



COMUNICADO DE PRENSA

Valoración de la votación final en el Congreso de las enmiendas del Senado a la Ley de Movilidad Sostenible (LMS)

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE: 15 ENTIDADES DE LA SOCIEDAD CIVIL CELEBRAN LA INTRODUCCIÓN DE SUS PROPUESTAS SOBRE FINANCIACIÓN, ELECTROMOVILIDAD EN EL MEDIO RURAL Y TRENES NOCTURNOS

- Las entidades celebran que no hayan sido aprobadas la mayoría de las enmiendas que implicaban un retraso en la descarbonización del sector movilidad-transporte y un apoyo a combustibles fósiles.
- Además, reclaman al Gobierno que lleve a cabo la revisión de las etiquetas de la DGT para incluir las emisiones de CO₂ de los vehículos, pese a que el PP haya logrado sacar adelante la supresión de la disposición adicional relativa a este compromiso.
- Las entidades seguirán vigilantes desde sus respectivos ámbitos para que los compromisos adquiridos en esta ley se desarrollen lo antes posible.

Madrid, 14 de noviembre. Las quince entidades de la sociedad civil que suscriben este comunicado celebran la aprobación hoy en el Congreso de nuevas enmiendas de mejora de la Ley de Movilidad Sostenible que habían logrado introducir en el Senado, adicionales a las que ya habían logrado incorporar previamente durante el trámite parlamentario en el Congreso. Estas entidades agradecen a ERC, EH-Bildu, SUMAR y PSOE que hayan registrado enmiendas en el Senado aceptando las propuestas planteadas.

En concreto, han logrado que se aprueben las enmiendas siguientes:

- Aprobación de una nueva **Disposición adicional cuadragésimo cuarta. Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios.**

En este sentido, las entidades afirman que “**La movilidad sostenible en el medio rural es una de las grandes olvidadas de esta ley. La puesta en marcha de un Plan Estatal para el despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctricos en pequeños y medianos municipios es una medida muy oportuna y eficaz para avanzar en la descarbonización del transporte por carretera en el medio rural, donde la dependencia del coche de combustible fósil es mayor que en el medio urbano, entre otras razones, por la ausencia de una suficiente red de puntos de recarga eléctrica”.**

- Aprobación de una nueva **Disposición adicional cuadragésimo quinta. Financiación del transporte público.**

Si bien el texto de la LMS finalmente aprobado el 8 de octubre en el Pleno del Congreso incluía algunas disposiciones sobre financiación, estas eran muy incompletas y quedaban lejos del alcance que debería asumir la primera ley Estatal de movilidad sostenible, que en su formulación inicial también pretendía ser una ley de financiación del transporte público, concepto que quedaba explicitado en el propio título del proyecto de la ley, que luego se eliminó. Sin la financiación adecuada, es imposible asegurar una descarbonización del sector del transporte y una transición a los modos de movilidad sostenible, particularmente, del transporte público.

- Modificación de la **Disposición Adicional decimosexta: Promoción del transporte ferroviario de personas.**

Se ha logrado introducir que se incluya también el análisis de la posibilidad de **implantación de servicios ferroviarios nocturnos de largo recorrido para la conexión entre ciudades del territorio español** en el estudio que recogerá la viabilidad y posibilidad de implantación de servicios ferroviarios de conexión con los países europeos del entorno.

Además, las quince entidades celebran que se hayan mantenido otros logros conseguidos por la coalición durante la tramitación parlamentaria en el Congreso como, por ejemplo

- El compromiso en el Artículo 1. Objeto y finalidad de la ley de alcanzar la neutralidad climática del transporte en 2050 con la inclusión de objetivos concretos y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte para 2030 y 2040 respecto a los niveles de 1990 en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y de que la actualización de estos objetivos en el PNIEC sólo se pueda realizar al alza. **Esto supone que por primera vez se aplican objetivos de descarbonización total de un sector económico en particular.**
- **La obligación para las empresas con más de 200 empleados de elaborar planes de movilidad sostenible al trabajo. Inicialmente, el proyecto de ley tan solo contemplaba esa obligación para las empresas de más de 500,** las cuales apenas representan un 1% del total.

Sin embargo, estas entidades lamentan que el PP haya logrado sacar adelante la supresión de la Disposición Adicional decimoquinta. Estudio para la revisión de las etiquetas medioambientales de la Dirección General de Tráfico, mediante la cual el Gobierno, en el plazo de 12 meses desde la entrada en vigor de esta ley, debía presentar un estudio que analizará la necesidad de actualizar las etiquetas medioambientales de la Dirección General de Tráfico, teniendo en cuenta la evolución tecnológica de los vehículos, para solventar las deficiencias detectadas en materia de contaminantes e incluir las emisiones de CO₂ como criterio adicional.

“Confiamos en que el Gobierno siga adelante con el compromiso acordado con nosotros de llevar a cabo una revisión de las etiquetas de la DGT que incluya las emisiones de CO₂ de los vehículos, pese a que el PP, siguiendo las instrucciones de los lobbies de la industria de los combustibles fósiles, haya logrado suprimir esta necesaria disposición adicional”, manifestan los representantes de las 15 organizaciones sociales, sindicales, ecologistas y juveniles que conforman esta coalición.

Además, añaden que **“La Ley de Movilidad Sostenible constituye un paso adelante en la descarbonización del sector transporte-movilidad. A pesar de que la ley finalmente aprobada no presenta la ambición que nos hubiera gustado, contiene elementos significativos con capacidad real para reducir los impactos del sector y mejorar la vida de las personas, la salud pública y el medio ambiente. Desde nuestro colectivo seguiremos trabajando activamente para asegurar que los avances conseguidos se convierten en realidades concretas”**.

La Ley de Movilidad Sostenibles es una necesidad ya que el sector del transporte es, de forma indiscutible, el principal responsable de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en España. En 2024, este sector contribuyó con el 33,3 % del total de las emisiones de GEI, según los datos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. En particular, el transporte por carretera fue, por sí solo, el responsable del 32,1 % del total de dichas emisiones.

Además, el transporte es uno de los principales responsables de los altos niveles de contaminación atmosférica, especialmente en el ámbito urbano. Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, en 2022 se contabilizaron en España 30.000 muertes prematuras, 18.500 por partículas inferiores a 2,5 micras de diámetro (PM 2,5), 5.500 atribuibles al dióxido de nitrógeno (NO₂) y 6.100 por exposición a ozono troposférico.