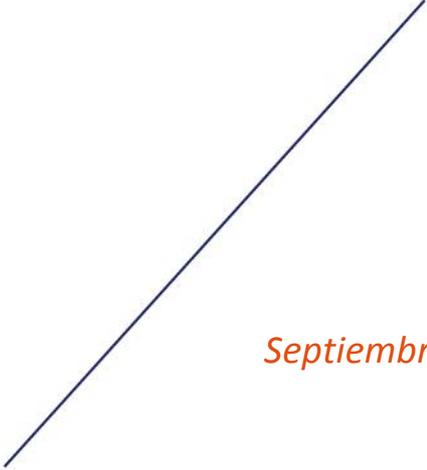


# *ARGUMENTARIO SOBRE LA MOVILIDAD URBANA*



*Septiembre de 2019*



**CEOE**

*Consejo del Transporte y la Logística  
Departamento de Asuntos Regulatorios y Europeos*

## **Argumentario sobre la Movilidad Urbana**

La preocupación creciente por la calidad del aire y la lucha contra el cambio climático están provocando, sobre todo en determinadas áreas urbanas, la adopción de medidas de mitigación de las emisiones asociadas al transporte, hacia un modelo descarbonizado.

CEOE comparte la necesidad de que se proceda a la adopción de medidas que fomenten la disminución de emisiones (tanto de partículas, NOx y gases de efecto invernadero) del tráfico rodado, en beneficio de la mejora de la calidad del aire y de la lucha contra el cambio climático, y defiende un desarrollo económico sostenible respetuoso con el medio ambiente, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

CEOE considera que las medidas a adoptar por las administraciones públicas deben necesariamente tomar en consideración las siguientes cuestiones:

1. La adopción de políticas de desarrollo sostenible en las ciudades, junto a la necesaria preservación de la calidad del aire y la lucha contra el cambio climático, deben **dar respuesta a las necesidades de las ciudades y de sus ciudadanos**, sin poner en riesgo servicios esenciales para la población.
2. **La movilidad de las personas y la distribución urbana de mercancías constituyen una actividad básica y fundamental para el desarrollo económico**, con impacto en diferentes industrias y sectores de nuestro país, y para la ciudadanía.
3. **Los objetivos de lucha contra el cambio climático en el contexto actual y futuro exigen responsabilidad y compromiso con la reducción de emisiones**, pero el éxito residirá en la capacidad de ser flexibles en las formas de alcanzarlos. El reto de luchar contra el cambio climático no puede obviar el de mantener la competitividad de las empresas, por lo que ambos retos deben abordarse conjuntamente e intentar que se refuercen mutuamente.
4. La adopción de cualesquiera medidas debe ser objeto de un **serio proceso de reflexión**, al margen de cuestiones electoralistas, puramente ideológicas o modas. Es imprescindible la realización de estudios de evaluación previos y la introducción de indicadores objetivos de seguimiento y cumplimiento, medioambientales, de congestión y económicos, que permitan valorar la idoneidad de las medidas adoptadas. Asimismo, debe contemplarse el impacto que cualesquiera decisiones pueden suponer en cuanto a beneficios económicos y de salud, o al

traslado de emisiones de unas zonas a otras. En todo caso, es fundamental la participación de los sectores implicados en todo el proceso de planificación y toma de decisiones.

