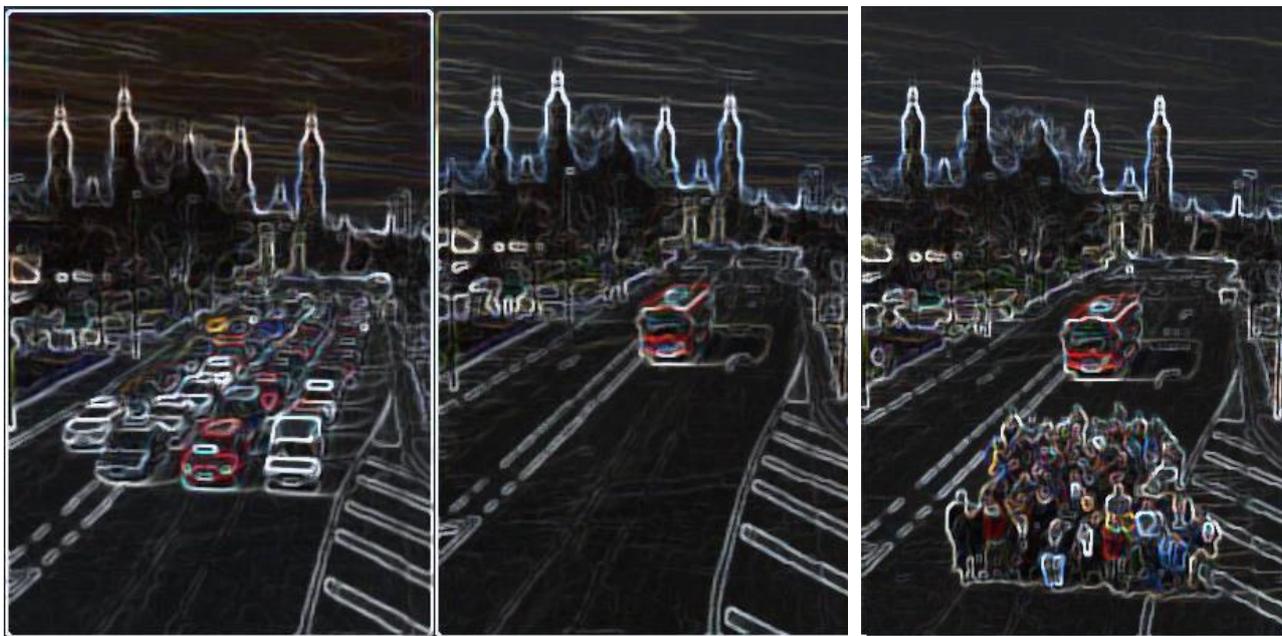


FORO CIUDADANO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ZARAGOZA

Propuestas del Foro Ciudadano de Movilidad Sostenible en relación a la **Consulta Pública** previa a la elaboración del **Anteproyecto de la Ley Aragonesa de Cambio Climático y Transición Energética del Gobierno de Aragón**



JULIO 2020

Desde el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Zaragoza, con motivo de la Consulta Pública previa a la elaboración del Anteproyecto de la Ley Aragonesa de Cambio Climático y Transición Energética, promovida por el Gobierno de Aragón, queremos hacer llegar nuestro interés de participación en el proceso de redacción de este a través de diversas propuestas que ayuden a fomentar y desarrollar los modos de transporte saludables, activos, seguros y sostenibles, generando así un nuevo modelo de movilidad y transporte, ya que el actual se considera causante de una importante cantidad de los gases de efecto invernadero y de partículas contaminantes expulsadas a la atmósfera, los cuales contribuyen a la aceleración del cambio climático y al rápido incremento de sus efectos nocivos directos para las personas, tanto desde el punto de vista sanitario como desde la sostenibilidad de las sociedades actuales tal y como las conocemos.

Por ello, desde el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Zaragoza creemos que se debe abandonar la idea, todavía imperante en la práctica, del automóvil particular como modo de transporte prioritario. Esta idea, asentada desde hace décadas en nuestra sociedad y todavía predominante en las políticas reales de movilidad, no resulta eficiente y sostenible, ni a efectos de huella ecológica ni de distribución modal y de reparto del espacio y recursos públicos y aporta una importante parte de las emisiones contaminantes asociada a los sectores difusos y en su lugar debe apostarse por un modelo de transporte y movilidad de nulas o bajas emisiones, como apunta la Estrategia Aragonesa de Cambio Climático 2030 (en adelante EACC 2030) elaborada por el Gobierno de Aragón.

