

EUROPA

FONDO

EUROPEO

DOC.

INFORME SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y FINANCIACIÓN VINCULADA A CREACIÓN DE APARCAMIENTOS EN LOS CENTROS URBANOS

1.1 En cuanto a MOVILIDAD SOSTENIBLE. Normativa y Documentos Estratégicos.

En este apartado se realiza una exposición de los documentos estratégicos, legislación y documentos de recomendaciones que definen el concepto de **movilidad sostenible** y establecen las principales tendencias, instrumentos y líneas de financiación a nivel europeo, nacional, regional y local.

De acuerdo con las **NACIONES UNIDAS**, la movilidad es una "cuestión fundamental para el desarrollo".

- La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental. Por esta razón, considera que apostar por elementos de la movilidad sostenible como la transición energética, la infraestructura para una logística eficiente, la regulación vehicular, los modelos de inversión en infraestructura, la educación en seguridad vial y la planificación urbana orientada a la movilidad tendrían un gran impacto en 13 de los 17 ODS. A pesar de que la movilidad sostenible es una herramienta transversal para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible, su relevancia destaca especialmente en el Objetivo Número 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles.

La **UNIÓN EUROPEA** ha venido introduciendo la movilidad sostenible en sus documentos de referencia y en sus programas de actuación, tanto en el campo del transporte interurbano, como en los desplazamientos en las ciudades. Incluimos en este apartado dos estrategias, una marco y otra específica sobre movilidad sostenible e inteligente, que inciden en la necesidad de abordar la movilidad sostenible y la necesidad de cambiar el modelo de desplazamientos. Igualmente se introducen los instrumentos de financiación de este período de programación.

- La Estrategia Un planeta limpio para todos.

La Comisión Europea actualizó el 28 de noviembre de 2018 su visión estratégica a largo plazo (COM (2018) 773 final), a fin de que la Unión Europea alcance una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra en 2050.

- Libro Blanco del Transporte publicado en 2011

La Comisión Europea, en el Libro Blanco del Transporte publicado en 2011, «Hacia un Sistema de Transportes competitivo y eficiente en el consumo de recursos», constata que el transporte todavía no es sostenible debido a su alta dependencia del petróleo, a los altos índices de congestión y a los altos impactos medioambientales y económicos que conlleva. Tampoco lo es desde el punto de vista social debido a los enormes costes derivados de la accidentalidad y los problemas de accesibilidad. Conseguir una movilidad eficiente, en relación con los recursos utilizados, y sostenible es uno de los desafíos de las ciudades del presente y del futuro.

- La Estrategia para una Movilidad Sostenible e Inteligente.

Encaminada al transporte hacia el futuro, publicada en 2020, en la que se establece la visión de la política de movilidad de la Unión Europea para los próximos años, presentando iniciativas clave como **hoja de ruta hacia una transformación digital y ecológica** en este ámbito (Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al

Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones – Plan de Acción de Movilidad Urbana" COM (2009) 490 final).

- **Guía ELTIS**

La Guía ELTIS "Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Directrices para el desarrollo e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible) publicadas en 2013 y actualizada en 2019. Estas directrices tienen por objeto integrar los desarrollos dinámicos en áreas de la movilidad urbana y algunas de las muchas experiencias relacionadas con la aplicación del concepto de **planificación de la movilidad urbana sostenible** que han surgido desde el 2013.

En el **MARCO NACIONAL**, durante la última década la movilidad sostenible ha cobrado especial relevancia dentro de la planificación estratégica y la normativa, en línea con los objetivos planteados para una transición energética y la descarbonización de la economía española.

- **La Agenda Urbana Española**

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) lidera esta agenda, tomada en consideración por el Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019, marcando la hoja ruta que guiará las acciones del país hasta el año 2030. En ella se incluyen **medidas encaminadas a hacer la movilidad en las ciudades más sostenible e independiente del vehículo privado y mejorar así la calidad de vida en los centros urbanos.**

La Agenda Urbana Española plantea que el desafío de la movilidad requiere un cambio de paradigma en la planificación urbana, fomentando ciudades compactas, con usos mixtos del suelo y abandonando los modelos de crecimiento disperso. También plantea la búsqueda de modelos territoriales y urbanos de proximidad. La proximidad a las actividades, los servicios, las dotaciones, los lugares de trabajo y de ocio, que permitan afrontar de manera más eficiente uno de los grandes retos actuales del urbanismo: la gestión de la movilidad y los servicios de transporte urbanos y con ellos la calidad medioambiental.

