

Departamento de Documentación

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible

[121/000009]



ESTUDIOS

Álvarez Palau, E. J. y Suau Sánchez, P. (2022). [Redefiniendo las infraestructuras para una movilidad sostenible](#). *Oikonomics: Revista de economía, empresa y sociedad*, 18, 1-6

El transporte y la movilidad representan el sector con mayor generación de emisiones de gases de efecto invernadero en el mundo desarrollado, por encima de la generación energética y la industria. En España, los datos oficiales apuntan a una contribución del 27 % en 2020 (MITECO, 2022), valores muy similares a la media europea o norteamericana. Este dato no es intrascendente, pues, después de años de políticas públicas e inversiones en innovación del sector privado para mejorar la sostenibilidad del transporte, nos encontramos ante un escenario que sigue presentando retos significativos en cuanto a la sostenibilidad ambiental. Tanto es así que la Comisión Europea (CE) acaba de lanzar la misión 100 Climate-Neutral and Smart Cities by 2030 para intentar revertir esta tendencia. La iniciativa, que incluye siete ciudades españolas, busca impulsar actuaciones para incrementar el espacio verde en el ámbito público, reducir el consumo energético en edificios y avanzar hacia soluciones de movilidad limpia, entre otras. A diferencia de los diferentes programas vigentes hasta el momento, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible o la Agenda Urbana de Naciones Unidas, esta misión complementa la posibilidad de obtener asesoramiento experto con partidas de financiación dedicadas a las actuaciones que se van a implementar. Ante una iniciativa de estas características, es importante detenerse un momento, reflexionar y reformular los principales retos que conviene abordar para lograr un escenario de sostenibilidad en el transporte. La mayoría de estos son conocidos, pues se ha venido trabajando desde hace años; no obstante, el paso del tiempo hace que se puedan ir perfilando las soluciones más efectivas a cada problema. Además, hay que tener en cuenta que muchas ciudades europeas comparten inquietudes, y que las buenas prácticas de unas pueden ayudar a resolver las problemáticas de las otras.

Awad Núñez, S., Fortuny i Olivé, J. M. y Hernando Cogollor, J. (2019). [La movilidad en áreas metropolitanas: un desafío permanente](#). Madrid: Fundación Corell

Desde la Fundación Corell y a propuesta de su Think Tank Movilidad se ha realizado un trabajo de análisis de la legislación en vigor en materia de transporte, tanto de viajeros como de mercancías, su adecuación a las necesidades crecientes de la sociedad y en especial de su capacidad para proporcionar un marco regulatorio adaptado a las crecientes necesidades de la Movilidad. Como consecuencia de este análisis y ante los evidentes desajustes entre la regulación vigente, con una legislación que acumula varias décadas de antigüedad, la Fundación Corell ha presentado el estudio “Bases para la nueva ley general de movilidad sostenible y financiación del transporte terrestre”.

Berrone, P., Ricart, J.E., y Brito, E. (2022). [La movilidad presente y futura en Europa](#). *Papeles de economía española*, 171, 76-92

La sostenibilidad de la movilidad urbana es uno de los retos y prioridades de las ciudades europeas en el siglo XXI. Partiendo de la realidad actual, se utiliza un modelo de gestión urbana inteligente para analizar las medidas que se están tomando en cada una de sus dimensiones: infraestructura y planificación urbana, entorno jurídico y regulatorio, tecnología e innovación, cambios de hábitos y comportamientos, y nuevos modelos de negocio. Esas medidas conllevan la emergencia de un nuevo ecosistema de movilidad urbana que precisa de una gobernanza activa y requiere un nuevo liderazgo del sector público para avanzar hacia una movilidad sostenible, equitativa y accesible.

Burrieza-Galán, J. (2022). **Estudio de la movilidad con la tecnología big data: posibilidades por explorar**. *Papeles de economía española*, 171, 125-134

La rápida digitalización de la movilidad y el uso generalizado de dispositivos móviles personales ha dado lugar a una nueva generación de fuentes de big data para la caracterización de la movilidad. Este artículo hace un repaso por las oportunidades, retos y estrategias de análisis relacionadas con estas fuentes. Se presentan dos casos de uso que ilustran la aplicación de estos datos al estudio de la movilidad en España, y se apuntan las líneas de investigación que permitirán seguir avanzando en la realización de análisis de demanda de transporte basados en estas fuentes.

