



Sra. D^a Teresa Ribera Rodríguez
Vicepresidenta tercera y
ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
Plaza San Juan de la Cruz s/n
28071 Madrid

Madrid, 6 de marzo de 2023

Asunto: **El proyecto de Ley de Movilidad Sostenible abandona la descarbonización del transporte**

Estimada Sra. Vicepresidenta:

Tenemos el gusto de dirigirnos a Vd. para transmitirle nuestra preocupación por la falta de ambición y concreción del actual proyecto de Ley de Movilidad Sostenible para poder avanzar eficazmente en la necesaria descarbonización del sector transporte-movilidad, el cual, como es sabido, es el principal emisor de gases de efecto invernadero en España.

Las 14 organizaciones sindicales, sociales, ecologistas y juveniles que suscribimos esta carta venimos manifestando, desde el inicio de la tramitación de esta propuesta normativa, nuestra decepción sobre su contenido al constatar que ni el anteproyecto de ley ni el posterior proyecto de ley han incluido en su articulado la obligación de conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad lo antes posible y, siempre, antes del 2050 y tampoco ha establecido objetivos intermedios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para el 2030 y 2040 en relación a los niveles existentes en 1990.

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.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030 en vigor expone como objetivo lograr una reducción de 27 millones de toneladas de CO₂-eq en el transporte-movilidad para 2030, lo que supondría una reducción del 33% de las emisiones en este sector. El proyecto de Ley de Movilidad Sostenible ni siquiera incluye una vinculación legislativa con el PNIEC.

La Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética no entró en profundidad en el ámbito del transporte pues derivó ese cometido en la futura Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público (Disposición final octava de la Ley 7/2021) que se elaboraría *“Con objeto de reforzar y complementar el cumplimiento de las medidas de promoción de la movilidad sin emisiones establecidas en esta ley”*.

Además, en la Disposición adicional sexta. Transporte Ferroviario de la Ley 7/2021 se especificaba que a través de dicha *“futura Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público”* el Gobierno promovería el uso del ferrocarril de viajeros estableciendo las medidas necesarias para su fomento frente a medios de transporte más contaminantes, así como medidas concretas en el ámbito del transporte de mercancías por ferrocarril, con el fin de mejorar la eficiencia energética y la competitividad del mismo. Nada de ello se establece en el actual proyecto de ley de movilidad sostenible, actualmente en trámite parlamentario.

Quisiéramos también señalar que, pese a la denominación que se otorgó a esta ley en la Ley 7/2021, finalmente se ha optado por eliminar de su nombre la expresión *“financiación del transporte público”*, en consonancia con la lamentable falta de compromiso, ambición y concreción del citado proyecto de ley para establecer una verdadera financiación del transporte público. El proyecto de ley concreta una aportación máxima del Estado a la financiación del transporte público de nuestras ciudades pero no establece una aportación mínima, y no contempla un plan de financiación que indique cuáles son las fuentes de ingresos de las que debe nutrirse la ley. Sin una financiación suficiente del transporte público será imposible garantizar un cambio modal entre la ciudadanía que dé como resultado una movilidad más sostenible.

Además de lo anteriormente descrito, el actual proyecto de Ley de Movilidad Sostenible adolece de una amplia serie de problemas como, entre otros:

- No introduce elementos normativos para poner en marcha una fiscalidad justa del transporte.
- Ausencia de medidas específicas para la movilidad sostenible en el medio rural, debidamente adaptadas a la propia idiosincrasia de estos territorios.
- Se olvida de la eficiencia energética: ni opta por un sistema multimodal de transporte adecuado eficiente que tenga como columna vertebral el transporte público y los tres modos más sostenibles: el peatonal, el ciclista y el ferroviario; ni plantea la necesidad de poner a España al nivel de la UE en el porcentaje de mercancías transportadas por ferrocarril; ni otorga la debida prioridad a la electromovilidad en el transporte de pasajeros y mercancías por carretera.
- Contrariamente a la tendencia de otros países de la UE, omite cualquier medida de reducción de los graves impactos sociales, ambientales y climáticos del transporte aéreo, como puede ser la eliminación de los vuelos domésticos para los que exista una alternativa ferroviaria adecuada en términos de tiempo de viaje, conectividad y seguridad, propuesta que cuenta con el apoyo de una significativa parte de los grupos parlamentarios del Congreso de los Diputados.
- Además de no fijar una hoja de ruta con objetivos concretos para el despliegue de combustibles renovables cero emisiones derivados del hidrógeno verde para la aviación y el transporte marítimo, cae en el grave error de fomentar explícitamente el uso de un combustible fósil como el gas natural en este último.
- No sólo no fomenta debidamente al ferrocarril, sino que incluye un mecanismo para el cierre de líneas de tren supuestamente *“ineficientes”*.
- Un insuficiente planteamiento de los planes de movilidad sostenible al trabajo.
- No introduce ninguna medida concreta de transición justa.

Pese a todos nuestros intentos de diálogo, la presentación en tiempo y forma de nuestras alegaciones al anteproyecto de ley y posteriormente de elaboración de propuestas de enmiendas al texto del proyecto de ley, la organización de diversos eventos de debate a los que hemos invitado al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), como promotor de esta norma, éste ha hecho caso omiso a nuestros planteamientos.

Sra. Vicepresidenta, como Vd. sabe perfectamente, la crisis climática no hace más que agravarse. En esta carrera contra el reloj para descarbonizar nuestra economía, no podemos escatimar ningún

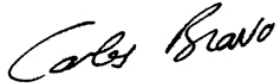
esfuerzo. Por ello, no podemos desaprovechar la oportunidad que representa la Ley de Movilidad Sostenible para avanzar en la descarbonización del sector transporte-movilidad.

Por todo ello, le rogamos que tome cartas en el asunto y evite que las grandes expectativas que se habían puesto en la Ley de Movilidad Sostenible se vean defraudadas.

Permítanos reiterarle nuestra oferta de colaboración para lograr una transición ecológica eficiente e inteligente hacia la descarbonización de la economía, la cual es, sin duda, la única alternativa que tenemos para poder hacer frente a la emergencia climática.

Agradeciendo sinceramente su atención, y quedando a la espera de su respuesta, reciba un cordial saludo.

Firmado:



Carlos Bravo Villa, en nombre de las organizaciones siguientes:

- Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE)
- Confederación de Consumidores y Usuarios (CECU)
- Comisiones Obreras (CC.OO.)
- ConBici
- Consejo de la Juventud de España (CJE)
- Ecologistas en Acción (EeA)
- Eco-Union
- Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES)
- Fundación Renovables
- Greenpeace
- Plataforma por un Nuevo Modelo Energético (Px1NME)
- Promoción del Transport Public (PTP)
- Transport&Environment (T&E)
- Unión General de Trabajadoras y Trabajadores (UGT)

C/C:

- Sr. D. Hugo Morán, Secretario de Estado de Medio Ambiente (MITECO)
- Sra. D^a Valvanera Ulargui, Directora General de la Oficina Española de Cambio Climático
- Sr. D. Eduardo González, Subdirector General de Coordinación de Acciones frente al Cambio Climático