

La Estrategia de **Movilidad**

Segura • Sostenible • Conectada

Informe de análisis de la consulta pública sobre
el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible



es.movilidad



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



ÍNDICE

INFORME DE ANÁLISIS DE LA CONSULTA PÚBLICA SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	2
1. ACRÓNIMOS	3
2. CONTEXTO Y OBJETIVO	4
3. PRINCIPALES ESTADÍSTICOS	6
3.1 PARTICIPACIÓN	6
3.2 HISTOGRAMA POR FECHA DE REGISTRO	7
3.3 DISTRIBUCIÓN POR TEMÁTICA	7
4. PRINCIPALES RESULTADOS	8
4.1 ASPECTOS ECONÓMICOS	10
4.2 ASPECTOS TECNOLÓGICOS	12
4.3 ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES	14
4.4 GOBERNANZA, COMPETIVIDAD Y PRODUCTIVIDAD	15
4.5 ASPECTOS SOCIALES	17
5. CONCLUSIONES	19



INFORME DE ANÁLISIS DE LA CONSULTA PÚBLICA SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



1. ACRÓNIMOS

- APP** *Application* (aplicación de software diseñada para teléfonos inteligentes)
- CO₂** Dióxido de carbono
- COVID-19** Coronavirus disease 2019 o enfermedad por coronavirus
- DUM** Distribución urbana de mercancías
- GNC** Gas natural comprimido
- GNL** Gas natural licuado
- I+D+i** Investigación, desarrollo e innovación
- IRPF** Impuesto sobre la renta de las personas físicas
- IVA** Impuesto sobre el Valor Añadido
- MaaS** *Mobility as a Service* (Movilidad como servicio)
- MITMA** Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- TRL** *Technology Readiness Level* (nivel de madurez tecnológica)
- UE** Unión Europea
- VMP** Vehículos de movilidad personal
- VTC** Vehículos de turismo con conductor
- ZBE** Zona de bajas emisiones



2. CONTEXTO Y OBJETIVO

En el marco de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada se establece un proceso de consulta pública y participación ciudadana entre cuyas actuaciones se encuentra la recepción de propuestas y recogida de opiniones para el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Estas propuestas se canalizaron a través de un formulario de consulta pública accesible en la web del Ministerio del Transporte, Movilidad y Agenda Urbana desde el 22 de julio 2020 hasta el día 15 de noviembre 2020:

The screenshot shows the 'Formulario de consulta pública previa a la Ley de Movilidad' on the website of the Spanish Government. The page includes a navigation menu with categories like 'Ministerio', 'Transporte Terrestre', 'Carreteras', 'Ferroviario', 'Aéreo', 'Marítimo', 'Vivienda', and 'Geo-información'. The main heading is 'Formulario de consulta pública previa a la Ley de Movilidad'. Below this, there is a brief explanation of the consultation process. The form itself consists of several sections: 'Temas sobre los que tratará su aportación (sólo a efectos estadísticos)*' with a list of 10 topics; '¿Quién eres?*' with a dropdown menu; 'Nombre/Razón social*', 'Apellidos', and 'Correo electrónico:*' with input fields; 'Escriba aquí su aportación' with a large text area; 'Documentos adjuntos' with a file selection button and a note that files must be smaller than 2 MB; and a checkbox at the bottom for receiving electronic notifications.



Informe de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

El objetivo de este informe es presentar el balance final de este proceso participativo, destacando los resultados más relevantes prestando atención a los indicadores y resultados cuantitativos, y haciendo un análisis cualitativo de las aportaciones recibidas.

