



## COMUNICADO DE PRENSA

8 de abril de 2022

### ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL RECLAMAN AL MITMA INCLUIR OBJETIVOS CONCRETOS DE DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE EN SU ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

**Esta ley debe dar prioridad a la financiación del transporte público y concretar las vías de financiación del Fondo Estatal para el Sostentamiento de la Movilidad**

Una de las principales carencias del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible es la falta de objetivos concretos y cuantificables para lograr con éxito la descarbonización del sector del transporte. Así lo manifiestan las organizaciones que suscriben este comunicado, que, tras haber analizado el Anteproyecto, reclaman al Gobierno que incluya en el articulado de esta ley la obligación de conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad lo antes posible y, siempre, antes del 2050. Del mismo modo, también apuntan a la necesidad de incluir objetivos ambiciosos e intermedios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del sector transporte en 2030 y 2040 en relación a los niveles existentes en 1990.

El 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 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), que tiene que ser revisado al alza en 2023, expone como objetivo lograr una reducción de 27 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>-eq en el transporte para 2030, lo que supondría una reducción del 33% de las emisiones en este sector. Este Anteproyecto no incluye una vinculación legislativa con el PNIEC.

*“Resulta decepcionante que la tan esperada Ley de Movilidad Sostenible no marque una hoja de ruta clara para lograr la descarbonización del transporte, cuando este sector es ya el que más contribuye a las emisiones de gases de efecto invernadero en España”*, manifiestan estas organizaciones. Este sector fue responsable del 29,1% del total de esas emisiones 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.

Otra incoherencia del citado anteproyecto con respecto a la emergencia climática es su consideración del gas natural (un combustible fósil cuya práctica totalidad España tiene que importar) como “energía alternativa”, cuyo uso se fomenta explícitamente para el transporte marítimo y debería de ser, no solo no promovido, sino eliminado a corto plazo. Además, en las

definiciones, Art. 2.k), se considera incomprensiblemente a la cogeneración, que normalmente utiliza gas natural, como energía eléctrica renovable. El gas natural, mayoritariamente compuesto de metano (CH<sub>4</sub>), 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 CO<sub>2</sub> pero además es un gas de efecto invernadero en sí mismo, 87 veces más potente que el CO<sub>2</sub> en una perspectiva de 20 años.

*“En lugar de apostar por el gas natural, el Gobierno debería fijar en la Ley de Movilidad Sostenible un objetivo obligatorio de suministro de combustibles verdes cero emisiones (hidrógeno verde y otros obtenidos a partir de él, como el amoníaco verde) mínimo del 6% para 2030 para los barcos”, añaden estas organizaciones.*

Estas organizaciones reclaman también que la ley dé prioridad a la financiación del transporte público y a concretar las diferentes vías de financiación del Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad, cuya creación anuncia.

En este sentido, las organizaciones firmantes lamentan que el MITMA haya eliminado la parte de la financiación del transporte público del título de esta ley. No solamente éste era el título original que tenía en consultas previas de 2020, sino que además así se refería a ella la Ley 27/2021 de Cambio Climático y Transición Energética. Así, por ejemplo, en su Disposición adicional sexta. TRANSPORTE FERROVIARIO, la Ley 7/2021 decía: “1. EL GOBIERNO PROMOVERÁ EL USO DEL FERROCARRIL DE VIAJEROS EN EL ÁMBITO DE LA FUTURA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, ESTABLECIENDO LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA SU FOMENTO FRENTE A MEDIOS DE TRANSPORTE MÁS CONTAMINANTES”.

*“Esta ley debería llamarse Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público. De hecho, la mayoría de países europeos tienen leyes dirigidas a tal fin. Sin aspectos legislativos concretos de financiación, la ley española puede quedar como una simple expresión de buenas intenciones”, mantienen.*

El Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible está en fase de información pública y formulación de alegaciones hasta el 13 de abril. Las organizaciones que suscriben este comunicado han analizado dicho anteproyecto y elaborado propuestas de mejoras al texto legal, que harán públicas a la sociedad y a las administraciones una vez acabado dicho plazo.

## **FIN DE COMUNICADO**

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
- Consejo de la Juventud de España - Alejandro García-Gil: 669 80 83 28
- ECODES - Helena Vizcay: 699 43 25 03 y Cristian Quílez: 699 66 49 50
- Ecologistas en Acción - Pablo Muñoz: 699 18 54 13 y Carmen Duce: 650 83 12 84
- Fundación Renovables - Ismael Morales: 605 25 64 72
- PTP - Daniel Pi: 678 67 56 51
- Transport & Environment - Carlos Bravo: 626 99 82 41
- WWF - Cristina Martín: 91 354 05 78 y 690 76 23 35