

# Tráfico

## Y SEGURIDAD VIAL

**NÚMERO 247**

FEBRERO DE 2020

### JURISPRUDENCIA COMENTADA

El seguimiento por el médico de las lesiones y su configuración en el proceso

### DOCTRINA

La violencia vial en la seguridad vial

### TRANSPORTE

La regulación de la movilidad y el transporte en la normativa contra el cambio climático



**UN PASO  
MÁS EN LA  
CRIMINALIZACIÓN  
DE LOS  
AUTOMOVILISTAS**



Wolters Kluwer

# SUMARIO

## Sumario

### Editorial

- Un paso más en la criminalización de los automovilistas, *Antonio Martínez Nieto*

### Doctrina

- La violencia vial en la seguridad vial, *Vicente Magro Servet*

### Jurisprudencia comentada

- El seguimiento por el médico de las lesiones y su configuración en el proceso. Análisis de la SAP, Barcelona, Sección 16, núm.342/2019, 12 de septiembre, *Juan José Hurtado Yelo*

### Cuestiones prácticas

- El devengo de intereses en la reclamación al Consorcio de Compensación de Seguros, *Juan José Hurtado Yelo*
- La reclamación extrajudicial a la compañía de seguros, *Juan José Hurtado Yelo*

### Transporte

- «Modere sus humos». La regulación de la movilidad y el transporte en la normativa contra el cambio climático, *Darío Badules Iglesias*
- Confirmada la obligación de las VTC de cumplimentar una hoja de ruta para cada servicio

### Crónica de tribunales

- Recopilación de las últimas novedades jurisprudenciales que se producen en la materia

### Actualidad

- Selección de las noticias más destacadas que se han producido en el último mes

## Al cierre

- La información de última hora siempre a tu disposición



# TRANSPORTE

## «Modere sus humos». La regulación de la movilidad y el transporte en la normativa contra el cambio climático

**Darío Badules Iglesias (1)**

*Personal Investigador. Área de Derecho Administrativo, Universidad de Zaragoza*

### FICHA TÉCNICA

**Resumen:** *El sector del transporte y la movilidad representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero, principales causantes del cambio climático. La legislación española se ha preocupado solo recientemente por esta cuestión, al introducir la materia en las nuevas leyes contra el cambio climático. En este estudio analizo las distintas opciones legislativas adoptadas hasta la fecha, ofreciendo conclusiones preliminares acerca de la adecuada respuesta desde el Derecho y de la suficiencia (o no) de las medidas planteadas. Se concluye que, con carácter general, la legislación sobre cambio climático, con especial énfasis en la cuestión del transporte, adolece de un cariz más programático que realmente efectivo.*

**Palabras clave:** Cambio climático, movilidad sostenible, transporte

sostenible, contaminación, gases de efecto invernadero.

**Abstract:** *The transportation and mobility sector accounts for the fourth part of the emissions of greenhouse gases, principal agents of climate change. Spanish legislation has only recently become aware of this problem, by including the topic in the new climate change laws, recently approved. In this study I assess the variety of legislative options adopted so far, the adequate response of Law and the sufficiency (or not) of those measures. I conclude that, in general terms, Spanish climate change legislation, especially on the transportation topic, suffers from a lack of effectiveness, being more programmatic than really enforceable.*

**Keywords:** Climate change, sustainable mobility, sustainable transportation, pollution, greenhouse gases.

## I. Introducción: el reto de seguir transportándose sin perjudicar (más) al planeta

En fechas recientes, la joven activista sueca Greta Thunberg ha revolucionado la comunicación acerca del cambio climático. Esta adolescente —independientemente de las opiniones que pueda merecer— ha puesto el foco de atención, entre otros asuntos, en la movilidad y el transporte como principales agentes causantes del cambio climático, al renunciar a la utilización de medios contaminantes.

El sector del transporte supone una porción importante, si no la principal, del total de emisiones de gases de efecto invernadero (en adelante, GEI). Según datos del Ministerio para la Transición Ecológica, para el caso español, en el año 2017, el sector que produjo más emisiones fue el del transporte —con un 26%—, seguido por la generación de electricidad, la industria y la agricultura —con un 20, 19 y 12%, respectivamente— (2019, p. 48). El grueso de dichas emisiones para la movilidad de personas procede —en más de un 80%— de los turismos (González de Tejada 2016, 12).