- **La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**

De acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y las experiencias internacionales y europeas, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) publica el 17 de septiembre de 2020 esta estrategia con la visión de "hacer de la movilidad un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico", teniendo como horizonte el año 2030.

La misma se enriquece con las aportaciones de los distintos actores del ecosistema de la movilidad, y actualiza la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS), aprobada por el Consejo de Ministros, con fecha de 30 de abril de 2009, y que surgió como marco de referencia nacional que integra los **principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que facilitan una movilidad sostenible y baja en carbono.**

- **El Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte de 2020,**

Con la visión establecida por la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana plantea la elaboración de una disposición normativa con rango de Ley que dé respuesta a los retos en materia económica, social y medioambiental que enfrentan el transporte y la movilidad, entendidos como política transversal. Este anteproyecto que cerró la fase de aportaciones el 15 de noviembre de 2021, considera la movilidad como un derecho, un

elemento de cohesión social y de crecimiento económico. Entre los principales objetivos a alcanzar por la futura norma, destacan: avanzar hacia una fiscalidad verde en el transporte; establecer un sistema de financiación del transporte público basado en criterios estables, predecibles y proporcionales; desarrollar un modelo de gobernanza que permita un diseño coherente de las políticas de movilidad; impulsar la innovación y digitalización en el transporte y la logística; y, en definitiva, avanzar hacia un modelo de transporte y movilidad sostenible como factor clave para el futuro de nuestro país.

- La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética,

Establece las medidas a adoptar en materia de movilidad sin emisiones para alcanzar en 2050 el objetivo de contar con un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares introducirían en **la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad.**

- El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC)

El 3 de marzo de 2021 se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2021, adoptando la versión final de este plan en el que se definen los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, de penetración de energías renovables y de eficiencia energética, persiguiendo una reducción de un 23% de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990. En ese marco, identifica a las oportunidades de la movilidad eléctrica como pieza clave para alcanzar la neutralidad climática a 2050 y promueve aquellas acciones que consigan una reducción de las emisiones de CO₂ y del consumo de energía final, mediante cambios importantes en el reparto modal a través de la implantación y desarrollo de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS): con medidas como la generalización a partir de 2023 en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes de España, **de la delimitación de zonas centrales con acceso restringido a los vehículos más emisores y contaminantes.**

- El Plan de Recuperación y Resiliencia, del 27 de abril de 2021

En su Componente 1 "Plan de Choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos", incluye ayudas gestionadas por el MITMA para la **implantación de Zonas de Bajas Emisiones** (y todas las medidas complementarias necesarias) con cargo a los fondos de recuperación Next Generation EU para que sea efectivo el trasvase a **otros modos de movilidad y la mejora de la calidad de vida.**

Por otro lado, en su componente 6 "Movilidad sostenible, segura y conectada", incluye una serie de medidas e inversiones destinadas a modernizar y mejorar las infraestructuras clave de transporte interurbano e intermodal.

Esta visión del modelo de movilidad a adoptar por las ciudades y los territorios establecido a nivel internacional y nacional se ha introducido en el **ÁMBITO ANDALUZ** a partir de numerosos documentos estratégicos, normativos y de planificación.