Cascales Moreno, F. J. (2022). **Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible; valoración respecto de los servicios públicos concesionales de transporte público de viajeros por carretera**. *Tráfico y Seguridad Vial*, 270, 1-2

La materia de la «movilidad sostenible» está regulada, en la actualidad, en el Título III («Sostenibilidad ambiental»), Capítulo III («Transporte y Movilidad Sostenible») de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES), de la que puede decirse que ha sido prácticamente ignorada en su aplicación, sobre todo en lo concerniente a la exigencia de los «planes de movilidad» en los tres niveles de las Administraciones (Estatad, Autónoma y Corporaciones locales).

Cascales Moreno, F. J. (2023). **Liberalización del vigente régimen jurídico concesional de prestación de los servicios públicos regulares en autobús. Propuestas liberalizadoras, en especial, el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible**. *Tráfico y Seguridad Vial*, 283,1-23

Se analizan las actuales propuestas de liberalización de los servicios regulares en autobús, defendiendo la continuidad de la regla de la explotación en exclusiva de los tráficos.

Elduque Palomo, A.I. y Ortega, J.J. (2023). **Una aproximación al vehículo eléctrico desde la química**. *Economía aragonesa*, 79, 97-112

Los vehículos eléctricos son parte fundamental del nuevo modelo de movilidad, esto es, de un nuevo modo de transporte más sostenible. Este cambio requiere nuevas tecnologías y nuevos materiales que cubran las necesidades, que sean más respetuosos con el entorno actual y futuro durante todo su ciclo de vida. Sin nuevas tecnologías y sin nuevos materiales no será posible alcanzar las metas deseadas. Estamos solo en los albores de la nueva movilidad y no es posible considerar que se ha alcanzado la madurez necesaria. La investigación científica y tecnológica pueden acelerar este cambio y la química, como ciencia básica y aplicada, tiene un importante papel que jugar en él.

España Pérez, J.A. (2023). **El necesario impulso al vehículo eléctrico y su infraestructura de recarga en aras de la descarbonización.** *Revista Aragonesa de Administración Pública*, 60, 90-123

El vehículo eléctrico se ha erigido como una herramienta fundamental para reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera y avanzar hacia la tan ansiada descarbonización. De ahí, que las últimas políticas públicas en movilidad y lucha contra el cambio climático se focalicen en el vehículo movido por electricidad como medio para conseguir unos desplazamientos más sostenibles y respetuosos con el medioambiente. A partir de esta premisa, este trabajo analiza el marco planificador y normativo del vehículo eléctrico, e identifica uno de los principales obstáculos en su expansión, cual es, la falta de una infraestructura de recarga acorde a sus pretensiones.

España Pérez, J.A. (2022). **El nuevo enfoque jurídico del teletrabajo como medida para una movilidad sostenible.** *Revista Vasca de Administración Pública*, 122, 231-270

Las restricciones de movilidad impuestas durante la pandemia forzó la implantación del trabajo a distancia. Ello tuvo una repercusión directa sobre el transporte y los desplazamientos que se suceden por motivos laborales, que son los responsables de la gran mayoría de las emisiones de gases contaminantes. Consecuentemente, se reveló como una posible solución para reducir la congestión de las carreteras. Por tal motivo, mediante una revisión bibliográfica y el examen de la reciente normativa dictada se profundiza en el cambio de concepción del teletrabajo y se analiza el posible papel de la Administración pública para estimular esta práctica y disminuir la utilización de los automóviles para ir a trabajar. Con los denominados planes de transporte al trabajo, regulados en la Ley de Economía Sostenible, se puede propiciar una movilidad más respetuosa con el entorno, cuando no, evitar los trayectos, recurriendo al teletrabajo.