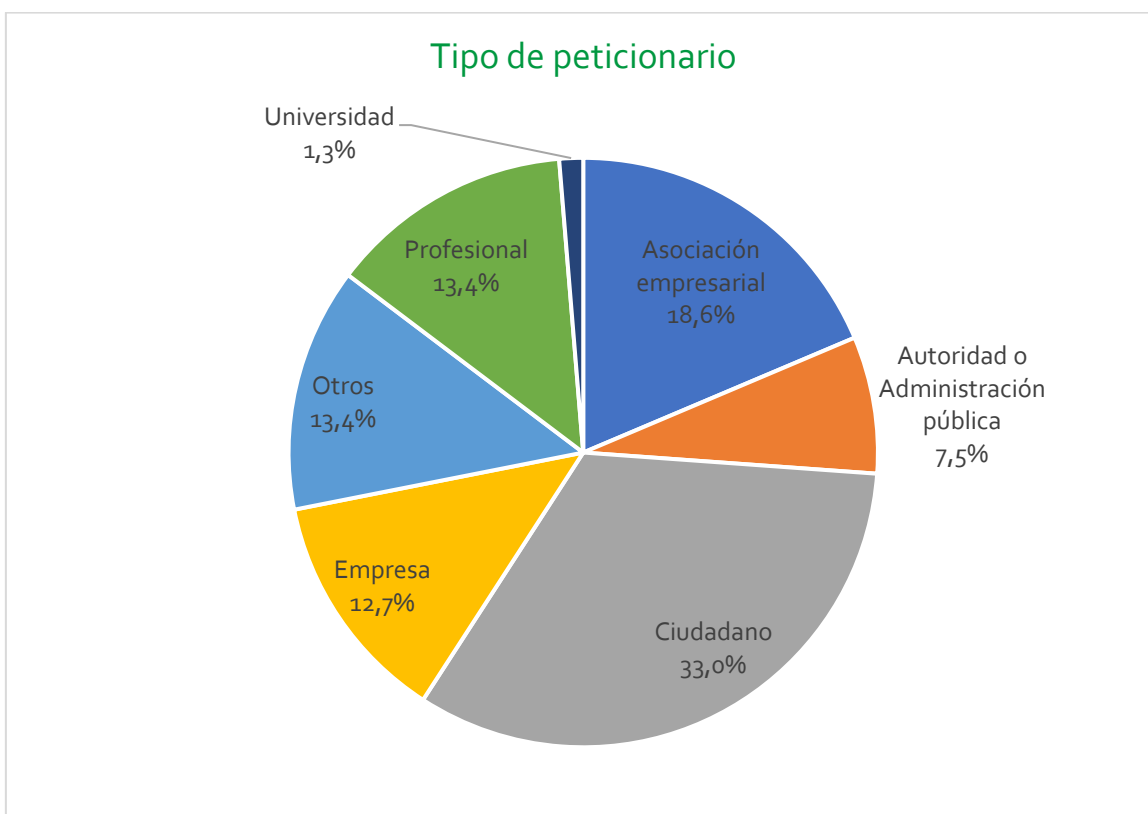
Este documento no pretende hacer valoraciones de las aportaciones recibidas, sino que expone, de forma sintética y siguiendo un criterio de neutralidad, un resumen de los resultados de la consulta pública. Algunas contribuciones pueden no ajustarse al ámbito de la Ley, a las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o a los objetivos planteados, por lo que su inclusión en este informe no implica, en ningún caso, una valoración más o menos favorable respecto a su posible incorporación en el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.



3. PRINCIPALES ESTADISTICOS

3.1 PARTICIPACIÓN

El formulario de consulta pública ha estado abierto a contribuciones durante aproximadamente cuatro meses, desde el 22 de julio hasta el 15 de noviembre de 2020. Se han recibido un total de 306 aportaciones diferentes, de distintos tipos de peticionarios y participantes, según se describe a continuación:

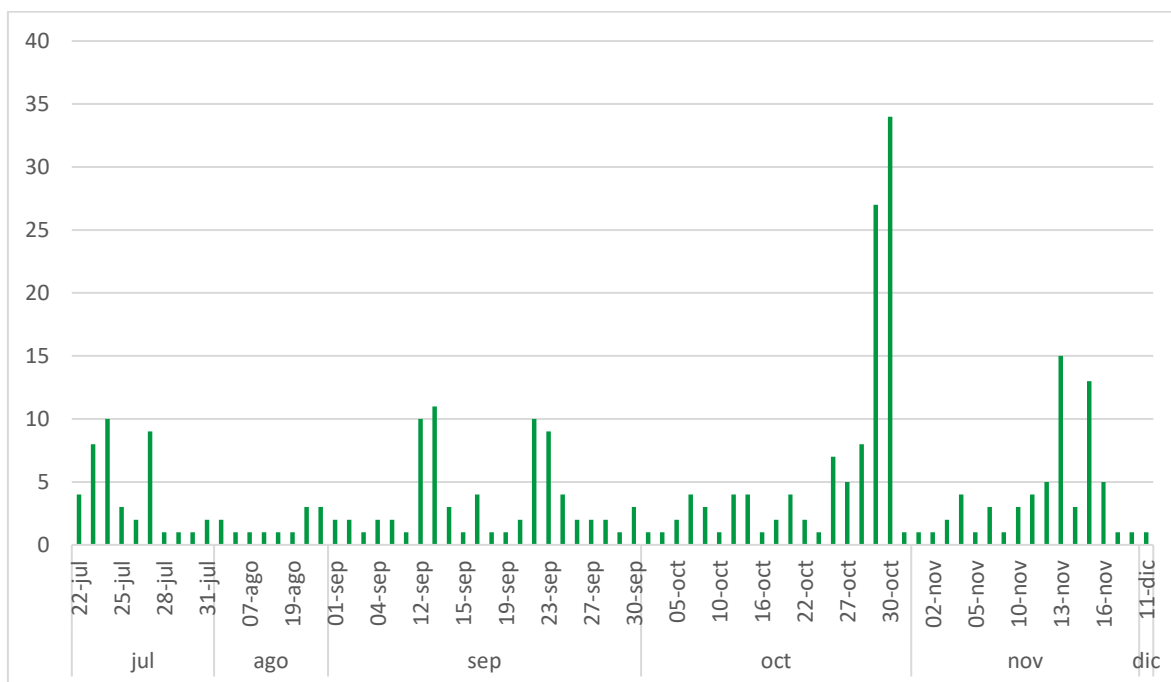


Tipo de Peticionario	Cuenta de Tipo Peticionario
Asociación empresarial	57
Autoridad o Administración pública	23
Ciudadano	101
Empresa	39
Otros	41
Profesional	41
Universidad	4
Total	306