- La Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible

Aprobada el 5 junio de 2018, recoge entre sus líneas de actuación el desarrollo de un modelo de ciudad que minimice la necesidad de desplazamiento urbano incorporando estrategias integradas de transporte multimodal **que contribuyan a la disminución del tráfico y que favorezcan la peatonalización, el uso de la bicicleta y el transporte público.**

- El Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

Presentado al Parlamento en 2019, persigue paliar en la mayor medida posible los efectos negativos de la movilidad, **promoviendo un transporte más ecológico, fundamentalmente, mediante la promoción del transporte público, la promoción extensiva de la movilidad no motorizada mediante el uso de la bicicleta y el fomento de los desplazamientos peatonales**. Igualmente establece que para los municipios de más de 20.000 habitantes será obligatoria la redacción de un PMUS

- **La Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030**

Aprobada el 12 de enero de 2021 por el Consejo de Gobierno, en cumplimiento de los objetivos del Pacto Verde Europeo (The European Green Deal) pretende convertirse en el punto de partida de la acción climática en el sector del transporte. Por su alcance, su ámbito de actuación además del desarrollo de infraestructuras cubre todos los cambios en el funcionamiento y organización del sistema. Se centra en la **reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero** de la siguiente manera: a) Evitando el tráfico innecesario; b) **Cambiando el tráfico a modos más respetuosos con el medio ambiente, como el transporte público o los modos de emisión cero (cambio modal)** y c) Mejorando el tráfico restante: transición a vehículos de bajas y cero emisiones, régimen de tráfico, etc.

1.2 EN CUANTO A LOS APARCAMIENTOS. Referencias a los aparcamientos en la normativa y documentos estratégicos

- **La Estrategia para una Movilidad Sostenible e Inteligente, Unión Europea.**

En su apartado 36 establece que: "La UE y los Estados miembros deben estar a la altura de las expectativas de nuestros ciudadanos, a saber, lograr un aire más limpio, menos ruido y congestión y eliminar las muertes en las calles de nuestras ciudades. Mediante la revisión del paquete de movilidad urbana para promover y respaldar estos modos de transporte sostenibles y saludables, la Comisión contribuirá al perfeccionamiento del actual marco europeo de movilidad urbana. Son necesarias orientaciones más claras sobre la gestión de la movilidad en los ámbitos local y regional, también sobre cómo mejorar la planificación urbana, y sobre la conectividad con las zonas rurales y suburbanas, con vistas a que los viajeros pendulares dispongan de opciones de movilidad sostenibles. Las políticas y el apoyo financiero de Europa también deben reflejar la importancia de la movilidad urbana para el funcionamiento general de la RTE-T contemplando **soluciones para el primer y el último tramo que incluyan nodos de movilidad multimodal, aparcamientos de disuasión e infraestructuras seguras para los desplazamientos a pie y en bicicleta**".

- **La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, España**

En su medida Medida 1.2.6: Soluciones de acceso a las ciudades plantea: La construcción por las Comunidades Autónomas de **aparcamientos disuasorios constituye actuación financiable con fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia**, en el marco del Componente 1 "Plan de Choque de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en entornos urbanos y metropolitanos", línea de inversión 1 "Zonas de Bajas Emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano" del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Y en su línea de actuación 1.2: Fortalecimiento de alternativas al coche privado en la movilidad urbana y metropolitana: El reto de la movilidad urbana está siendo abordado en las principales capitales europeas mediante líneas de actuación muy diversas, que van desde medidas tarifarias o de utilización de tarjetas sin contacto para potenciar el transporte público colectivo; **medidas para favorecer la intermodalidad con aparcamientos disuasorios con tarifas integradas en el ticket de transporte**; la construcción de amplias redes de carriles bici facilitando su intermodalidad con el

transporte público; el desarrollo de aplicaciones para hacer efectiva la movilidad como servicio; o la delimitación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), en las que se restringe la circulación para los vehículos más antiguos impulsados por motores de combustión, fomentando de esta manera el uso de vehículos y modos de transporte más limpios, lo que redundará en una mejora de la calidad del aire de las ciudades.

- **Agenda Urbana Española**

En su Objetivo Específico (5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles), plantea “**Ubicar aparcamientos de disuasión** en la periferia urbana, facilitando la transferencia del usuario de un vehículo privado al transporte público o al vehículo compartido”.

1.3 LÍNEAS DE FINANCIACIÓN PARA INICIATIVAS DE MOVILIDAD URBANA.

PERÍODO DE PROGRAMACIÓN 2014-2020

- **Proyectos Economía Baja en Carbono**

Reglamentos (UE) nº 1303/2013 y (UE) nº 1301/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, la Administración General del Estado, a través de la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas: Programa Operativo de Crecimiento Sostenible para el periodo 2014-2020 (POCS), el cual destina al Eje de Transición a una Economía Baja en Carbono un total aproximado de 2.100 M€ de ayuda FEDER, de los cuales un 38,2 % estarán gestionados por el Ministerio para la Transición Ecológica, a través del Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE).

