclaman que la ley dé prioridad a la financiación del transporte público y a concretar las diferentes vías de financiación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (FECMO), cuya creación está anunciada.
- No establece el **“billete único”**, es decir, una única tarjeta de transporte para todo el territorio estatal y para todos los modos de transporte público colectivo; y que también facilite los desplazamientos por el resto de la Unión Europea.
- No dar la debida **prioridad a la eficiencia energética**, motivo por el cual no opta por un sistema multimodal que tenga como columna vertebral el transporte público y los tres modos más sostenibles: el peatonal, el ciclista y el ferroviario. Además, no otorga prioridad a la electromovilidad en el transporte por carretera, pese a la mayor eficiencia energética y sostenibilidad de los vehículos eléctricos (incluidos los camiones) frente a los de motor de combustión interna.
- Un insuficiente planteamiento de los planes de **movilidad sostenible al trabajo**. La ley ha de establecer que los centros de trabajo con más de 100 personas trabajadoras o 50 por turno, deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo.
- La ley debería introducir elementos normativos para poner en marcha una **fiscalidad justa** del transporte, tanto de pasajeros como de mercancías, que impulse de manera activa la descarbonización del sector, a la vez que asegura la financiación del transporte público: peajes por uso de carreteras, peajes urbanos, impuestos al queroseno, impuestos a la aviación, etc...
- La Ley debería promover el **cambio modal de la aviación al ferrocarril** por emisiones, eficiencia y competitividad. Por tanto, sería recomendable eliminar los vuelos internos para los que exista una alternativa ferroviaria en menos de 3 horas, como lo hace Francia.
- La **ausencia de medidas para el medio rural**. En ese sentido, las organizaciones plantean que la ley establezca la obligación de aprobar un plan nacional para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios, y se abra la puerta a impulsar la movilidad compartida o el transporte a demanda en localidades de baja densidad de población.
- No introduce ninguna medida concreta de **transición justa**. Sin un diagnóstico y una planificación anticipada no se va a poder ofrecer alternativas reales a las personas trabajadoras y los territorios afectados en esta necesaria y urgente transformación.
- En el ámbito del **transporte de mercancías**, ignorar la necesidad, en aras de la eficiencia energética y la competitividad del transporte, de adoptar las medidas adecuadas para alcanzar una cuota modal del 18% en 2030 respecto al total de mercancías transportadas por vía terrestre (actualmente es alrededor del 3%); y de, al menos, el 35% en 2040.
- Por lo que hace referencia al **transporte de viajeros por ferrocarril**, el objetivo debería ser doblar el número usuarios en la próxima década, en la línea de la propuesta [“Más viajes en tren](#).

[menos emisiones](#)” suscrito por entidades sindicales, ecologistas y sociales, y erradicar las desigualdades del sistema apostando por la red convencional y la vertebración territorial.

- Resulta incomprensible que el proyecto de Ley incluya un mecanismo para el cierre de líneas de tren supuestamente “ineficientes”. En España no sobran vías, sino que faltan trenes. En su lugar, debería proponerse las **condiciones mínimas de prestación de servicio** que permitieran una adecuada atención a las poblaciones afectadas, contemplando otras alternativas destinadas al mantenimiento del servicio ferroviario.
- Para garantizar una transición justa y universal, debería de incluir el concepto de **pobreza en transporte** y emplazar a la aprobación de una Estrategia Nacional que convierta a España en un país pionero en prevenir y atender estas situaciones.

Notas:

(1) El sector del transporte fue responsable del 29,1% del total de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en 2019, según los datos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD). El transporte por carretera fue el mayor emisor de GEI, con un 26,8% del total nacional.

Material audiovisual:

Rueda de prensa para declaraciones https://www.youtube.com/watch?v=smJ_tmVwrAg

Para más información, llamar a:

- AMBE - Dpto. Prensa: 655 82 40 85
- CC OO - Pablo Frutos: 659 48 04 02
- ConBici - Laura Vergara: 625 988 107
- CECU - Alba Ara: 657 50 47 12 - comunicacion@cecu.es
- Consejo de la Juventud de España - Alejandro García-Gil: 669 80 83 28
- ECODES - Lucia Dalmau: 682 62 14 34 y Cristian Quílez: 699 66 49 50
- Ecologistas en Acción - Pablo Muñoz: 699 18 54 13 y Carmen Duce: 650 83 12 84
- Eco-union - info@ecounion.eu
- Fundación Renovables - Ismael Morales: 605 25 64 72
- Greenpeace - Cristina Arjona: 646 88 57 80
- PTP - Daniel Pi: 678 67 56 51
- Transport & Environment - Carlos Bravo: 626 99 82 41
- UGT - Manuel Riera: 660 27 43 17
- Greenpeace. Cristina Arjona. 646 885 780