3.2 HISTOGRAMA POR FECHA DE REGISTRO

La recepción de peticiones se produjo de acuerdo con el siguiente histograma, donde los picos se corresponden con hitos relevantes del proceso: inicio de la consulta, eventos significativos (anuncios del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y celebración de la Semana de la Movilidad, en septiembre) y finalización del proceso (inicialmente previsto el 30 de octubre, finalmente prorrogado hasta el 15 de noviembre):



3.3 DISTRIBUCIÓN POR TEMÁTICA

Solo 35 aportaciones (11,8%) se han identificado en el formulario de registro dentro de un único tema (de los 12 propuestos en el formulario), mientras que el resto (88,2%) se han identificado en varios temas simultáneamente.

Además, se ha observado que, con independencia de los temas seleccionados en el formulario, las aportaciones realizadas desarrollaban propuestas en temas que no siempre coincidían con los indicados en el formulario. Por ello, a efectos estadísticos, no se han considerado el dato de "Temas sobre los que tratará su aportación" del formulario de registro.



4. PRINCIPALES RESULTADOS

Para el análisis de resultados, se han considerado cinco bloques temáticos:

1. **Aspectos económicos**, incluyendo temas como: fiscalidad, financiación, subvenciones, planificación/financiación de infraestructuras.
2. **Aspectos tecnológicos**: innovación, digitalización, automatización...
3. **Aspectos medioambientales**, entre los que se incluyen movilidad sostenible, descarbonización, eficiencia energética, reducción de emisiones...
4. **Gobernanza, competitividad y productividad**: normativa homogénea, coordinación entre Administraciones, intermodalidad, logística, DUM, VMP, taxi y VTC...
5. **Aspectos sociales**, relativos a sensibilización y formación, movilidad para todos, movilidad segura, movilidad rural...

La correspondencia entre cada una de las once políticas públicas que constituyen el objeto principal de la ley (incluidas en los temas del formulario de participación) y los cinco bloques temáticos de análisis, sería la siguiente:

1. Aspectos económicos	2. Aspectos tecnológicos	3. Aspectos medioambientales	4. Gobernanza, competitividad y productividad	5. Aspectos sociales
Fiscalidad del transporte	Investigación e innovación en transporte y movilidad	Regulación para el fomento de la movilidad sostenible	Regulación de la logística y distribución urbana de mercancías	Regulación en materia de sensibilización y formación en movilidad sostenible
Financiación del transporte	Digitalización y automatización del transporte y datos abiertos		Mejora de la competitividad del transporte y otras medidas sectoriales	
Otras subvenciones y ayudas al transporte			Instrumentos para la gobernanza y participación pública de la movilidad	
Planificación y financiación de las infraestructuras del transporte				

Como se ha indicado anteriormente, muchas de las aportaciones recibidas incluyen propuestas en varias temáticas simultáneamente. Esto mismo se observa a través del análisis realizado



Informe de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

sobre los cinco bloques temáticos. Así, de las 306 aportaciones recibidas, se han identificado un total de 647 propuestas, distribuidas como se indica en las siguientes tablas:

Tipo	Número Aportaciones	Número Propuestas
Asociación empresarial	57	149
Autoridad o Administración pública	23	61
Ciudadano	101	131
Empresa	39	109
Otros	41	129
Profesional	41	54
Universidad	4	14
Total	306	647

Tipo	Número Propuestas	1. Aspectos económicos	2. Aspectos tecnológicos	3. Aspectos medioamb.	4. Govern., compet. y productividad	5. Aspectos sociales
Asociación empresarial	149	47	27	19	38	17
Autoridad o Adm. Pública	61	16	9	9	18	9
Ciudadano	131	33	12	24	37	25
Empresa	109	27	23	18	24	17
Otros	129	30	17	24	31	27
Profesional	54	17	6	9	15	8
Universidad	14	4	3	3	2	2
Total	647	174	97	106	165	105

Se observa predominancia en las propuestas relativas a “Aspectos económicos” (bloque temático 1) y “Gobernanza, competitividad y productividad” (bloque temático 4). También una mayor cantidad de propuestas realizadas por las asociaciones empresariales respecto a otros perfiles de participantes.

