



Posibles enmiendas desde ConBici a la Ley de Cambio Climático en trámite parlamentario

Ley de Cambio Climático en proceso parlamentario

https://www.miteco.gob.es/es/prensa/proyectedeleydecambioclimaticoytransicionenergetica_tcm30-509256.pdf

Alegaciones de ConBici presentadas al PNACC 2021-2030. ([web](#))

https://docs.google.com/document/d/1oHp74YWpZE_yV4SYgf0jy3v8Ji2gfY1JqLNOtLHIEGE/edit

versión aprobada del [PNACC](#)

(No parece que se recogieron nuestra propuestas a la luz del doc de participación pública [-ver-](#))

Crítica a la propuesta de ley.

Es increíble lo mala que puede llegar a ser este borrador de ley. Es muy cansino tener que leer estos documentos, hacer el esfuerzo de hacer propuestas de mejoras para que luego pasen olímpicamente sin dar ninguna razón de porqué no las han considerado. ¿Es eso derecho a participar?.

Esta ley no manifiesta ningún interés por mitigar el cambio climático por debajo de 1,5° C para mediados de siglo. No parece que las medidas que recoge respondan a una situación de emergencia climática.

- Parte de un supuesto equivocado, que cumplir el acuerdo de París será suficiente para mitigar un cambio climático desastroso y hoy se sabe que eso no es así. El pacto de París de 2015, fue fruto de una difícil negociación donde entraban en juego muchos intereses contrapuestos y grupos poderosos vinculados a la economía del carbono, y se llegó donde se pudo, con un objetivo en 2° C, sin embargo, los compromisos acordados no impedirán aumentos del 3,5%, (ver [EeA. 2020](#)), es más, tras el informe del IPPC-2019 sabemos que un aumento del 2° C sigue siendo nefasto.. Pese a ello, se están apurando los plazos para cumplir el acuerdo, en lugar de acelerar todas las medidas posibles para mitigar el cambio climático. Cuanto antes ¡mejor!.
- En efecto, los objetivos de esta ley son poco realistas para evitar un cambio climático catastrófico. Plantear la descarbonización para el 2050 es llegar tarde. No basta que la UE sea el primer continente neutro del mundo cuando ha contribuido desde antes y más que la mayoría (salvo EUA) al cambio climático y sigue produciendo más GEI per cápita que China. Ha de compensar lo que otros países no eviten pues el cambio climático es global y además eso será muy bueno para

innovar y cambiar antes el sistema productivo hacia fórmulas sostenibles más rentables y generadoras de empleo.

- Pero es que además, plantear como objetivo de reducción de GEI para 2030 un 20% (r/1990) es muy inferior al de la UE (55%). Dato que ni siquiera actualiza pues mantiene el 40% que ya ha sido oficialmente revisado y acordado en diciembre 2020 por la CE). Este ínfimo compromiso ya ha sido denunciado ante los tribunales por Ecologistas en Acción y otras entidades.
- Ni siquiera se han molestado en actualizar datos incoherentes como poner un plazo ya pasado (dic.2020) para hacer un desarrollo reglamentario (art. 36), o cuando se fija que después del 2021.12.31 (sine die) habrá que entregar los planes autonómicos de energía (art.34).
- No aprovecha al máximo la capacidad técnica ni las características climáticas de España para producir energía eléctrica renovable (España es, con diferencia, el país de la UE con más horas de sol, y cuenta con bastante mar y brisas para sistemas energéticos eólicos y marinos)
- Deja fuera de la ley al ejército ((DA1) ¿se ha cuantificado cuánto contamina?). Los planes urbanísticos de vivienda e infraestructura de transportes no tienen plazo para adaptarse a la ley sólo cuando se revisen o actualicen (DT2). Tampoco los procedimientos en marcha de solicitud en relación a los hidrocarburos deben adaptarse a la ley (DT1) y la AGE se da dos años para estudiar el deshacerse de participaciones en empresas de hidrocarburos (DA2)
- Confunde la participación pública con la información y consulta (art.35) sin asumir ningún compromiso ni siquiera para responder en base a argumentos sólidos el porque no incorpora propuestas ciudadanas.
- No obliga a que el 100% de los presupuestos generales del Estado estén alineados con los objetivos del cambio climático, sólo en un % (art.26). Ni pone plazos para que las Administraciones Públicas sean climáticamente neutras.
- Entiende la transición justa como una compensación a los vulnerables pero no a un cambio estructural que evite generar vulnerables climáticos (art. 24)
- El transporte aéreo y naval podrá contaminar sin límites establecidos. (art. 11 y 14)
- La Directiva 2006/123/CE (“Bolkestein”) que antepone la naturaleza económica y la libertad de empresa a otras consideraciones supuso la modificación de 8.000 normas en España. Hoy el cambio climático es más importante que la economía, sin embargo, esta ley del cambio climático apenas cambia nada.