Pero es que el transporte no sostenible no solo tiene implicaciones sobre el cambio climático, sino que «es intrínsecamente insolidario», por ser regresivo en cuanto al reparto de dicha movilidad más contaminante y expansiva —en otros términos, porque las rentas más bajas utilizan más los transportes públicos que son, a la postre, los más sostenibles— e «infringe derechos de los ciudadanos», como el de gozar de un medio ambiente adecuado o el derecho a la salud (Gutiérrez David y Acosta Gallo 2018, 497). De hecho, la Unión Europea ha aprobado distintas Directivas (2) que tienen por objeto garantizar la calidad del aire atmosférico y evitar las numerosas muertes prematuras que la contaminación atmosférica provoca (3).

En definitiva, el transporte en sus distintas modalidades es uno de los coadyuvantes del cambio climático, amén de otras importantes implicaciones aquí enunciadas solo a título ejemplificativo. No es este, sin embargo, el lugar para estudiar tales efectos (constatados en la abundante literatura sobre el tema), sino que este estudio tiene por objeto analizar la incidencia que esta realidad ha tenido (está teniendo) en la legislación española sobre cambio climático, de reciente factura. Para ello, analizaré las leyes autonómicas promulgadas en nuestro país en fechas recientes.

## II. La movilidad y el transporte en la legislación española sobre el cambio climático

Hasta la fecha, son tres las Comunidades Autónomas (en adelante, CC. AA.) que han aprobado leyes de cambio climático: Andalucía, Baleares y Cataluña. Tanto el Estado como otras CC. AA. han

empezado los trámites para la aprobación de normas sobre este tema (véase la Tabla del Anexo). Dadas las limitaciones de esta comunicación, solo se podrá analizar la normativa efectivamente aprobada, no así la propuesta o en tramitación.

## 1. La ley catalana 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático

La norma española pionera en materia de cambio climático fue adoptada por la Comunidad Autónoma de Cataluña hace ya dos años. Esta ley está caracterizada por su gran multidisciplinariedad pues, como señala el preámbulo de la misma, el cambio climático tiene un «carácter complejo y transversal». Entre las materias a las que hace referencia la norma se encuentran, como no podía ser de otro modo, la movilidad y el transporte, ámbitos sobre los que la Generalidad tiene competencias.

**La norma española pionera en materia de cambio climático fue adoptada por la Comunidad Autónoma de Cataluña hace ya dos años**

Existen algunas citas puramente instrumentales a estas dos materias, tales como las relativas a su inclusión en los principios de actuación (art. 3.5), en el indicador de cambio climático (art. 4.k), en la planificación de los servicios básicos en situación de máxima afluencia por parte de municipios turísticos (art. 25.3), en la formación profesional para el cambio climático (art. 26.4), en los informes anuales sobre cambio climático de los departamentos del gobierno (art. 29.1.e en relación con el Anexo II), en la coordinación entre Administraciones [en adelante, AA. PP.] (art. 38.d), en el Fondo Climático (art. 51.1.d), y en la evaluación de la huella de carbono de productos (art. 56.1). Digo que son puramente instrumentales porque quedan englobadas en una panoplia de ámbitos materiales de actuación y, sobre ellas, no se realiza mayor mención.

Desde el punto de vista tributario se establece un impuesto sobre «emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica», cuyo régimen jurídico viene establecido en los arts. 40 a 50, recientemente modificados por la Ley catalana 9/2019, de 23 de diciembre, tras una Sentencia del Tribunal Constitucional (la STC 87/2019), que vino a validar la constitucionalidad de dicho tributo. Sin duda, este impuesto tiene su incidencia en el ámbito de la movilidad y el transporte, al desincentivar el uso de vehículos contaminantes y, por lo tanto, junto con otros impuestos como el de vehículos de tracción mecánica, representa un avance hacia una movilidad más limpia y sostenible.

En cuanto al urbanismo y a la vivienda, también se encuentra una mención a la movilidad (art. 27.1.c) asociada a los planeamientos urbanísticos. Se establece, sin embargo, simplemente una alusión programática («deben ir encaminadas a»), a que la normativa urbanística tenga en cuenta las emisiones vinculadas a la movilidad. Se echa en falta aquí más arrojo por parte del legislador catalán, que podría haber establecido la obligatoriedad de estos análisis (entre el resto de los previstos), a la hora de aprobar estas normas urbanísticas (4).