Algunas consideraciones previas sobre el análisis realizado:

- Muchas de las propuestas recibidas pueden considerarse recurrentes porque se repiten, en esencia, en varias de las aportaciones recibidas, en cuyo caso, se ha tratado de respetar una redacción genérica que las englobe a todas ellas.



Informe de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

- En otras ocasiones, se han recibido propuestas divergentes o incluso antagónicas, sobre temas concretos, en cuyo caso también se ha tratado de reflejar este hecho en el propio enunciado de la propuesta.
- También se han recibido algunas propuestas originales y únicas, que igualmente han sido tenidas en cuenta.
- Podría considerarse que algunas de las propuestas recibidas exceden las competencias del MITMA o los objetivos de la propia ley, e incluso que no se ajustan a la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada. En cualquier caso, todas han sido analizadas y consideradas para la elaboración de este informe y quedan reflejadas en el mismo, en la medida en que el ejercicio de síntesis realizado lo ha permitido¹.
- En todo caso, se ha mantenido siempre un criterio de neutralidad para reflejar objetivamente el resultado de la consulta realizada, respetando todas las propuestas recibidas.

A continuación, se presentan, agrupadas en cada uno de los cinco bloques temáticos, las propuestas más relevantes de la consulta sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

4.1 ASPECTOS ECONÓMICOS

En lo relativo a los aspectos fiscales:

- Muchas empresas y asociaciones empresariales proponen **deducciones fiscales** que favorezcan las inversiones encaminadas a la reducción de emisiones, descarbonización y renovación de flotas, complementadas con ayudas para fomentar la investigación de nuevas tecnologías relacionadas con estos temas. Algunas empresas proponen que estas deducciones fiscales se extiendan no solo a la adquisición de activos, sino también al arrendamiento operativo, a través de fórmulas como el renting o el leasing de vehículos.
- Otras empresas proponen deducciones fiscales para empresas que desarrollen **planes de transporte al trabajo y/o inversiones en iniciativas de movilidad sostenible** de empleados (bicicletas, coche compartido, transporte colectivo, vehículos cero emisiones, etc.).
- Algunas Administraciones Públicas solicitan una deducción en el tramo estatal del IRPF por la compra de **bicicletas y vehículos de movilidad personal**, así como rebajas en el IVA de estos medios de transporte.
- Sectores empresariales específicos, como las empresas gasistas y de hidrocarburos, coinciden en que la fiscalidad y las subvenciones se apliquen con el objetivo de conseguir la neutralidad climática, pero respetando el principio de **neutralidad tecnológica**, para que sean los consumidores los que elijan la

¹ Aproximadamente el 50% de las aportaciones de la consulta tienen adjunto un fichero con información que desarrolla el contenido de las propuestas, complementando el texto previsto en el formulario de registro. El total de ficheros adjuntos a las propuestas se compone de más de 1.500 páginas, que han sido analizadas íntegramente. Con estos datos, queda ilustrado el esfuerzo de síntesis realizado para la elaboración de este informe.



Informe de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

tecnología que más les convenga. Estas empresas consideran que también aportan tecnologías que reducen las emisiones de CO₂ y son más eficientes económicamente (ya disponen de muchas infraestructuras), al menos en el corto plazo.

- En general, se acepta la **entrada en la senda de una fiscalidad verde** centrada en la reducción de emisiones, siguiendo el principio de “quien contamina, paga”. No obstante, algunos sectores concretos (transporte de mercancías por carretera, por ejemplo) consideran que faltan alternativas energéticas competitivas y viables para descarbonizar su operativa en el corto/medio plazo y, por ello, no se debería imponer una fiscalidad verde, que resultaría muy perjudicial para su actividad. Algunas aportaciones también recuerdan la actual estructura del parque de vehículos en España y la necesidad de que se haga una transición justa que no incida desfavorablemente en el incremento de desigualdades sociales.

En cuanto a la financiación y subvenciones:

- Las empresas y asociaciones empresariales reclaman **sistemas de financiación** más estables y predecibles que permitan planificar servicios con un horizonte mayor.
- También se piden **modelos claros y estables de colaboración público-privada**.
- Algunos colegios profesionales plantean la necesidad de encontrar mecanismos de **financiación extrapresupuestaria** para la red de autovías de alta capacidad del Estado, considerando que el pago por uso sería la fórmula más relevante y conveniente. En este sentido, algunas aportaciones plantean el **pago por uso de infraestructuras**, mientras que otras que la rechazan frontalmente o con matices (solo para vehículo privado motorizado, solo para extranjeros, etc.).
- También hay propuestas sobre nuevas formas de **financiación del transporte público**, basadas en la creación de tasas sobre el uso del vehículo privado, como aparcamiento en la calle. Algunas propuestas solicitan que se amplíe la actual participación del Estado en la financiación del transporte urbano en las ciudades y áreas metropolitanas, con criterios homogéneos y coherentes.
- Respecto a la implantación de **peajes urbanos** para acceso a las ciudades, parece haber más consenso sobre su implantación. En general, las propuestas a favor consideran que deben tenerse en cuenta las características del vehículo, su ocupación y/o el nivel de congestión y contaminación.
- Varias propuestas proponen mecanismos de financiación para desarrollar una **movilidad inclusiva**, que favorezca a usuarios y conductores con discapacidad, o con subvenciones en el transporte público para colectivos desfavorecidos.

