

6. SEGURIDAD VIAL

6.1 Movilidad sostenible

Como ya se dijo en la memoria del año pasado, «en este punto estábamos cuando aparece el COVID-19. La primera y acertada respuesta de movilidad sostenible ha sido el Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición energética remitido por el Gobierno al Congreso el 19 de mayo (...). Es preciso, de otra parte, repensar con perspectiva histórica la ciudad y sobre todo la gran ciudad, pues tras la industrialización se añadió un modelo de intercambio de productos, bienes y experiencias con graves carencias de servicios y fracturas sociales que el COVID ha puesto al descubierto. Surge el planteamiento de recuperar o mejor aplicar el proyecto de la llamada ciudad de lo intangible basada en la cultura, proximidad, cuidado mutuo que está ya en el ideal de la movilidad sostenible a que aludimos (...) hay que insistir en la aplicación de la normativa europea reseñada sobre emisiones contaminantes y apoyar un imprescindible transporte colectivo destinado a las personas vulnerables por razones económicas, de salud, de discapacidad y de edad (...). Por eso parece necesaria, sin merma de la autonomía municipal del art. 140 CE, la anunciada Ley estatal de Movilidad que aborde las cuestiones básicas de la gestión de la circulación en las ciudades y que complemente el tan citado Proyecto de cambio climático (...)».

Lo que dijimos hace un año se ha cumplido en cuanto al nuevo modelo de movilidad que se está consolidando tras la COVID-19 con los consiguientes cambios normativos. Hay que decir que en la realidad diaria el uso del automóvil ha ido en creciente progresión, con el dato ya conocido de la antigüedad media del parque móvil español superior a 12 años, uno de los más envejecidos de la UE, la mayor presencia de motos que ayuda sin duda a la movilidad y la mejora del transporte público, incrementándose progresivamente la presencia de ciclistas y usuarios de VMP. Se ha aprobado por el Congreso el proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética. El objetivo de esta norma es ayudar a España a cumplir con sus compromisos internacionales en la lucha contra el cambio climático para alcanzar «antes de 2050» la denominada «neutralidad climática» (que el país solo emita los gases de efecto invernadero, GEI, que puedan ser absorbidos por los sumideros, por ejemplo, los bosques). Para ello, la norma establece una serie de metas intermedias y de medidas concretas, entre ellas para 2030 alcanzar un sistema eléctrico con, al menos, un 74%

de generación a partir de energías de origen renovable (frente al 40% de este momento).

Respecto a la movilidad se dice que en 2019, el último año del que hay datos oficiales, casi el 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero de España procedieron del sector del transporte, en gran medida del transporte por carretera. La ley aprobada intenta acompañar la tendencia de cambio en la movilidad que ya se está dando en la sociedad y el sector industrial hacia el vehículo eléctrico, fundamentalmente. De otra parte, todos los municipios de más de 50.000 habitantes deberán adoptar planes de movilidad sostenible que, entre otros asuntos, incluyan zonas de bajas emisiones similares a las puestas en marcha en Madrid y Barcelona que solo se podrán revertir con un informe favorable del Gobierno autonómico. Además, el Gobierno elaborará una ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, que también contemplará objetivos de penetración del ferrocarril en el transporte de mercancías en distancias superiores a los 300 kilómetros.

El Ministerio de Transportes tramita, en concordancia con este texto normativo, el Anteproyecto de Ley de Movilidad Urbana Sostenible y Financiación del Transporte bajo la idea de una Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada. Parte del derecho de todos a la movilidad ya citado en la Circular 10/2011 FGE como «derecho a la movilidad y libertad deambulatoria en un entorno seguro» y que, bajo nuestro punto de vista, puede conectarse con los llamados derechos constitucionales de tercera generación con fundamento en el art. 19 CE, referido a la libertad de circulación que no puede hacerse efectiva si no se cuenta con los medios necesarios y seguros para desplazarse. Se hace referencia a la esencial consideración y derechos de la mujer para evitar desigualdades de género y a los discapacitados bajo el prisma de su derecho de acceso universal a todas las formas de movilidad. Asimismo, se parte del principio de intermodalidad antes referido para conectar los transportes urbanos y por carretera con los aéreos, marítimos y ferroviarios sin olvidar el ámbito europeo.

El concepto de seguridad incluye la seguridad vial con una regulación normativa más severa, operacional, de las infraestructuras, frente a actos ilícitos y ciberseguridad, fomentando el uso de bicicletas y de los VMP, entre otras medidas con deducciones en el IRPF, el fomento del transporte público y reducción del uso del automóvil con peajes urbanos de acceso a las ciudades. Asimismo, investigación científica (coche autónomo, drones, *blockchain*, análisis *big data*), la formación en movilidad, planes de empresa, planificación y transformación

urbanísticas, intermodalidad urbana con resalte de los sistemas logísticos de distribución de mercancías, homogeneización normativa para la bicicleta, los VMP y aspectos básicos del transporte, coincidente con lo que venimos sosteniendo en las últimas Memorias y en esta, así como mejora de la señalización. Se propone reforzar la inspección de carreteras para detectar deficiencias. Todo ello sin olvidar el impacto medioambiental, pues los GEI producen unas 30.000 muertes prematuras al año. Sobre este Anteproyecto se está realizando un seguimiento como se expuso por el Fiscal de Sala y fiscales adscritos y se halla en fase de consulta pública.