Pero el grueso de la regulación sobre movilidad y transporte lo constituyen los arts. 21 y 24.

El primero de ellos, relativo a las infraestructuras (5), configura una medida de fomento para los gestores de tales equipamientos que deseen recibir ayudas, bonificaciones o beneficios fiscales ambientales, energéticas, de innovación o para una transición hacia una economía baja en carbono: deben contar con un análisis de vulnerabilidad y un inventario de emisiones de GEI. Este incentivo recuerda al contenido en el art. 102 de la Ley estatal 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, sobre los Planes de Movilidad Sostenible de carácter urbano o metropolitano. Y, de la misma forma que en este caso, se echa en falta un aseguramiento de que tales planes y previsiones gocen de algún tipo de fuerza vinculante o, cuanto menos, de seguimiento. Dicho de otro modo: parece que el legislador se conforma con que exista una planificación, pero no condiciona, por ejemplo, la renovación, el mantenimiento o la no devolución de las ayudas al cumplimiento de los planes, lo que puede conllevar que estas medidas se conviertan, simplemente, en más burocracia para poder solicitar estas subvenciones.



Es el segundo apartado de este art. 21 el que introduce ya una verdadera obligación en el marco de la evaluación ambiental de planes y proyectos de nuevas infraestructuras de transporte, al exigir que se incluyan en ella aspectos tales como: los objetivos de reducción de emisiones y *mecanismos de seguimiento*, y su contribución a la emisión de GEI *con estimación de sus emisiones*. Se aprecian, aquí sí, medidas encaminadas a que la planificación no quede en papel mojado una vez aprobada, garantizando su seguimiento. Ahora bien, se siguen echando en falta mecanismos que puedan garantizar su efectividad.

También el tercer apartado viene a establecer una medida de índole obligatoria: la creación de un área de control de emisiones en los puertos competencia de la Generalidad.

En segundo y último lugar, el art. 24 —que tiene por rúbrica «Transportes y movilidad» (6) —, configura de nuevo medidas puramente programáticas (que «deben ir encaminadas a»): la racionalización de la demanda de movilidad y transportes privados —aspecto capital, sobre el que se volverá—, la mejora de la eficiencia energética y diversificación del parque de vehículos, el fomento de la integración e intermodalidad de los distintos medios, la promoción de las medidas necesarias para que los nuevos vehículos no sean de combustión fósil a partir de 2030, y la garantía de que las infraestructuras eléctricas tengan capacidad para atender la demanda adicional de energía consecuencia de la implantación de medios sostenibles. No se indica, sin embargo, cómo ha de garantizarse esta demanda adicional o las consecuencias por su no garantía a pesar de la taxatividad de la norma («debe garantizarse»).

En este artículo se propugnan también dos medidas concretas (aunque no obligatorias): el *fomento* de la gratuidad de las zonas de aparcamiento regulado para vehículos limpios hasta que estos constituyan el 80% del parque móvil, y el objetivo de que la flota de automóviles de la Generalidad sea eléctrica en 2030 (un 30% en 2025). Como objetivos a alcanzar no merecen ningún reproche, pero (de nuevo) no se establecen medidas que garanticen su cumplimiento o, al menos, que lo fomenten.

## 2. La ley andaluza 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético

Esta norma, segunda de las de su especie en ser aprobada en España, es más parca en cuanto a la regulación que realiza de la movilidad y del transporte que la catalana. Es de destacar la inicial conexión que ofrece, en su Exposición de Motivos, entre el transporte, la movilidad y la salud pública —relación de suma importancia que ya señalé en la introducción—, pero, por desgracia, parece que ahí se quedan todas las previsiones acerca de este tema.

La regulación que se ofrece del transporte y la movilidad en la ley andaluza puede dividirse en dos bloques: la planificación y el fomento (con algunas medidas específicas).