Con respecto a la planificación e infraestructuras:

- En general hay coincidencia en que se priorice la **planificación de infraestructuras y las acciones relacionadas con la movilidad sostenible**. Se mencionan como posibles acciones que incidirían en la descarbonización del transporte, las



Informe de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

siguientes: carriles reservados a vehículos de alta ocupación y transporte colectivo; despliegue de infraestructuras de recarga y suministro de energías alternativas; programas de mejora de movilidad peatonal, ciclista y vehículos de movilidad personal; mejora de conexiones viarias con centros logísticos, puertos y nodos; mejora de conexiones viarias con centros sanitarios y centros escolares; repavimentación de carreteras, etc. También se considera prioritario finalizar infraestructuras de conexión con Europa (como el corredor mediterráneo) y las interconexiones entre modos de transporte (en aeropuertos, estaciones, etc.).

- También hay propuestas para desarrollar **aparcamientos de disuasión** en la periferia urbana, que faciliten la transferencia del usuario del vehículo privado al transporte público y al vehículo compartido para la entrada a las grandes ciudades.
- Hay propuestas para potenciar la redacción de **Planes de Movilidad Urbana Sostenible**, haciéndolos obligatorios para todos los municipios a partir de un cierto número de habitantes, para las áreas metropolitanas o, en su caso, provincias o comunidades autónomas.
- Otro de los aspectos en los que coinciden muchas propuestas es en la necesidad de que la ley incida en las **transformaciones urbanísticas** futuras para conseguir una integración espacial de funciones (residencia, trabajo, educación, servicios y equipamientos) que minimice los desplazamientos necesarios de la población. La coordinación e **integración de las estrategias territoriales/urbanísticas y las de movilidad/transportes** serían la clave de la sostenibilidad, debiéndose tratar o identificar en los planes urbanísticos, las influencias del modelo de movilidad óptimo para incorporar criterios o medidas recomendadas de ordenación y planificación urbanística. En general, hay consenso en la necesidad de transformar el espacio urbano en más sostenible, con redes ciclistas, estacionamientos disuasorios, intercambiadores de transporte público y más espacio para el peatón.
- Parece haber consenso en la necesidad de priorizar el **mantenimiento, mejora y modernización de infraestructuras existentes**, respecto a la construcción de obra nueva, e incluir acciones para reciclaje de infraestructuras en desuso, reconvirtiéndolas a otros usos (vías verdes, carriles bici interurbanos, etc.).
- Recurrentemente se pide el desarrollo de **infraestructuras de distribución y recarga de energías limpias** (recarga eléctrica, hidrogenadas, incluso GNC y GNL). Se hace hincapié en la elaboración de un plan nacional de puntos de recarga eléctrica, con un calendario y objetivos de despliegue, al considerarse insuficiente la red actual de puntos de recarga eléctrica.

4.2 ASPECTOS TECNOLÓGICOS

Con relación a los modelos de datos e integración:

- Se pide que la nueva ley apueste por la **digitalización y modernización** de los servicios de todos los modos de transporte, para mantener una estrategia innovadora que permita adaptarse a los cambios.



Informe de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

- Se propone que se consoliden **modelos de datos estándar** para las plataformas de reserva e intermodalidad (MaaS), y facilitar el desarrollo del análisis de Big data, aplicaciones móviles, páginas web y uso de medios sociales.
- Estandarización del modelo de datos de la **información en cadenas logísticas**.
- Definir protocolos homogéneos que faciliten la **compartición de información de transporte** entre los operadores, autoridades del transporte y prestadoras de servicios de movilidad.
- También se considera necesario prever formas de **conexión digital entre los operadores de transporte y las autoridades locales**.
- Hay interés por incorporar en la ley otros **aspectos de la I+D** incluyendo vehículo autónomo, blockchain, drones, ciberseguridad, etc. Se propone fomentar planes de I+D+i para empresas de transporte de mercancías, con temas como la electrificación, vehículos automatizados y conectados, tecnologías de baterías...
- Incluir la interacción **infraestructura-medio de transporte-usuario** como elemento clave para la captación de datos que permitan obtener información para una movilidad más sostenible.
- **Conectividad** para una movilidad segura (ecall, accidentalidad, gestión del tráfico) y sostenible (eficiencia, flujos mercancías, intermodalidad).