Reflexiones previas.

Según el preámbulo:

“Las actividades humanas son ya las responsables de un aumento de las temperaturas globales de aproximadamente 1°C sobre el nivel preindustrial y señala que al ritmo actual, el aumento de 1,5°C se alcanzará entre 2030 y 2052. En el caso de España, este aumento de la temperatura es superior a la media en casi 0,5°C.”

“Los próximos diez años van a ser determinantes para poder tener éxito en preservar nuestra seguridad.”

“Retrasar decisiones supondría asumir más riesgos, más costes y más injustamente distribuidos y renunciar a oportunidades de modernización de nuestra economía y de nuestra sociedad,…”

Sin embargo el desarrollo del articulado no se toma esto en serio, no toma medidas urgentes (pese a estar declarada la emergencia climática). Si el cambio climático ya está aquí y cuanto más se retrasen las medidas mitigadoras y más sectores se dejen fuera, mayor será el impacto climático y más duras tendrán que ser las medidas que habrá que tomar en el futuro. La ley debe abarcar todos los sectores y hacerlo desde la entrada en vigor de la misma: actividades militares, transporte aéreo y naval, planes urbanísticos y de infraestructura, etc.

La ley no debe aspirar al cumplimiento (cumplir y mentir) el acuerdo de París-2015 -que hoy sabemos que es insuficiente- sino a reducir la aportación de España, en el menor tiempo posible, a la emisión de GEI. El español medio es más responsable que el chino medio del cambio climático, si a la emisión de los GEI en España a los generados para producir en China lo que se consume en España.

La ley reconoce que hay que hacer un cambio estructural y éste hay que hacerlo con prontitud, de forma sistemática y deben contribuir todos los ámbitos posibles. El objetivo no puede ser el seguir creciendo, sino el *“vivir bien respetando los límites del planeta”* (slogan de la CE para el VII PMA). Además, si *“Este cambio estructural no sólo beneficiará la balanza comercial de forma notable sino que fortalecerá la seguridad energética nacional”*, como recoge el preámbulo, ¿por qué no se avanza lo más rápido posible? El no hacerlo nos va a resultar muy caro, en lo social, lo ambiental y lo económico.

Puesto que ya estamos fuera de cuentas (el cambio climático ya ha llegado), los objetivos deben ser los máximos técnicamente posible en el menor tiempo posible. España tiene condiciones para ser autosuficiente energéticamente ¿a qué viene pues aspirar para el 2030 a mantener una dependencia energética del 60%, que por otro lado tan cara nos sale.

La UE en su [Estrategia de adaptación al cambio climático \(COM\(2013\) 216 final\)](#), entre otros documentos, nos da algunas pistas de cómo enfocar el tema:

- **Hacer un planteamiento basado en los ecosistemas será rentable y con múltiples beneficios.**
- **“adoptar estrategias exhaustivas de adaptación” (A1) acelerar las medidas (A2), e implicar a las administraciones locales (A3).**
- **La visión global, la integración con el resto de políticas (de ordenación del territorio, transporte, medio ambiente, prevención de riesgos, salud, empleo, servicios sociales...). Se trata de que las medidas a adoptar además de evitar los daños del cambio climático contribuyan a la calidad de vida y la sostenibilidad.**
- **Un cambio en los hábitos de transporte. Si el transporte a motor es un importante emisor de GEI, lo procedente no es sólo que se adapte al Cambio climático sino que deje de contribuir a él.**
- **Hacer una planificación conceptual, ya que lo que se ha venido haciendo hasta el momento es causa del cambio climático.**

Propuestas de cambio al articulado de la ley.

Artículo 1. Objeto de la Ley.

Esta ley tiene por objeto el asegurar, en el menor plazo de tiempo posible, que la economía española sea climáticamente neutra, a través de una transición justa y un desarrollo basado en el paradigma de la sostenibilidad.

Razón. Los acuerdos de París de 2015 fueron fruto de una difícil negociación entre muchos intereses enfrentados, pero son insuficientes para evitar un cambio climático desastroso. Esta ley debe conseguir que España se descarbonice en el menor tiempo posible no por un pacto, sino por supervivencia (a España le afectará más el cambio climático).

Artículo 3. Objetivos....

1. Para el 2030.

- a) Reducir las emisiones de GEI... un 75% r/1990 (en lugar del 20%) y un 100% para 2040.
- b) Consumo final de energías renovables del 75% (en lugar del 35%)
- c) Generación de energía eléctrica 100% renovable.
- d) Eficiencia energética del 50% (en lugar de 35%) en las energías del carbono residuales.

