



Informe AET sobre el

ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE (MITMA)

Trámite de información pública

1 INTRODUCCIÓN Y CONSIDERACIONES GENERALES AL TEXTO NORMATIVO EN CONSULTA..... 3

1.1	Título Preliminar	3
1.2	Título I. Sistema Nacional de Movilidad Sostenible	4
1.3	Título II. Fomento de la Movilidad Sostenible	4
1.4	Disposiciones adicionales, transitorias, finales y derogatorias.....	4
1.4.1	Zonas de bajas emisiones.	4
1.4.2	Respuesta ante episodios de alta contaminación.	5
1.4.3	Transporte ferroviario de mercancías.	5
1.4.4	Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera.	5

2 CONCLUSIONES..... 6

3 CRÉDITOS 7



1 INTRODUCCIÓN Y CONSIDERACIONES GENERALES AL TEXTO NORMATIVO EN CONSULTA

- Consideramos muy positiva la iniciativa de tramitar y aprobar una ley para la movilidad sostenible y la adecuada financiación del transporte.
- La movilidad está vinculada, por su propia naturaleza, a libertades esenciales.
- La revolución digital en que nos encontramos desde hace pocos años ha alterado tanto los modelos de negocio tradicionales.
- Nueva política de la Unión Europea en materia ambiental (el Green Deal).
- Compartimos la visión expresada en el Anteproyecto de Ley de considerar la movilidad como un derecho
- En esta valoración general sobre el Anteproyecto, debemos trasladar varias consideraciones:
 - Omisión del principio de neutralidad tecnológica.
 - Debe afinarse la técnica legislativa para aprobar el Anteproyecto, persiguiendo un correcto engarce con el resto del ordenamiento jurídico.
 - Solucionar el grave problema de la fragmentación administrativa y operativa del sistema de transportes y logístico en España.
 - Parquedad e insuficiencia de medidas concretas para el fomento de la intermodalidad.
 - En cuanto a la financiación del transporte consideramos que el Anteproyecto se queda corto.
 - Finalmente, hacemos un llamamiento a no incrementar artificial o innecesariamente las cargas administrativas para los operadores del transporte y el sector en general.

1.1 Título Preliminar

- Sobre los principios rectores de la movilidad, consideramos necesario recoger expresamente el principio de neutralidad tecnológica.



- Este principio de neutralidad tecnológica consiste en no fomentar determinadas opciones tecnológicas en detrimento de otras.

1.2 Título I. Sistema Nacional de Movilidad Sostenible

- No se comprende bien la supresión del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y, sobre todo, del Comité Nacional del Transporte por Carretera.
- En un plano más generalista, deberían reforzarse los mecanismos previstos para lograr la tan anunciada coordinación entre Administraciones Públicas.
- La coordinación se fundamenta en la necesidad de hacer compatibles los principios de unidad y autonomía por la estructura compleja del Estado español.
- En el Anteproyecto realmente se definen mecanismos de cooperación (conferencia sectorial) y colaboración, por lo que consideramos necesario reforzar o introducir técnicas de coordinación.

1.3 Título II. Fomento de la Movilidad Sostenible

- Establecer parámetros de aplicación homogénea en todo el territorio.
- Las restricciones máximas al acceso de vehículos industriales han de ser coordinadas y armonizadas.
- Garantizar que esos documentos determinen a nivel nacional unos parámetros comunes, mínimos y homogéneos para interpretar, verificar y aplicar los objetivos climáticos y de calidad del aire.
- Parece excesivo imponer la obligación para los municipios de 20.000 a 50.000 habitantes de dotarse un Plan de Movilidad Sostenible simplificado.
- Dificultades e inconvenientes al establecer unas obligaciones para determinar la huella de carbono de los servicios de transporte.

1.4 Disposiciones adicionales, transitorias, finales y derogatorias

1.4.1 Zonas de bajas emisiones.

- Consideramos conveniente plantear una propuesta que quedó prefigurada en las



recientes Directrices para la creación de **zonas de bajas emisiones (ZBE)** aprobadas por el Ministerio de Transición Ecológica.

1.4.2 Respuesta ante episodios de alta contaminación.

- Alteraciones importantes en la movilidad.
- AET emitió en diciembre de 2021 el informe “*Impacto del COVID-19 en la movilidad urbana. Lecciones aprendidas*”, que identificaba las siguientes recomendaciones
 - Planes de contingencia.
 - Elementos permitan evitar al máximo la improvisación ante situaciones inesperadas.
 - Proporcionar información fiable, sencilla, personalizada y en tiempo real.
 - Puesta en marcha de las siguientes acciones:
 - Criterios comunes para la elaboración de planes de contingencia.
 - Normativa para mejorar la capacidad de reacción.
 - Especificaciones técnicas que deberían cumplir las plataformas informáticas.

1.4.3 Transporte ferroviario de mercancías.

- Crítica severa a esta disposición, por su vaguedad y ausencia de contenido real.
- Impulso del ferrocarril de mercancías por su relevancia para el desarrollo del sistema de transporte en general.

1.4.4 Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras el Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera.

- Es **excesivamente simplista** y debería ser desarrollado con mucho más detalle.
- Los **elementos fundamentales** de la directiva EU son:
 - Principio de **subsidiariedad**.
 - Aplicación tanto a **entornos urbanos** como **interurbanos**.
 - Los estados **no impondrán simultáneamente peajes y tasas de infraestructura**.

- Hay que avanzar en la aplicación de los principios de “quien contamina paga”.
- Prevenir del riesgo de trato desigual a vehículos extranjeros.
- Se fijan límites máximos.
- Se permite la aplicación de tasas de congestión.
- Las tasas por contaminación (emisiones) y por episodios de congestión, tienen carácter finalista.
- Suprimir gradualmente la posibilidad de la diferenciación de las tarifas en función de la hora del día, el tipo de día, o la temporada.
- Diferenciación de los peajes y tasas de infraestructura en función del comportamiento medioambiental de los vehículos.

2 CONCLUSIONES

Debería llevarse a cabo un análisis exhaustivo de los aspectos indicados anteriormente e incorporarlos debidamente en la nueva Ley o bien, **desarrollar otra ley específica sobre la “Financiación de las Infraestructuras para una Movilidad Sostenible”**.

3 CRÉDITOS

Este estudio ha sido elaborado en la AET por el Grupo de Trabajo de Evaluación Normativa:

Coordinador del Estudio	José Antonio Magdalena Anda	Secretario de la Junta Directiva	Abogado especializado en Transporte	
Asesor	Rosa M. Arce Ruiz	SOCIO PROTECTOR	Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y de la Ingeniería Civil	 
Asesor	Mario Aymerich Fabregat	Asociado	ICCP	
Coordinador Grupos de estudio de la AET	Juan Manuel Martínez Mourín	Vicepresidente	Ing Telecomunicación	



CIF: G28901296

Calle General Arrando 38, Madrid, 28010

info@aetransporte.org

www.aetransporte.org



www.linkedin.com/company/aetransporte



@AsocEspTransp