Con respecto a la realización de estudios e informes:

- Promover ayudas por parte de la Administración para la elaboración de **estudios e informes** que ayuden a comprender y conformar los nuevos esquemas de movilidad, comparando buenas prácticas internacionales y proponiendo líneas de acción para mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad.
- Estudio del uso de **sistemas de movilidad activa** y sus efectos en la salud (infancia y ciudadanos) para contar con evidencias para la toma de decisiones.
- Incentivar **proyectos de demostración y concienciación** de la viabilidad de **energías alternativas**. En la parte de tecnologías alternativas de combustibles, con hidrógeno renovable o baterías eléctricas, será necesario tener en cuenta el TRL ("Technology Readiness Level" o nivel de madurez tecnológica) actual y una perspectiva de corto-medio plazo.

En cuanto a la ciberseguridad:

- Impulso de la ciberseguridad como garantía de **protección y seguridad de las infraestructuras críticas** y protección de los derechos de los usuarios de los nuevos desarrollos y tecnologías, en lo concerniente a **protección y uso de datos personales**.
- Asegurar la privacidad personal y evitar el control y recopilación de datos innecesarios.



Informe de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

En lo relativo a desarrollos dirigidos al ciudadano:

- Innovación en sistemas de entretenimiento a bordo.
- Estandarización de **medios de pago digital** a nivel estatal, tanto de transporte público, coche compartido, puntos de recarga, préstamo de bicicletas, etc.
- Los usuarios de transporte público solicitan avanzar hacia la **integración de títulos de transporte** que facilite el pago y acceso a distintos modos. En Cercanías, se solicita la reducción de costes y la modernización los sistemas de información y pago.
- Se solicita el apoyo de las autoridades responsables de la sostenibilidad y movilidad en ciudades a la puesta en marcha de **plataformas digitales que faciliten información a los ciudadanos**, en diferentes ámbitos: adquisición, embarque y gestión de títulos de transporte; información en tiempo real de transporte público y transporte a demanda; plataforma que ayude a compartir viajes en coche al trabajo; contratación de taxis y determinación de tarifas por anticipado, etc.
- Como aportación original, un ciudadano propone una plataforma que integraría el transporte público y privado (vehículo compartido). Propone que los usuarios puedan usar indistintamente el transporte público o un coche compartido, en función de sus necesidades. Los coches compartidos configurarían **líneas de autobús virtual** que complementarían las rutas del transporte público. El sistema se utilizaría con el abono transporte y una APP en el móvil.
- Desarrollar APPS de movilidad urbana adaptadas a las **necesidades específicas de las personas con discapacidad**.

4.3 ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

Con relación a la movilidad urbana:

- En el ámbito urbano, se apuesta por priorizar el **transporte público** y hacerlo más sostenible (vehículos de bajas emisiones, flotas de autobuses eléctricos, ampliación de metro y cercanías ferroviario, ...), reforzado con propuestas para restringir el uso del vehículo privado a motor (limitación de aparcamientos en superficie, peajes urbanos, implantación de ZBE, más espacios peatonalizados, etc.) e impulsar la **intermodalidad urbana**, favoreciendo el uso de transportes colectivos vertebrales y todos los que les aportan la capilaridad necesaria para los desplazamientos puerta a puerta, desde el vehículo individual (privado, compartido o público) hasta los dispositivos de micromovilidad (privados o compartidos).
- También hay numerosas propuestas a favor de la **movilidad activa** (peatonal, ciclista, patinetes) en el ámbito urbano y favorecer su **integración con el transporte público** (más aparcabici en estaciones, espacio reservado a bicicletas/patinetes en los trenes, etc.).
- Otras propuestas se orientan a promover medidas que reduzcan la movilidad laboral (**teletrabajo, flexibilidad horaria**, fiscalidad ambiental y **planes de movilidad** sostenible en las empresas...).



Informe de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

Con respecto a la descarbonización y movilidad sostenible:

- En relación con la movilidad sostenible, ciudadanos y empresas defienden el potencial de los sistemas basados en **vehículos de alta ocupación y uso compartido** de vehículos. Algunas asociaciones de taxistas proponen implantar la modalidad de taxi compartido (carpooling, pago por plaza). Otras empresas solicitan una definición clara de los servicios de movilidad compartida y que incluyan en ellos el alquiler de vehículos.
- Hay un claro consenso en la necesidad de potenciar la incorporación de **vehículos de bajas emisiones al parque** y sustituir los más contaminantes, impulsando de forma decidida el despliegue de puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos.
- En cuanto a la **movilidad sostenible en bicicleta**, hay múltiples aportaciones orientadas a fomentarla, reclamando una transformación del espacio urbano para hacerlo más sostenible, con más redes ciclistas, carriles-bici, aparcamientos para bicicletas (incluso obligatorios en nuevas viviendas y centros escolares). También se proponen beneficios fiscales en este mismo sentido: para las empresas de reparto ciclogísticas, para empresas que promuevan la bicicleta para desplazamientos de sus empleados, para la adquisición de bicicletas, etc. Otra petición recurrente es la necesidad de facilitar la intermodalidad de la bicicleta con el transporte público. Varias aportaciones reclaman, adicionalmente, que se **homogeneice la normativa básica sobre bicicletas y VMPs**.
- Es una petición general que se potencie el **ferrocarril como opción principal para el transporte de mercancías**. Entre las diferentes propuestas destacan las orientadas al impulso de las actuaciones de **interconexión de los diferentes modos con el ferroviario** o el **impulso económico y fiscal a los prestadores** de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril.
- También hay propuestas concretas que inciden en la necesidad de una revisión específica en los sectores aéreo, marítimo y transporte por carretera, para el uso de combustibles alternativos y hacia un modelo descarbonizado.