**La regulación que se ofrece del transporte y la movilidad en la ley andaluza puede dividirse en dos bloques: la planificación y el fomento (con algunas medidas específicas)**

Como es natural, y al tratarse de uno de los agentes responsables de emisiones «difusas» de GEI y de gases contaminantes que influyen sobre el cambio climático y la salud de la población, las materias de transporte y movilidad deben ser incluidas en la planificación que sobre este particular realicen las AA. PP. Así, dentro del *Plan Andaluz de Acción por el Clima* (art. 8) se contemplan hasta tres programas, en dos de los cuales el estudio de la incidencia de la movilidad es imperativo por mandato de esta ley. Me refiero al *Programa de Mitigación de Emisiones para la Transición Energética* (art. 10) y al *Programa de Adaptación* (art. 11). En sendos casos, la ley andaluza considera un «área estratégica» el sector de la movilidad y (las infraestructuras de) transporte (arts. 10.2.f y 11.2.h). También a nivel local se exige, por parte de los municipios, la elaboración de *Planes municipales contra el cambio climático* que deberán incluir, entre otros

muchos aspectos, las «medidas para impulsar la transición energética en el seno de los planes de

movilidad urbana» (art. 15.2.j).

Pero, ¿cuál es la relevancia jurídica de estos planes? Respecto del *Plan Andaluz de Acción por el Clima* —y de los programas en él incluidos y a los que acabo de hacer referencia— la mención de su consideración como «planes con incidencia en la ordenación del territorio» (*ex art.* 8.2) nos remite a la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (cap. III del Título I, arts. 17 a 19), comprobando, una vez más, la íntima relación de esta materia con el urbanismo y la ordenación territorial. Esta ley no los dota de eficacia jurídica alguna, a diferencia de lo que sí hace con los Planes de Ordenación del Territorio. La naturaleza de los planes municipales, por su parte, resulta algo más confusa, dado que la ley establece que «se aprobarán según lo dispuesto para las ordenanzas en la normativa de régimen local» (art. 15.3). Que el procedimiento de aprobación sea el mismo que el de las ordenanzas no los convierte en tales y, por lo tanto, y ante la ausencia de declaración legal en tal sentido, no pueden ser considerados reglamentos, con todas las implicaciones que ello conlleva.

Es cierto, en definitiva, que toda esta planificación permite ampliar el conocimiento público sobre la movilidad y el transporte y su incidencia en el cambio climático. También que, en su configuración actual, se ofrece publicidad y seguimiento anual al *Plan Andaluz por el Clima* (art. 14.2) y bianual para los planes municipales (art. 15.4), así como participación pública en la elaboración de dichos planes municipales, con sometimiento a información pública (art. 15.3). Pero resulta a todas luces insuficiente que estos planes sigan configurados como elementos programáticos e informativos y no como auténticamente vinculantes.

En cuanto a las medidas de fomento para los transportes y la movilidad establecidas en esta ley se incluye la investigación, desarrollo e innovación en el ámbito de la reducción de GEI, orientada (entre otros aspectos) hacia la electrificación del transporte y las redes inteligentes, el desarrollo de sistemas de movilidad sostenible, especialmente el vehículo eléctrico (art. 24.2.a y h, respectivamente), y el fomento del transporte en el entorno local como parte del «impulso a los acortamientos de los circuitos de mercado» (art. 36.2.c).

El art. 36.7 es el principal precepto de esta norma que regula, de nuevo, medidas de fomento en materia de transporte y movilidad. Así, se incluye una panoplia de propósitos, tales como: a) el fomento de los medios de transporte con menor huella de carbono, b) la racionalización de infraestructuras, c) la progresiva sustitución de vehículos contaminantes de la Junta de Andalucía, d) el fomento de la electrificación del transporte con instalación de puntos de recarga eléctrica, e) fomento del uso del vehículo compartido y f) el impulso del ferrocarril electrificado. Buenas intenciones y poco (o ningún) control u obligatoriedad —de hecho, en el régimen sancionador previsto en el Título VII (arts. 54 a 64) no se establece ninguna infracción relativa a las cuestiones aquí tratadas—. Es destacable la previsión de sustitución del parque móvil de la Junta de Andalucía por otro no contaminante. A diferencia de la norma catalana, la andaluza prefiere no marcarse objetivos concretos y con plazos definidos.

### 3. La ley balear 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética

La norma en vigor de más reciente factura es la ley balear que ahora se va a comentar, que tiene, igual que las dos precedentes, un carácter también variado en cuanto a la perspectiva plural de medios para atajar el cambio climático. Entre dichos ámbitos de actuación se incluyen, de nuevo, la movilidad y el transporte, con la particularidad de que esta norma es, hasta la fecha, la única que dedica todo un Título de la ley a la regulación conjunta de la materia (el Título V, arts. 60 a 67). Las menciones a esta parcela de la acción pública comprendidas en esta ley aparecen todas ellas incluidas en dicho Título, con la excepción de un par de definiciones en las que también tienen cabida —«mitigación del cambio climático» y «transición energética» (art. 4, letras t e y, respectivamente)—, así como dos referencias en sendas disposiciones adicionales, sobre las que volveré después.