Si bien es cierto, que las competencias municipales en materia de movilidad urbana son particularmente amplias y limitan el poder de acción de las comunidades autónomas a tal respecto, este Anteproyecto de la Ley Aragonesa de Cambio Climático y Transición Energética, promovido por el Gobierno de Aragón, puede sentar bases sólidas sobre las Directrices claras de actuación a emplear por parte de las diferentes Autoridades y Administraciones locales que quieran demostrar su compromiso ante la Emergencia Climática que nos aborda.

Sin embargo, en el ámbito autonómico sí que se dispone de competencias en materia fiscal y en cuanto a los desplazamientos metropolitanos e interurbanos, que pueden favorecer el uso de los modos de transporte saludables, activos y sostenibles en los núcleos urbanos y en sus conexiones interurbanas y cuenta con una amplia red de infraestructuras, propias y compartidas, que son promovidas y gestionadas por este. Este hecho convierte al Gobierno de Aragón en un agente fundamental a la hora de definir la planificación regional que quiere desarrollar en cada zona de la comunidad autónoma y cómo serán sus conexiones con las zonas rurales más despobladas.

También creemos que su papel dentro del fomento de desplazamientos interurbanos y a los centros de trabajo con nulas o bajas emisiones resulta imprescindible si realmente se quieren para potenciar estos desplazamientos más activos, saludables, sostenibles y seguros en la totalidad de la comunidad autónoma de Aragón. Entre otras labores, puede ayudar a entidades locales de menor entidad a desarrollar Planes para el fomento de una movilidad con nulas o muy bajas emisiones y tejer redes entre diferentes administraciones provinciales, comarcales y locales, persiguiendo así objetivos comunes.

De la misma forma, resulta necesaria la obtención de fondos y la firma de convenios de actuación con el gobierno estatal, las agencias europeas o las gestoras ferroviarias, para así poder reforzar y mejorar las redes y sistemas de transporte de mercancías y personas en tren, ya sean interprovinciales, autonómicos, estatales o internacionales, dado que este resulta un modo de transporte a potenciar para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones contaminantes debidas al transporte y la movilidad.

Desde el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Zaragoza, queremos reforzar nuestro interés por participar colectivamente en la redacción este Anteproyecto de la Ley Aragonesa de Cambio Climático y Transición Energética, promovido por el Gobierno de Aragón y para ello proponemos, en líneas generales, las siguientes medidas de actuación, que se encuentran íntimamente ligadas a las rutas de actuación definidas en la **Meta 3** de la EACC 2030, denominada **“Apostar por un modelo de transporte y movilidad de nulas o bajas emisiones”**.

En el siguiente cuadro se muestran las 5 rutas de referencia, en torno a las cuales estructuramos nuestras propuestas.

- 1) **Ruta de actuación 7: reducir los consumos y las emisiones específicas por unidad transportada.**
- 2) **Ruta de actuación 8: integrar la planificación territorial, ambiental y urbanística con la del transporte y la movilidad, con especial atención a la realidad rural.**
- 3) **Ruta de actuación 9: cambiar el actual reparto modal en el transporte de personas y mercancías, a modos con menores emisiones de GEI.**
- 4) **Ruta de actuación 10: promover transporte colectivo, accesible y efectivo, ofreciendo alternativas al vehículo privado.**
- 5) **Ruta de actuación 11: conseguir un cambio de modelo cultural de movilidad.**

1) Reducir los consumos y las emisiones específicas por unidad transportada.

a. Obtención de beneficios fiscales y subvenciones por el uso de formas de desplazamiento activo.

La Ley debería fijar beneficios fiscales en los tramos autonómicos para la compra de vehículos cero emisiones.

(*) Cuando hablamos de “vehículos cero emisiones” nos referimos a los automóviles (coches, furgonetas, motocicletas, camiones, autobuses etc...) que cuenten con la etiqueta correspondiente expedida por la DGT, y también a los medios de transporte activo con cero emisiones indirectas asociadas, como las bicicletas (de tracción eléctrica o mecánica), así otros modos de transporte personal menos contaminantes, como pueden ser los Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

También debería establecer medidas fiscales y/o financieras para incentivar la puesta en marcha de proyectos que generen una reducción real y significativa de emisiones causadas por el transporte.