4.4 GOBERNANZA, COMPETIVIDAD Y PRODUCTIVIDAD

Respecto a la regulación de la logística y distribución urbana de mercancías:

- Desde las empresas y asociaciones empresariales se pide que la ley sirva para **homogeneizar la normativa entre distintos territorios**. En este sentido, se hace hincapié en la normativa relativa a DUM (distribución urbana de mercancías), cuya regulación depende de las entidades locales y se aprecia un escenario de dispersión y heterogeneidad normativa. Se estima necesaria mayor uniformidad regulatoria en el ámbito nacional (nivel estatal, comunitario y local), y a nivel externo (integración con las directivas de la UE). También se plantea la necesidad de homogeneizar la normativa relativa a la movilidad personal.



Informe de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

- Varios organismos también coinciden en la necesidad de establecer **criterios comunes y homogéneos entre administraciones**, eliminando barreras administrativas y potenciando la interoperabilidad. Varios Ayuntamientos por su parte proponen la creación de un marco legislativo claro y estable, que permita a las ciudades desarrollar sus actuaciones a nivel urbano con seguridad jurídica.
- Sin incidir en las competencias de los entes locales, las asociaciones empresariales proponen que la nueva normativa recoja el marco general para el **acceso a núcleos urbanos con restricciones**, así como los espacios de carga y descarga de entrega de paquetería.
- También se propone que se fomenten los **concentradores logísticos** que ayuden a la gestión más eficiente de la logística del transporte, a diferentes niveles (regional, barrio, en polígonos industriales, etc.).
- Otras solicitudes reiteran el fomento de **flotas cero emisiones para DUM**, aunque el sector empresarial considera que debe hacerse gradualmente, teniendo en consideración el actual parque de vehículos de transporte, la crisis económica generada por la COVID-19 y la necesidad de más puntos de recarga eléctrica. Algunas aportaciones también proponen que se fomente el uso de la **bicicleta y micromovilidad** para la DUM de última milla.
- Varias propuestas coinciden en que en la ley debería considerar la **DUM como un servicio esencial y prioritario**, con un marco regulatorio claro.

En cuanto a la mejora de la competitividad del transporte y otras medidas sectoriales:

- Diferentes asociaciones del taxi solicitan que la ley aborde una **nueva regulación para el sector del taxi**.
- Algunas asociaciones empresariales proponen que se redefinan las **ecoetiquetas**, de manera que puedan incorporar los camiones/vehículos industriales como destinatarios diferenciados, en lo referente a las condiciones de accesibilidad a las ciudades. Consideran que no existe aún oferta de vehículos cero emisiones para camiones y que la elevada incertidumbre tecnológica hace difícil realizar inversiones que tienen largos periodos de amortización.
- Las empresas de **movilidad compartida** consideran que actualmente existe confusión e inseguridad jurídica entre usuarios y compañías de carpooling, por lo que proponen que la ley incluya una definición del concepto de carpooling y establezca diferentes medidas de apoyo para los servicios de movilidad compartida (financiación, deducciones fiscales, subvenciones, carriles y estacionamiento reservados para vehículos compartidos, etc.). También consideran que un incentivo en los planes de transporte sostenible al trabajo de las empresas o el desarrollo de plataformas digitales (para compartir viajes al trabajo) serían positivas para esta modalidad de economía colaborativa.



Sobre la gobernanza y la participación pública:

- Existe un interés generalizado por **participar en los instrumentos de gobernanza** relativos a la movilidad sostenible y financiación del transporte. Se considera que la ley debe establecer mecanismos comunes de toma de ciertas decisiones sobre movilidad, **consensuadas con los sectores implicados**, con participación de la sociedad civil y **coordinadas desde MITMA** a todos los niveles administrativos.
- Se propone que la normativa se base en **consultas preliminares, evaluación de impactos, datos de tráfico y diferentes necesidades** de transporte (por ejemplo, vehículos con control de temperatura para mercancías especiales, horarios para distribución a hospitales, farmacias, etc.).