Actuaciones elegibles

Los proyectos singulares susceptibles de subvención deberán conseguir una reducción de las emisiones de dióxido de carbono, mediante los siguientes tipos de actuaciones:

- La mejora de la eficiencia energética en la edificación y en las infraestructuras y servicios públicos.
- La movilidad urbana sostenible: Transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras red viaria, transporte ciclista y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias.
- El aumento del uso de las energías renovables para la producción de electricidad y usos térmicos en edificación y en infraestructuras públicas, en particular favoreciendo la generación a pequeña escala en puntos cercanos al consumo.

PERÍODO DE PROGRAMACIÓN 2021-2027

- **DUS5000 (municipios de menos de 5.000 hab)**

El Real Decreto 692/2021, de 3 de agosto, por el que se regula la concesión directa de ayudas para inversiones a proyectos singulares locales de energía limpia en municipios de reto demográfico (PROGRAMA DUS 5000), en el marco del Programa de Regeneración y Reto Demográfico del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Resolución de la Presidenta de E.P.E. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), M.P., de 10 de noviembre de 2021, por la que se acuerda la ampliación y nueva asignación de presupuesto del Real Decreto 692/2021, de 3 de agosto.

Real Decreto 991/2021, de 16 de noviembre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones a las Comunidades Autónomas para financiar la realización de cuatro programas para la implementación de los Planes Complementarios de I+D+I con las

comunidades autónomas, que forman parte del componente 17 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Disposición final primera modifica el RD 692/2021 que establece las bases de DUS 5000

El PROGRAMA DUS 5000 está gestionado por el IDAE mediante concesión directa de las ayudas a las entidades locales beneficiarias

El objetivo del PROGRAMA DUS 5000 es dar un impulso al Desarrollo Urbano Sostenible, en los municipios de reto demográfico, mediante actuaciones que constituyan proyectos singulares de energía limpia como por ejemplo proyectos de eficiencia energética en edificios e infraestructuras públicas, de fomento de las inversiones verdes y, en particular, del autoconsumo, así como de movilidad sostenible, facilitando el cambio modal y garantizando la participación de los municipios en el despliegue de la infraestructura de recarga e impulso del vehículo eléctrico, incluyendo medidas de ahorro energético y reducción de la contaminación lumínica mediante la mejora de la iluminación pública.

Actuaciones subvencionables

El programa se vertebra en distintas tipologías de inversión para ejecutar «proyectos singulares locales de energía limpia»: mejora de la eficiencia energética de edificios e infraestructuras, despliegue de generación renovable o impulso de la movilidad sostenible, todos ellos correspondientes a campos de intervención con una contribución climática del 100%, lo que se deberá conseguir, en todo caso, mediante una reducción de las emisiones de CO₂, teniendo en cuenta el principio de «no causar un perjuicio significativo», conocido como principio DNSH (do not significant harm) a ninguno de los objetivos medioambientales que establece el Reglamento (UE) 2020/852, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088.

Todas estas actuaciones que conforman los proyectos singulares de energía limpia se integran en estas cinco medidas, que se describen en el anexo técnico del real decreto:

MEDIDA 1: Reducción de la demanda y el consumo energético en edificios e infraestructuras públicas.

MEDIDA 2: Instalaciones de generación eléctrica renovable para autoconsumo.

MEDIDA 3: Instalaciones de generación térmica renovable y de redes de calor y/o frío.

MEDIDA 4: Lucha contra la contaminación lumínica, alumbrado eficiente e inteligente, Smart Rural y TIC.

MEDIDA 5: Movilidad Sostenible

Noticias de Interés:

<https://www.hoy.es/badajoz/europa-rechaza-fondos-20220808195009-nt.html>

<https://www.rtve.es/noticias/20110210/ir-coche-centro-ciudad-se-paga-lucha-contra-contaminacion-europa/403877.shtml>