Y debería establecer una aportación autonómica mínima para proyectos de infraestructuras de transporte sostenible, como líneas de transporte público de alta capacidad, vías ciclistas, zonas no motorizadas, etc.

b. Renovación de flotas de vehículos del Gobierno de Aragón y adquisición de vehículos activos y cero emisiones

Los desplazamientos realizados por parte del personal funcionario y los medios adscritos se realizan actualmente a través de vehículos privados motorizados. Por ello, se propone la renovación de la flota mediante la sustitución de dichos vehículos por otros que resulten menos contaminantes, para los desplazamientos metropolitanos e interurbanos, así como la incorporación de bicicletas y/o VMPs para los desplazamientos urbanos.

La LACC (Ley Aragonesa de Cambio Climático) debería fijar la obligación de que, a partir de su entrada en vigor, sean de cero emisiones (*) todos los vehículos adquiridos por la administración autonómica o por contratistas que trabajen para ella, haciendo estas medidas extensivas a otras administraciones sobre las que esta Ley ejerza competencia.

c. Instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos y de infraestructura para bicicletas y VMP en instalaciones propias del Gobierno de Aragón.

La renovación de flotas a vehículos activos y de cero emisiones implica la renovación de las instalaciones disponibles para su estacionamiento y, en su caso, recarga. Por ello, se considera conveniente que ambas medidas vayan de la mano, en detrimento del espacio destinado a vehículos contaminantes, a fin de animar a los trabajadores funcionarios a realizar a su vez un cambio modal de sus desplazamientos habituales cuando estos estén sujetos al uso del vehículo privado motorizado.

La ley debería establecer la obligación de instalar cargadores para vehículo eléctrico, aparcamientos de bicicletas y VMP seguros y duchas en todas las instalaciones de la administración autonómica y contratas que trabajen para ella que se construyan o liciten a partir de su entrada en vigor, y un plan de implantación progresiva en las existentes con vistas a que en 2030 haya una cobertura del 100%.

d. Potenciar la creación de bonos de transporte para el personal funcionario y para trabajadores de empresas privadas para fomentar la utilización de modos de transporte públicos, colectivos o individuales, activos, saludables y sostenibles.

A través de esta medida puede fomentarse igualmente el abandono del coche como forma habitual de desplazamiento tanto para ir al trabajo como para su tiempo de ocio, mejorando las condiciones de uso y disminuyendo su coste para el mismo.

2) Integrar la planificación territorial, ambiental y urbanística con la del transporte y la movilidad, con especial atención a la realidad rural.

a. Crear directrices claras y restrictivas sobre la planificación territorial, ambiental y urbanística de la Comunidad Autónoma de Aragón

Resulta de vital importancia, en este sentido, evitar la creación de grandes zonas de atracción alejadas de las infraestructuras sostenibles disponibles para el acceso hasta las mismas, de forma que no prevalezcan determinados intereses económicos ante la situación de Emergencia Climática y Sanitaria ante la que nos encontramos.

La Ley debería incluir medidas efectivas para promover y proteger la ciudad compacta, como la prohibición de implantar desarrollos urbanísticos o comerciales fuera de la misma, si no aportan soluciones con balance de cero emisiones para la movilidad hacia los mismos.

b. Ampliar la inversión en infraestructuras de movilidad sostenible, a nivel interurbano y rural.

También creemos necesario ampliar la inversión de infraestructuras de movilidad sostenible que fomenten tanto los desplazamientos interurbanos en modos de transporte activos como en medios colectivos y de bajas emisiones.

En este sentido, resulta fundamental ampliar las infraestructuras y servicios de cercanías y regionales, a fin de reducir al máximo la huella de carbono resultante de los desplazamientos asociados a la realidad rural y al desarrollo de un turismo más ecológico y sostenible.

c. Fomentar los desplazamientos de cercanías en tren y reforzar los servicios existentes.

También creemos que es muy importante fomentar los desplazamientos de cercanías a través del tren ya que puede resultar una alternativa real al vehículo privado y se potencia y resulta competitiva en tiempo de recorrido y desde el punto de vista económico. Para

ello, puede ser muy beneficioso poder asociar este servicio al transporte colectivo urbano de forma que puedas realizar una intermodalidad real con el mismo.

d. Ayudar a Administraciones locales de menor entidad a desarrollar sus planes de movilidad sostenible y de bajas o nulas emisiones.