Fernández Gómez, J. (2022). **Nuevos modelos de negocio en movilidad urbana compartida.** *Papeles de economía española*, 171, 1-16 (marzo 2022), 93-108

Este artículo revisa los modelos de negocio en movilidad urbana compartida que se están implantando en todo el mundo. Se presentan los fundamentos conceptuales de los sistemas de movilidad sostenible y se describen los principales modelos de negocio basados en el concepto de "movilidad como servicio". Además, se identifican los retos que deberán superarse para desarrollar modelos más sostenibles de movilidad urbana y se delimitan líneas de actuación para impulsar modelos de negocio innovadores en movilidad. En la parte final del artículo se discute, brevemente, el efecto de la pandemia del coronavirus sobre la movilidad urbana.

Fortes Martín, A. (2023). **Los gobiernos locales ante el proceso de descarbonización de la movilidad urbana.** *Cuadernos de derecho local*, 61, 1-41

Los Gobiernos locales se enfrentan al reto de impulsar sus competencias en materia de movilidad con el fin de posibilitar el desarrollo de desplazamientos urbanos más sostenibles, descarbonizados y socialmente equitativos. El presente estudio ofrece un recorrido por el proceso normativo, en curso, en la senda de la descarbonización y la neutralidad climática de las emisiones asociadas a la movilidad urbana, con especial énfasis en las posibilidades que puede llegar a representar, para la realidad municipal, la aprobación de la futura Ley estatal de movilidad sostenible.

Fuentes Gómez, J. C. (2023). **El proceso de descarbonización del transporte marítimo**. En *Sostenibilidad, movilidad y vulnerabilidad en el transporte: una visión jurídica*. Cizur Menor, Aranzadi, 1-15

SUMARIO: I. EL PARADIGMA DEL CAMBIO CLIMÁTICO. II. LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO. III. EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y EMISIONES DE CARBONO. 1. Objetivos de la Organización Marítima Internacional (OMI). 2. La respuesta de la Unión Europea. A. Las primeras normas para la descarbonización del transporte marítimo. B. El paquete Fit for 55. IV. EL IMPACTO DEL PAQUETE FIT FOR 55 EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO. 1. El Reglamento Fuel EU Marítimo (Fuel EU). 2. La Directiva de comercio emisiones (ETS). 3. El Reglamento de desarrollo de infraestructuras para combustibles alternativos (AFIR – Alternative Fuels Infrastructure Regulation). 4. La Directiva de fiscalidad. V. LOS PROBLEMAS DERIVADOS DEL PROCESO EUROPEO DE DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO. VI. LAS CONSECUENCIAS PARA LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PROCESO DE DESCARBONIZACIÓN. VII. CONCLUSIONES.

Gorospe Oviedo, J.I. (2022). **El Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y la futura tasa de “circulación”**. *Instituto de Estudios Fiscales. Documentos*, 3, 93-116

Este trabajo constituye un estudio de la tasa de circulación prevista en el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Para ello, primero se analiza la fundamentación de la Ley, qué se entiende por movilidad sostenible y las alternativas de financiación en los ámbitos estatal y local. A continuación, se abordan las zonas de bajas emisiones como mecanismo para reducir los problemas de congestión, aparcamiento y contaminación. Después, se mencionarán las alternativas de prohibición o restricción de acceso a dichas zonas - aplicables también cumulativamente- y los posibles instrumentos económicos que podrían internalizar los costes generados, actuando como elemento disuasorio en orden a fijar la exacción más adecuada. Finalmente, se estudiará la medida concreta que el Gobierno ha trazado para reducir el tránsito en dichas zonas, una tasa local por el aprovechamiento especial del dominio público, abordando los elementos esenciales que debería recoger la ordenanza municipal que, finalmente, la regule.

Hacia una movilidad cero emisiones. (2022). *BBVA. Monográficos sostenibilidad*, 4, 1-43

El reto de la descarbonización. Zonas de bajas y cero emisiones. Electrificación verde. Conclusión: un tren que solo pasa una vez.