5. **La preocupación por la calidad del aire y la lucha contra el cambio climático incumbe a toda la sociedad en su conjunto.** Junto a la aprobación de medidas que reduzcan las emisiones en el tráfico urbano deben adoptarse también otras que permitan fomentar la disminución de emisiones en otros sectores.
6. Las medidas a adoptar **no deben obstaculizar el normal funcionamiento de las actividades de transporte** y atender al carácter de servicio de interés público de la distribución urbana de mercancías. Cualesquiera medidas que limiten una actividad económica deben ser proporcionales.
7. El **principio de neutralidad tecnológica** debe prevalecer en la adopción de políticas y medidas destinadas a la movilidad.
8. **No debe excluirse la contribución de ninguna tecnología a la reducción de emisiones.** Cualesquiera políticas deben basarse en criterios que tomen en consideración la evolución tecnológica que los motores de combustión interna han experimentado en los últimos años. La Administración Pública no puede obviar el enorme esfuerzo e inversión en I+D+i que industrias como la de la automoción están realizando para dar respuesta a los compromisos medioambientales. La transición energética debe apostar por los escenarios potencialmente más coste-eficientes, teniendo en cuenta todas las externalidades que contribuyen a la calidad del aire y el cambio climático, tanto en el presente como a medio plazo.
9. Los **requerimientos exigidos por las administraciones públicas deben ser previsibles, estables y adecuarse al ritmo de la industria**, y deben seguir la línea de compromisos adquiridos por España en la Unión Europea. Incentivar a la industria al cambio tecnológico de forma rápida y factible, permitirá adelantarnos a posibles competidores.
10. **La seguridad jurídica es esencial para la implementación y el desarrollo de las políticas de movilidad**, y clave para asumir cualesquiera decisiones de inversión en renovación de flotas.
11. Los calendarios de restricciones a vehículos en las ciudades deben **ser realistas y alcanzables, cumplir con los objetivos medioambientales y elaborarse en base a la disponibilidad técnica** de vehículos con energías alternativas y la madurez tecnológica de cada una de las mismas, especialmente en el ámbito del transporte profesional. En línea con lo ya señalado, deberá respetarse el principio de neutralidad tecnológica y de coste-eficiencia.

12. Se debe establecer un **marco regulatorio que incentive la reducción de emisiones en el transporte**, sin imponer prohibiciones, y dejando a los operadores que alcancen los objetivos de la forma más eficiente y ordenada posible y con plazos suficientes para adoptar sus decisiones de inversión.
13. Debe desarrollarse un **marco de referencia normativo supramunicipal** que evite regulaciones dispares en los diferentes municipios. Sería de interés establecer una catalogación de municipios a la hora de regular, toda vez que la problemática de las grandes ciudades no deja de ser similar.

Desde el punto de vista de la calidad del aire, no parece justificada la inclusión de zonas centrales con acceso limitado para todas las ciudades de más de 50.000 habitantes.

14. El desarrollo de **ayudas específicas para la renovación de flotas** e instrumentos de financiación para la adquisición de vehículos particulares, comerciales e industriales de cero y bajas emisiones es esencial. Asimismo, como medida transitoria, debe facilitarse la transformación de vehículos en otros menos emisores. La renovación del actual parque de vehículos por sí sola es una medida que puede contribuir a la reducción de emisiones, a cuyos efectos se precisa de una adecuada coordinación administrativa.
15. **Deben impulsarse campañas de sensibilización sobre el correcto mantenimiento y revisión técnica de los vehículos, reforzarse los sistemas de control de su mantenimiento**, y promoverse mecanismos de monitorización y control de sus emisiones reales, con medidas para retirar de la circulación a los vehículos “super-emisores”.
16. **Las matrículas de los vehículos pueden constituir un instrumento idóneo para el control de las emisiones** a futuro, pudiéndose entonces sustituir por el procedimiento de los distintivos ahora vigentes. Toda vez que la DGT tiene registradas las matrículas de los vehículos y la clasificación medioambiental correspondiente, el control, cumplimiento y sanción podrá efectuarse a través de estas, lo que evitaría trámites innecesarios, costes para los usuarios y falta de eficiencia.
17. El incremento exponencial de las actividades relacionadas con el comercio electrónico, y las actuaciones de reparto que ello conllevan, requiere la **adaptación de las políticas a los nuevos modelos de negocio**.
18. Se precisa una **mayor flexibilización** en los lugares y horarios de entrega en las áreas de protección especial y facilitar la distribución de mercancías en horarios no convencionales, minimizándose las horas punta de distribución y una mayor disponibilidad de las infraestructuras de carga y descarga.

19. Debe **impulsarse el transporte público colectivo**. Es imprescindible que, junto a cualesquiera medidas que restrinjan el tráfico, se adopten planes que refuercen el sistema de transporte público, con más medios, frecuencias y servicios, a fin de evitar su saturación. La aprobación de una Ley estatal para su financiación es esencial.

Asimismo, y dadas las mejoras tecnológicas y de costes, se considera de interés establecer planes de descarbonización de las flotas.