Algunas administraciones de escasa entidad no disponen de medios técnicos y económicos suficientes para desarrollar y poner en marcha su propio plan de Movilidad Sostenible que ayude a sus habitantes a desterrar el uso del vehículo privado motorizado de forma abusiva y general.

Por ello, resulta muy interesante que el Gobierno de Aragón pueda tenderles la mano en el desarrollo y puesta en marcha de esas medidas de actuación que resultan tan necesarias, ayudándoles a su vez a mejorar y ampliar sus conexiones interurbanas con los municipios colindantes, así como las infraestructuras sostenibles disponibles en la zona.

3) Cambiar el actual reparto modal en el transporte de personas y mercancías, a modos con menores emisiones de GEI.

a. Implantar Zonas de Bajas Emisiones en el centro de las ciudades.

En las grandes ciudades se produce una importante concentración de emisiones causadas por el tráfico, que es más acusada en su trama consolidada, y que causa numerosos problemas en términos de salud, medioambiente, seguridad vial y calidad de vida de la población. Esta situación, en menor medida, también se produce en el casco urbano de las ciudades de tamaño menor. Por ello, es necesario establecer limitaciones a la circulación de vehículos a motor, especialmente de aquellos que más emisiones provocan.

La ley debería establecer la obligación de implantar Zonas de Bajas Emisiones en el centro o la mayor parte de la trama urbana consolidada de las localidades de más de 30.000 habitantes, que incluya restricciones al acceso y circulación de vehículos en función de su categoría contaminante.

b. Activar y desarrollar el desplazamiento de mercancías por ferrocarril.

Aragón se está consolidando como región logística, dados los desarrollos de planificación acontecidos durante los últimos años en la comunidad y dada su posición estratégica dentro del ámbito estatal y en su eje norte-sur. Por ello, resulta muy importante fomentar el desplazamiento de estas mercancías por ferrocarril y no por carretera si queremos reducir la huella ecológica asociada a las mismas, ya que no resulta suficiente para ello realizar un cambio a vehículos eléctricos, el cual resultaría muy costoso y duradero en el tiempo, siendo necesario el cambio de modelo de desarrollo.

La Ley podría incluir, en este sentido, una tasa sobre el transporte de mercancías a larga distancia por carretera o incentivos a las empresas para el empleo de otros transportes menos contaminantes, que favorezca sobre todo el uso del ferrocarril para este tipo de actividad, entre otras posibles directrices.

c. Fomento del transporte de mercancías de última milla.

Además, para su reparto en el ámbito urbano, deben desecharse los desplazamientos a través de vehículos motorizados fomentando el uso de flotas eléctricas y de cargo bikes ya que el reparto de mercancías supone un importante porcentaje dentro de los desplazamientos urbanos diarios, más si cabe en las poblaciones de mayor entidad de la comunidad como Zaragoza, para lo que se pueden ofrecer beneficios a las empresas que decidan operar de esta forma y apoyar ante las posibles restricciones que les limiten.

La ley podría incluir una tasa por el reparto de mercancías a particulares, de la que quedarían exentos aquellos repartos que se formasen parte de sistemas de última milla, vehículos cero emisiones u otros sistemas limpios y de bajas afecciones.

d. Sentar bases para hacer de Aragón un referente en desplazamiento de mercancías con cero emisiones y una mínima huella ecológica.

Nos encontramos en un momento clave para hacer de Aragón un referente en materia de desplazamientos de mercancías sostenibles ya que, en la actualidad, contamos con un importante volumen de actividad logística. Para ello, puede realizarse, entre otras medidas, una guía de buenas prácticas sobre el desplazamiento de mercancías con mínima huella ecológica o cursos curriculares sobre el reparto de mercancías responsables con el medio ambiente.

e. Fomentar la creación de incentivos para que los polígonos industriales mejoren sus repartos y reduzcan su huella ecológica.

Además de lo comentado anteriormente, creemos necesaria la mejora de la planificación y desarrollo logístico de los diferentes polígonos industriales presentes en nuestra comunidad autónoma, ya que de ellos se derivan usos innecesarios y excesivos de flotas y, en consecuencia, mayores emisiones contaminantes a la atmósfera.

f. Desarrollar un Programa de Actuación para fomentar el desplazamiento sostenible del personal laboral hasta sus centros de trabajos, especialmente hasta polígonos industriales.