Jiménez Mateo, J. (2023). **Alianza europea para el desarrollo de corredores ferroviarios y redes trans-europeas de transporte TEN-T para la vertebración de la Península Ibérica y sus conexiones con el resto de Europa**. En *Sostenibilidad, movilidad y vulnerabilidad en el transporte: una visión jurídica*. Cizur Menor, Aranzadi, 1-33

SUMARIO: I. ADÓNDE SE DIRIGE EUROPA. 1. Planificación a nivel europeo. 2. El caso particular de España. II. EL PORQUÉ DE LA ALIANZA. 1. Conexiones transfronterizas. 2. El transporte de mercancías por ferrocarril. III. OBJETIVOS DE LA ALIANZA. IV. CORREDORES DE LA RED BÁSICA (TEN-T) EN ESPAÑA. 1. Corredor Atlántico. 2. Corredor Mediterráneo. 3. Corredor Cantábrico-Mediterráneo. 4. Corredor Sudoeste Ibérico. V. EL CORREDOR CENTRAL. 1. Justificación. 2. La autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza. VI. ASOCIADOS. 1. Organizaciones. 2. Puertos. 3. Empresas.

Marín Andréu, A. (2022). **Grandes reformas estructurales en materia de movilidad y transportes comprometidas en el PRTR**. *Revista del Ministerio de Fomento*, 727, 33-42

Martínez Navarro, J. A. (2022). **La movilidad urbana inteligente. A propósito del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible**. *Práctica Urbanística*, 177, 1-16

La movilidad urbana se encuentra actualmente transitando a lo largo de un complejo período de transformación y reconfiguración. En cuestión, impulsado especialmente a través de distintas políticas internacionales, como la Agenda 2030, y de ámbito comunitario, como el Pacto Verde Europeo o la Agenda Urbana para la Unión Europea, en España se está diseñando un nuevo marco normativo regulador de la movilidad urbana con un enfoque hacia sostenibilidad. Este nuevo escenario pivota sobre la futura Ley de Movilidad Sostenible y la Agenda Urbana Española. En el presente estudio se pretende poner de relieve las recientes disposiciones y políticas sobre movilidad urbana sostenible, y su irremediable deriva hacia la denominada «Ciudad Inteligente».

Morell Aldana; L.C. (2023). **Soluciones de movilidad sostenible personal: pronunciamientos de nuestros Tribunales**. *Práctica de Derecho de Daños*, 155, 1-16

Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas eléctricas, incluidas las de carga, han llegado para quedarse. Son formas de auxilio a la movilidad, económicas y ecológicas y su uso se promociona desde la Unión Europea hasta a nivel local. Sin embargo, su proliferación ha dado lugar al surgimiento de responsabilidad por su funcionamiento, tanto civil, causando daños a terceros; como penal, por la comisión de ilícitos a bordo de VMP y E-bikes y finalmente administrativa, cuando no se respeta la legislación en materia de tráfico.

Ramírez, M. (2021). **Los nuevos retos de la movilidad sostenible**. *Técnica industrial*, 328, 8-13

En un contexto como el actual, marcado por la transición energética y la transformación digital, el concepto de movilidad, especialmente la urbana, está evolucionando hacia una dimensión sostenible.

Para que España siga siendo competitiva en estas cuestiones, es ahora cuando habría que sentar las bases de la movilidad del futuro

Ruiz Legido, O. (2023). **Movilidad sostenible y vehículos eléctricos**. *Escritura pública*, 141

Rus, G. (2022). **La nueva política de transporte: Apuntes sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.** FEDEA. Apuntes, 2022/10, 1-16

La nueva iniciativa normativa del gobierno, al igual que todas las leyes y planes de infraestructuras que le han precedido, comienza con una descripción de la importancia del transporte en la economía y su repercusión en el bienestar de las personas. El énfasis de la exposición de motivos varía en cada caso dependiendo de qué gobierno está a cargo y de las prioridades del momento. En el pasado reciente el acento estuvo en introducir más competencia en la provisión de servicios de transporte, en el aumento del stock de infraestructuras, y en la participación privada en su construcción y operación. En el presente, el énfasis se ha puesto en las externalidades (cambio climático especialmente), en la equidad y en la importancia de la intervención del Estado.