Entre las medidas de fomento se incluyen (art. 60.1): a) los planes y proyectos para potenciar el transporte público, colectivo e intermodal, b) los sistemas de gestión de la movilidad, c) la movilidad no motorizada, d) el transporte público colectivo intermodal, y e) la movilidad eléctrica y



la compartida. También existe una previsión sobre el fomento del consumo del producto local (art. 62), y una propuesta de apoyo a las medidas de colaboración con las autoridades estatales en materia de transporte marítimo y aéreo, para la reducción de emisiones y de la vulnerabilidad al cambio climático (Disposición Adicional [en adelante, D.A.] 6.ª, apartado 8). Estas medidas, como siempre, representan objetivos programáticos a desarrollar por el gobierno autonómico.

En particular, me gustaría llamar la atención sobre dos de los objetivos incluidos en el art. 60.2: la racionalización de la demanda de movilidad y transporte privado y el fomento del uso de la bicicleta y los vehículos compartidos. Del mismo modo que en la ley catalana (art. 24.1.a), la balear establece este objetivo que representa una clara apuesta por un cambio de paradigma: de una movilidad basada en el vehículo a motor privado, a opciones más sostenibles ambiental y socialmente. De hecho, la D.A. 6.ª, apartado 7.d), establece que, en el ámbito del urbanismo — siempre tan importante— se impulsarán medidas orientadas a «minimizar las necesidades de movilidad» (expresión tomada, posiblemente, de la catalana).

**La ley balear apuesta por un cambio de paradigma: de una movilidad basada en el vehículo a motor privado, a opciones más sostenibles ambiental y socialmente**

El art. 61.1 se refiere a la movilidad en los centros de trabajo, exigiendo la elaboración de planes de movilidad de acuerdo con lo establecido en la D.A. 3.ª, apartado 6, en el plazo de 2 años (7). Este mismo precepto exige de las AA. PP. balears la implantación de *electrolineras* y puntos de estacionamiento de bicicletas en sus centros de trabajo. Finalmente, el apartado 3 establece la obligación de la aprobación de un «estudio de evaluación de movilidad» por parte de la autoridad competente para los supuestos enumerados en el mismo (de grandes aglomeraciones). Estamos, aquí ya sí, ante verdaderas obligaciones que podrían ser exigibles en vía contenciosa y, por lo tanto, ante auténticas normas imperativas.

Precisamente sobre las conocidas como *electrolineras* (o infraestructuras de carga de vehículos eléctricos), existen dos previsiones adicionales en esta ley: los arts. 64 y 66. El primero exige de la A. P. balear la planificación e implantación de una red de puntos de recarga, fomentándolo también en el sector privado, y creando el «Sistema público de gestión de

recargas para vehículo eléctrico», encomendando al gobierno autonómico su regulación por reglamento. El segundo artículo, establece obligaciones cuantitativas de presencia de puntos de recarga en los distintos tipos de aparcamientos (por ejemplo, un punto de recarga por cada 40 plazas en aparcamientos no residenciales, o la habilitación para que el propietario de plazas de aparcamiento en garajes residenciales pueda instalar —a su costa y con comunicación a la comunidad de vecinos— puntos de recarga). Mientras que las previsiones del primer artículo parecen, nuevamente, más programáticas, las del segundo sí podrían ser directamente exigibles, tanto por los particulares interesados como, por ejemplo, por las AA. PP., denegando los oportunos permisos o licencias en caso de incumplimiento de las ratios previstas.

La renovación del parque móvil también preocupa al legislador balear, que establece en el art. 63 normas que disciplinan la adquisición de nuevos vehículos: las AA. PP. y empresas están obligadas, en la renovación de sus flotas, a la sustitución progresiva de los vehículos de combustión interna. No queda claro si se permite la adquisición de vehículos de combustión durante la renovación. Tampoco se establecen, como en el caso catalán, horizontes temporales. Encontramos aquí también referencias a las empresas de alquiler de vehículos y grandes y medianas empresas que sustituyan anualmente el 30% de su flota, para las cuales se establecen porcentajes de renovación en el anexo de la ley, así como la obligación de comunicar tales renovaciones a la A. P.; y —y esto es lo más importante— previsiones sancionadoras por el incumplimiento de estas obligaciones (arts. 92 y 93). Por otro lado, las reservas de aparcamiento para vehículos limpios, que en la ley catalana eran una medida de fomento, aquí se tornan en una auténtica obligación por virtud del art. 65, tanto para las AA. PP. (en vías y aparcamientos públicos), como para los particulares titulares de párquines privados.