4.5 ASPECTOS SOCIALES

En cuanto a la sensibilización y formación:

- Se demandan **nuevas titulaciones para dotar al sector de personal especializado** y hacer éste más atractivo. Asimismo, se solicita la revisión de algunos títulos e itinerarios formativos a fin de adaptarlos a la nueva movilidad. También, en relación con la formación, se reclama potenciar la formación continua de los profesionales del sector que facilite su adaptación a nuevos escenarios tecnológicos del transporte y la movilidad (transformación digital, conducción autónoma, conducción eficiente, sistemas de asistencia a la conducción, etc.).
- También se proponen **campañas de sensibilización y formación** sobre múltiples aspectos relacionados con propuestas recibidas: compartir la calzada y circular con bicicletas y VMP, promoción del transporte público, vehículos cero emisiones, energías alternativas, fomento de movilidad sostenible e inclusiva, movilidad eléctrica, seguridad vial, micromovilidad, sensibilización respecto a las necesidades de personas con discapacidad o colectivos vulnerables, etc.

Con respecto a la movilidad para todos:

- Las asociaciones representantes de **personas con discapacidad** reclaman el **reconocimiento de la accesibilidad universal en la movilidad** y la necesidad de incorporar transversalmente en los diferentes agentes implicados **la idea de accesibilidad como cadena**, en cada una de las etapas del transporte y la movilidad personal.
- En entornos rurales se proponen soluciones de **transporte a demanda**, que hagan más eficiente el transporte en zonas de baja densidad de población, así como el establecimiento de unos niveles de servicio mínimo para acceso al transporte público y asegurando una flota plenamente inclusiva. También hay alguna propuesta relativa a la recuperación de líneas de tren en desuso para conectar zonas rurales.



Informe de análisis de la consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible

Sobre movilidad segura:

- En la consulta realizada se observa una preocupación por el aspecto de la seguridad, no solo en cuanto a la variedad y recurrencia de las propuestas recibidas, sino también para que quede reflejado de forma explícita y reiterada en la redacción del texto de la ley y de sus propios objetivos.
- Múltiples propuestas relativas a mejorar la **seguridad vial**: construcción de carriles bici segregados, sanciones mayores a automóviles que no respeten las normas o pongan en peligro a otros usuarios, resaltar el concepto de movilidad segura en todos los aspectos de la ley, valorar la inclusión de sistemas de seguridad en vehículos en los concursos públicos, exigencia por ley de niveles de seguridad y resiliencia para infraestructuras de transporte, limitaciones de velocidad más restrictivas, mayor protección a ciclistas y usuarios/colectivos más vulnerables, etc.



5. CONCLUSIONES

La valoración global del proceso de consulta pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible ha sido muy positiva. Se ha recibido un número considerable de aportaciones (306), de muy distintos tipos de petitionarios (empresas, asociaciones empresariales, profesionales, ciudadanos, Administraciones Públicas, etc.), que demuestran el interés general que la futura Ley de Movilidad Sostenible despierta en la sociedad española. Además, se ha puesto de manifiesto la importancia de la comunicación activa a lo largo del proceso, ya que las puntas de participación han coincidido con las fechas en las que se han producido anuncios y con las de cierre inicial y final del proceso de consulta.

Todas las aportaciones recibidas han resultado útiles para el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y serán tenidas en cuenta, en mayor o menor medida, para el desarrollo de la norma. La consulta pública ha permitido no solo corroborar que el planteamiento inicial del Anteproyecto está en sintonía con las preocupaciones y propuestas de gran parte de la ciudadanía, sino también recopilar e identificar aportaciones de gran interés sobre las políticas públicas que constituyen el objeto principal de la ley.

El análisis de los resultados de la consulta se ha estructurado en cinco bloques temáticos, que han incluido:

- aspectos económicos,
- aspectos tecnológicos,
- aspectos medioambientales,
- gobernanza, competitividad y productividad,
- aspectos sociales

Se ha comprobado que muchas de las propuestas recibidas han sido recurrentes, porque se repiten, en esencia, en varias de las aportaciones; en otras ocasiones, se han recibido propuestas divergentes o incluso antagónicas, sobre temas concretos; también se han recibido aportaciones originales y únicas. En cualquier caso, como ya se ha indicado, todas han sido analizadas y tenidas en cuenta para la elaboración de este informe, desde una posición neutral, objetiva y respetuosa.

En este documento no se han llevado a cabo valoraciones sobre las aportaciones recibidas; éste se limita a exponer, de forma sintética, el resumen de los resultados de la consulta pública.

Finalmente, cabe añadir que algunas contribuciones recibidas pueden no ajustarse al ámbito de la Ley, a las competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o a los objetivos planteados, por lo que su inclusión en este informe no implica, en ningún caso, una consideración más o menos favorable respecto a su posible incorporación en el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.