Sánchez Sánchez, E. M. (2023). **La innovación de los vehículos eléctricos desafía la amenaza de efectos ambientales y su fiscalidad.** Quincena fiscal, 1-2. 1-14

La movilidad sostenible de energías renovables es un reto actual que cambiará el futuro y, una alternativa para la transición eficiente de vehículos eléctricos a medida que avanzamos hacia la descarbonización de uno de los sectores que más pueden afectar al cambio climático. Ante esta realidad, la Comisión Europea se ha marcado como objetivo para 2030 reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, para alcanzar una mejor calidad del aire, reduciendo las emisiones a la atmósfera y disminuyendo el consumo excesivo de contaminantes, convirtiendo a las renovables en uno de los pilares del sistema energético continental. Una sociedad muy concienciada y sensible al cuidado del medioambiente, que es trasladada también al ámbito de la movilidad, al que cada vez más, se le exige apostar por automóviles eléctricos para reducir las emisiones de carbono con el fin de limitar el calentamiento global, para garantizar la sostenibilidad de los recursos con fuentes limpias y renovables como la eólica, hidráulica y especialmente la solar.

Sayol Serra, M. (2023). **Apuesta por la movilidad sostenible.** Actualidad Jurídica Aranzadi, 998, 1-3

Convertir España en un país climáticamente neutro en emisiones para el año 2050 es el órdago en que se fundamenta la transición energética. El sector del transporte y movilidad es uno de los que más emisiones genera, lo que ha motivado y motiva al Gobierno a adoptar medidas y normas con la finalidad principal de descarbonizar el sector, principalmente, a través de la electrificación de la economía, la introducción de combustibles sintéticos y del hidrógeno renovable y otros gases renovables.

Sayol Serra, M. (2022). **El fomento del hidrógeno renovable en la movilidad sostenible.** Actualidad Jurídica Aranzadi, 990, 1-3

La descarbonización de la economía es uno de los objetivos planteados por la Unión Europea en el próximo horizonte 2030-2050 y pretende dar cumplimiento a los compromisos asumidos en el Acuerdo de París. La reducción de los gases efecto invernadero no solo se presenta como un objetivo, sino también como un desafío ambicioso para conseguir la neutralidad climática en un entorno donde la apuesta por las energías renovables está avanzando, pero en el que todavía se depende en gran medida de las energías tradicionales provenientes de combustibles fósiles.

El sector del transporte es uno de los que genera mayor contaminación no solo en la Unión Europea, sino también en España. Por ello, dentro de las iniciativas, planes y normativas adoptados a nivel europeo y nacional, se incluyen medidas específicas encaminadas a reducir los niveles de contaminación producidos por este sector a través de la firme apuesta por la movilidad sostenible.

Aquí nace el debate del vehículo eléctrico y del fomento del uso de los gases renovables y, en particular, del hidrógeno renovable. La electrificación del parque de vehículos de España es esencial para las próximas décadas. Así, el vehículo eléctrico, que incluye los vehículos eléctricos de pila de combustible o de hidrógeno, se postula como la alternativa favorita en la transición energética, precisamente por sus bajas emisiones.

Semprún, A. (2022). [Las CCAA inician más de 200 actuaciones de movilidad sostenible](#). *Revista del Ministerio de Fomento*, 727, 51-58

Viñuales, V., Rodríguez Vargas, M. y Quílez, C. (2021). [Movilidad sostenible: la hora de la ciudadanía](#). *Ambienta: La revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 131, 56-63

Zubiri de Salinas, M. (2023). **Régimen jurídico de la movilidad sostenible**. En *Sostenibilidad, movilidad y vulnerabilidad en el transporte: una visión jurídica*. Cizur Menor, Aranzadi, 1-33

INTRODUCCIÓN. II. LA REGULACIÓN TRANSVERSAL DE LA MOVILIDAD. 1. El Anteproyecto de Ley de movilidad sostenible. 2. Los antecedentes en la normativa de la Unión Europea. 3. Estructura y sistemática de la futura LMS. 4. Los conceptos básicos. 5. Los distintos tipos de transportes. III. EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD. 1. Las claves de la nueva movilidad. 2. La digitalización en la prestación de servicios de movilidad. A. Las plataformas en los transportes públicos discrecionales. B. Las plataformas en los transportes privados. C. Las plataformas en las actividades auxiliares y complementarias del transporte. D. Características comunes de estas plataformas. 3. La automatización en los mecanismos de movilidad. IV. CONCLUSIONES. V. BIBLIOGRAFÍA.