Finalmente, el art. 67 en relación con la D.A. 3.<sup>a</sup>, apartado 3, configura una medida bastante radical: se prohíbe la circulación de vehículos diésel a partir de 2025 en toda la Comunidad Autónoma, y de vehículos que no sean libres de emisiones a partir de 2035 —con algunas excepciones—, estableciendo las correspondientes sanciones grave o muy grave en los arts. 92 y 93. Se habilita al Gobierno para que, mediante decreto, prohíba la entrada y circulación de vehículos contaminantes y también se exige de los municipios que establezcan restricciones en caso de superación de los límites de calidad del aire (art. 67, apartados 2 y 3).

#### 4. Breve comparativa de las distintas leyes españolas sobre cambio climático

No puedo entrar aquí —aunque podría haber resultado interesante— al análisis de las distintas propuestas en materia de cambio climático que están en estudio y debate. Ahora bien, de una breve comparativa de las tres normas actualmente vigentes podrán extraerse algunas conclusiones *de lege ferenda*.

Ha quedado patente, del análisis realizado, que la norma más *valiente* —si se me permite la expresión— es la balear, al establecer auténticas obligaciones de carácter imperativo, directamente aplicable y, sobre todo, con un sistema adecuado de sanciones por incumplimiento, que no haga que las previsiones contenidas en la norma se queden en papel mojado. La catalana también ofrece parámetros medibles en cuanto a los objetivos que se plantea, pero continúa centrada en las medidas de fomento. La andaluza, por su lado, es la menos avanzada en este respecto.

Todas comparten una tónica general: se hace un extensivo uso (¿y abuso?) de las llamadas programáticas y a la planificación. Es cierto, como apunté, que la información es necesaria y representa auténtico «poder» de acción. Pero si solo nos quedamos ahí, pocos resultados obtendremos y, quizás, solo compliquemos (burocráticamente hablando) la vida de la gente.

En todo caso, debieran tomar nota las propuestas en elaboración de la ley balear, no solo en el aspecto ya apuntado (de consecución de objetivos claros y directamente vinculantes), sino también en el establecimiento de un régimen sancionador suficiente para garantizar que la movilidad y el transporte constituyen un motor hacia un planeta sostenible donde el cambio climático quede minimizado. Aun así, como dice el adagio popular, *del dicho al hecho hay un trecho*, y nada impide que las políticas públicas desarrolladas por CC. AA. distintas a la balear sean más atrevidas y eficaces frente al cambio climático. Pero aquí lo analizado son las leyes...

### III. Conclusiones: ¿reducir los humos o cambiar los modos y hábitos?

Quisiera concluir con una mención que ya he perfilado en el estudio y que, a mi juicio, es capital. ¿La lucha contra el cambio climático, desde la perspectiva del transporte y la movilidad, pasa exclusivamente por la sustitución de los medios contaminantes por otros no contaminantes? ¿O acaso habría que tener también en cuenta lo que se ha venido en llamar «racionalización de la demanda»? ¿De verdad son necesarios todos los desplazamientos realizados?

Tanto la ley catalana como la balear (en sus arts. 24.1.a y 60.2.a, respectivamente) vienen a ofrecer algunas nociones sobre este cambio cultural. Es necesario reordenar nuestras ciudades y, en general, el territorio; quizás haya que volver a modelos compactos para garantizar una eficiente utilización de los recursos y evitar tales transportes absurdos. Creo que las AA. PP. deben ser abanderadas de este cambio de paradigma, y las leyes de cambio climático aquí analizadas son un buen punto de partida.

En todo caso, la legislación de próxima adopción nos permitirá observar los derroteros que el legislador decide tomar. También queda abierta la cuestión competencial que, aunque hasta la fecha no ha ofrecido mayores problemas, podría representarlos en el futuro próximo.

### IV. Bibliografía

Álvarez, C. (2018). *El aire que respiras: la contaminación atmosférica en las ciudades*. Zaragoza: DKV — Ecodes.