Para ello, deben marcarse objetivos y plazos para la creación de conexiones entre los polígonos y los núcleos urbanos a través de modos de transporte saludables y poco contaminantes. Se deberán crear así infraestructuras que sean seguras, directas, cómodas y atractivas para estos y así poder fomentar su uso por parte de todo tipo de usuarios.

Además, se pueden fomentar las líneas de transporte colectivo compartidas entre varias empresas con el objetivo de intentar mejorar su eficiencia y permitir a este tipo de transporte competir con el vehículo privado motorizado.

4) Promover y fomentar el transporte colectivo, accesible y efectivo, ofreciendo alternativas al vehículo privado.

a. A través de beneficios económicos, temporales o espaciales que fomenten su uso, frente al uso del vehículo privado motorizado, resultando así más competitivo.

Es totalmente necesario conseguir que los modos de transporte de cero o bajas emisiones resulten competitivos frente al transporte privado motorizado ya que todas las infraestructuras y espacios disponibles en la actualidad, tanto a nivel local como interurbano y regional, se encuentran destinados y enfocados al uso del mismo, restando eficacia al desplazamiento en el resto de los modos de transporte existentes.

La ley debería establecer un porcentaje de financiación mínima para el transporte público, que incluya tanto la gestión como la inversión en proyectos que hagan en servicio más eficiente y más limpio.

b. Mediante el refuerzo y mejora de los servicios, itinerarios y flotas existentes de transporte colectivo.

También resulta necesario seguir mejorando y reforzando los servicios disponibles para el desplazamiento dentro de la comunidad autónoma en transporte colectivo, de forma que este pueda competir de forma directa con los desplazamientos en vehículo privado motorizado. Y así mismo es necesario renovar las flotas existentes y optimizar las rutas e itinerarios desarrollados hasta la fecha.

- c. **Con la ampliación de los fondos destinados a subvencionar el transporte colectivo, tanto en el ámbito interurbano como para la conexión de las zonas más despobladas.**

Íntimamente relacionado con la medida anterior, se cree necesario ampliar los fondos destinados a subvencionar el transporte colectivo, en lo relacionado a sus conexiones interurbanas, provinciales y regionales, prestando especial atención a zonas rurales más despobladas y a puntos que puedan resultar de interés turístico para la comunidad.

- d. **Mediante la mejora de la intermodalidad en la Comunidad Autónoma de Aragón y la creación de un Sistema Inteligente de Transporte Comunitario.**

Con el mismo objetivo de mejorar la competitividad del transporte colectivo frente a la del transporte privado motorizado, se cree necesaria la mejora y refuerzo de la intermodalidad en la comunidad Autónoma de Aragón potenciando las formas de desplazamiento colectivas y de bajas emisiones.

La ley debería incluir la obligación de ubicar aparcamientos disuasorios, dotados con infraestructura de carga para vehículo eléctrico y aparcamiento seguro de bicicleta, en todas las terminales, nodos e intercambiadores de transporte urbano y estaciones ferroviarias, o su implantación progresiva hasta cubrir el 100% en 2030.

5) Conseguir un cambio de modelo cultural de movilidad.

- a. **Reflejar los beneficios del uso de modos de transporte colectivo, saludable, activo, sostenible y seguro frente a los inconvenientes tanto ambientales como de distribución urbana que traen el uso masivo y abusivo del vehículo privado motorizado con Campañas de Comunicación y Programas Educativos.**

Siguen siendo necesarias Campañas de Comunicación y Programas Educativos que hagan llegar a la población los beneficios que el uso de transporte colectivo, saludable, activo, sostenible y seguro puede traer a toda la sociedad y al Planeta con la reducción de emisiones y agentes nocivos y contaminantes para nuestra salud y para el medio ambiente.

- b. **Realizar eventos culturales, artísticos, prácticos, etc. en torno a los beneficios colectivos que podemos obtener si conseguimos un modelo de transporte y movilidad de nulas emisiones, para el planeta y para la salud de todas y todos.**

También puede resultar positiva la realización de eventos culturales, artísticos, prácticos, etc. en torno a los beneficios colectivos que podemos obtener si conseguimos un modelo de transporte y movilidad de nulas emisiones, para el planeta y para la salud de todas y todos, ya que ayuda a generar ese cambio de cultura hacia el modelo de movilidad y transporte que creemos que es necesario conseguir.

En Zaragoza, a 28 de julio de 2020.

Fdo. El Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible de Zaragoza