20. Específicamente respecto al **ámbito de la movilidad urbana de personas**, los poderes públicos deben apoyar los nuevos modelos empresariales de micromovilidad compartida y conectada (free floating, round trip, bicicletas, motos eléctricas y de combustión, etc.), complementarios al transporte público colectivo, y que contribuyen a la descongestión y sostenibilidad de las ciudades, posibilitando un mayor aprovechamiento de los recursos y el despliegue de los beneficios de la tecnología en todos los ámbitos de la vida diaria.

Por otro lado, impulsar el transporte escolar, los planes voluntarios de transporte al trabajo o medidas que contemplen beneficios o incentivos fiscales al uso del transporte público, pueden también ayudar a reducir el número de desplazamientos urbanos. Asimismo, fórmulas como el renting de vehículos que facilita el rejuvenecimiento del parque automovilístico, favorecen la reducción de emisiones.

21. **La seguridad en la movilidad es clave** y debe ser tomada en consideración a la hora de potenciar nuevas modalidades de movilidad. En este sentido, debe tomarse en consideración la responsabilidad que a las empresas puede atribuirse por los accidentes in itinere.
22. **La administración pública debe profundizar en la nueva realidad social de los medios alternativos de movilidad personal, estableciendo un marco jurídico común nacional para la circulación e identificación de estos vehículos**, que garantice una adecuada protección de los usuarios y ciudadanos, así como un entorno estable para el desarrollo de estos medios. A estos efectos, sería de interés contemplar el establecimiento de seguros de responsabilidad civil para los referidos medios de movilidad, con sumas aseguradas proporcionales al riesgo asegurado.
23. Se precisa el despliegue de una **sólida red de infraestructuras de puntos de recarga y suministro de combustibles alternativos**. Los puntos de recarga deben situarse en lugares que permitan hacerlo de forma eficiente. Además, debe impulsarse la creación de un censo de puntos de recarga, pues actualmente no existe ninguna fuente precisa sobre los puntos de recarga públicos existentes, así como su interoperabilidad.

24. **Las infraestructuras de transporte y su adecuación a las nuevas necesidades de movilidad en las ciudades son elementos clave.** Es imprescindible la dotación de aparcamientos disuasorios/de borde de cara a promover y facilitar el uso del transporte colectivo; la mejora de los accesos/salidas en los grandes núcleos urbanos (entre otros aspectos, mediante la creación de carriles bus-vao); la ampliación en algunas ciudades de la red de infraestructuras para el transporte colectivo; la realización de actuaciones para una mejor eficiencia de las infraestructuras de cercanías; la actualización/modernización de infraestructuras existentes para mejorar su accesibilidad, facilitar la intermodalidad despenalizando los transbordos o incorporar nuevas tecnologías que las hagan más eficientes; o la adaptación de las ciudades a nuevos modelos de movilidad, entre otros aspectos.
25. El **mantenimiento y conservación de las vías urbanas** es esencial para una movilidad eficiente, sostenible y segura, y debe ser tomada en consideración en los presupuestos públicos municipales. Son diversos los estudios que determinan que pavimentos deteriorados conllevan un aumento de las emisiones de los vehículos.
26. En todo caso, las **necesidades de abastecimiento** de las ciudades deben ser tomadas en consideración en la planificación.
27. La **concienciación ciudadana** es fundamental para lograr un modelo más sostenible de movilidad, por lo que será necesario dotar al ciudadano de información veraz y rigurosa para que pueda tomar decisiones informadas.
28. Las administraciones públicas deben **impulsar una movilidad inteligente**, que permita mejorar la eficiencia de las actividades de transporte, y **velar por el cumplimiento de la normativa** existente, a fin de evitar supuestos de competencia desleal en el mercado.
29. En la planificación de la movilidad, las autoridades deben asimismo **ajustarse a los nuevos estándares de infraestructura verde urbana**, promovidos por la Estrategia Europea de infraestructura verde y conectividad y restauración ecológica, de manera que se favorezca la presencia de corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas, a fin de favorecer la absorción de CO<sub>2</sub> y otros contaminantes, minimizar efectos climáticos adversos y permitir una mejora de la biodiversidad, contribuyendo a la mejora efectiva de la salud de la población urbana. Dichos corredores serán compatibles con la movilidad urbana más sostenible.