González de Tejada, M. (2018). *El transporte en las ciudades: Un motor sin freno del cambio climático*. Madrid : Greenpeace.

Gutiérrez David., M. E., y Acosta Gallo, P. (2018). Movilidad Urbana y Descarbonización: Estrategias de despliegue de infraestructuras de recarga del vehículo eléctrico . En S. Galera Rodrigo, y M. Gómez Zamora (Coords.), *Políticas Locales de Energía y Clima: Teoría y Práctica* (págs. 477-509). Madrid: Comisión Europea — INAP.

Ministerio para la transición ecológica (2019). *Informe de Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero. Comunicación al Secretariado de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático*. Madrid: Ministerio para la transición ecológica.

## Anexo: Tabla

### Legislación española aprobada o en tramitación sobre cambio climático (diciembre de 2019)

Ámbito	Norma o proyecto
Estatal	Anteproyecto de Ley de Cambio climático y transición energética
	Proposición de Ley sobre Cambio Climático y Transición Energética, del grupo de Unidas Podemos (caducada)
Andalucía	Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía
Aragón	Proposición de Ley de Cambio climático y transición energética en Aragón, del grupo de Unidas Podemos (no tomada en consideración)
Canarias	Consulta pública previa al Anteproyecto de Ley de Cambio climático en Canarias
Cataluña	Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático
Comunidad Foral de Navarra	Anteproyecto de Ley Foral de Cambio climático y transición de modelo energético
Comunidad Valenciana	Consulta pública previa al Anteproyecto de Ley de Cambio climático y transición energética
Islas Baleares	Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética
País Vasco	Anteproyecto de Ley de Cambio climático del País Vasco
Región de Murcia	Proposición de Ley de Cambio climático de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, de los grupos Socialista y Podemos (en plazo de enmiendas)

Fuente: Elaboración propia.

## Notas

- (1) Personal Investigador en Formación del programa nacional de Formación del Profesorado Universitario (FPU) del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades. Área de Derecho Administrativo, Universidad de Zaragoza. Correo: dbadules@unizar.es
- Ver Texto
- (2) Son las Directivas 2008/50/CE del PE y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, la 2004/107/CE del PE y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente, y la Directiva (UE) 2015/1480 de la Comisión, de 28 de agosto de 2015, por la que se modifican varios anexos de las Directivas 2004/107/CE y 2008/50/CE del PE y del Consejo en los que se establecen las normas relativas a los métodos de referencia, la validación de datos y la ubicación de los puntos de muestreo para la evaluación de la calidad del aire ambiente.
- Ver Texto
- (3) En España, se calcula que hasta 90.000 muertes han sido producidas por estos gases nocivos para la década 2000-2009, con especial incidencia en las grandes urbes del país (Madrid y Barcelona, especialmente). Para una recopilación de las evidencias en esta materia, véase el estudio *El aire que respiras: la contaminación atmosférica en las ciudades* (Álvarez 2018).
- Ver Texto
- (4) Podía haberse procedido a la modificación del Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de urbanismo de Cataluña, que sí establece la obligatoriedad de incluir mención a la movilidad en la planificación urbanística.

[Ver Texto](#)

(5) El apartado 4 de este art. 21, que establecía un plan de electrificación progresiva de los principales puertos de Cataluña ha sido anulado por la STC 87/2019, de 20 de junio, sobre la base de la competencia exclusiva del Estado en materia de puertos de interés general (art. 149.1.20 CE, véase el FJ 12).

[Ver Texto](#)

(6) Este artículo se ha visto también afectado por la STC 87/2019, de 20 de junio. El apartado 4, que disponía una obligatoria reducción de la dependencia de combustibles fósiles del 50%, ha sido declarado inconstitucional por afectar al transporte rodado y al marítimo, competencias del Estado (véase el FJ 13.c). Por su parte, el apartado 3 en su inciso final también es inconstitucional al afectar a una materia (los caballos fiscales) propia de un impuesto estatal (el de Vehículos de Tracción Mecánica).

[Ver Texto](#)

(7) La D.A. 3.ª, apartado 6, remite erróneamente al art. 63 cuando debería referirse al 61, pues la regulación a la que hace referencia (planes de movilidad sostenible de grandes centros generadores de movilidad) aparece normado en el segundo, y no en el primero (dedicado este a la renovación de las flotas de vehículos).

[Ver Texto](#)