2. Alcanzar la total neutralidad climática neta en 2040 (descontado los sumideros) y bruta en 2050.

4. PNIEC. 5. Estrategia de descarbonización a 2040 (en lugar de 2050)

T.II energías renovables y eficiencia energética. (6-7)

T.III. Transición energética y combustibles. 8 y 11

9. Ayudas a combustibles fósiles.

A partir de la entrada en vigor de esta ley se prohíbe todo trato de favor o beneficio fiscal a los combustibles fósiles (extracción, transformación, transporte, consumo...) de cualquier tipo.

11. combustibles para transporte aéreo.

Deberá elaborarse un plan para la pronta descarbonización del sector aéreo antes de 2040, y un 55% para 2030. Los compromisos formalmente adquiridos deberán revisarse y reconducirse para una rápida reconversión hacia las energías limpias.

Título IV. Movilidad sin emisiones y transporte.

Art. 12. ~~Promoción de movilidad~~ **Transporte** sin emisiones.

1. (en lugar de limitar las ventas para 2040) Para el 2025 dejarán de fabricarse, importarse, comercializarse y matricularse vehículos a motor que emitan GEI. Para el 2030 se prohibirá su circulación por las ciudades y en 2035 se prohibirá su circulación por todas las vías

2. ...

3. Todos los municipios establecerán las medidas oportunas para que, al año de entrada en vigor esta ley, los entornos urbanos sean declarados, en toda su extensión, zonas de bajas emisiones restringiendo el tráfico de los vehículos emisores de GEI. Estas medidas se aceleran en las áreas infantiles, escolares, sanitarios, sociales y culturales... Así mismo establecerán las medidas oportunas para garantizar la accesibilidad universal y los desplazamientos en modos activos de forma cómoda y segura, y para disponer de transporte público de calidad, asequible, que dé respuesta adecuada a las necesidades de la ciudadanía.

4. **Vías conectadas interurbanas**

Medidas para fomentar la intermodalidad, construcción de vías verdes y ciclables interurbanas que conecten entre sí los núcleos urbanos y también los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.

5 Coordinación intersectorial

Creación de observatorios para la movilidad ciclista en todas las ciudades de más de 100.000 habitantes que se coordinarán con un observatorio estatal (u otro) que permita el desarrollo íntegro de la estrategia Estatal de la Bicicleta.

Art. 13. Instalaciones de puntos de recarga eléctrica.

Aparcabicicletas. Es necesario incluir en el Código Técnico de la Edificación la obligatoriedad de espacios para aparcamientos seguros para bicicletas al menos en la misma cantidad de los que se obligan para coches, incluyendo la recarga de las bicicletas eléctricas.

Art. 14. Transporte marítimo y puertos.

T.V. Adaptación al cambio climático. (art. 16-23)

T. VI. transición justa. (art. 24-25)

En todo el proceso de reconversión estructural del sistema socioeconómico, energético, productivo y de consumo (incluido el transporte) orientada a la descarbonización de la economía se tendrá en cuenta que no generen nuevos sujetos vulnerables ni agudicen la situación de los ya vulnerabilizados. A la par se tomarán las medidas compensatorias y emancipatorias para sacar a éstos de su situación de vulnerabilidad.

Artículo 14. Transporte marítimo y puertos.--> Solo habla de puertos

¿Pero qué pasa con el tren?

Es imprescindible añadir la necesidad de un transporte público que haga competencia real al vehículo privado y que pueda potenciar la movilidad obligada y la del turismo sin dependencia del vehículo privado:

- Plan de implementación global de **Conexiones de cercanías**
- Trenes nocturnos en todas las líneas principales de larga distancia
- Regular y favorecer la Intermodalidad tren bici
- **Garantizar el transporte de bicicletas en los trenes, así como aparcamientos seguros en las estaciones**

T.VII. Lucha contra el cambio climático y transición energética. (art. 26-

Art. 26.

El 100% de los Presupuestos Generales del Estado deberán estar en sintonía con la mitigación del cambio climático. Toda administración pública deberá ser climáticamente neutra en 2025.

T. VIII . Educación, investigación e innovación.

T. IX. Gobernanza y participación pública.

art. 34. Antes (en lugar de A partir) del 31 diciembre de 2021...

art. 35. Participación pública.

Las diversas políticas y programas de descarbonización serán abiertas a consulta pública. Todas las aportaciones deberán ser sometidas a valoración basada en evidencias y

en coherencia con el marco estratégico y legal general. En caso de no ser admitidas deberán ser argumentadas razonablemente.

Para la implementación de las medidas se solicitará la colaboración activa de la ciudadanía y de sus organizaciones económicas, sociales y de los hogares.

art. 36 ¿antes del 31 diciembre 2020?

DA1. (Fuerzas Armadas).

Todas las administraciones públicas deberán cumplir los objetivos de esta ley, incluidas las fuerzas armadas (y la casa del rey)

D.A.2.

A los tres meses de entrar en vigor esta ley todas las Administraciones públicas deberán haberse desprendido de las participaciones en empresas vinculadas con la producción, transporte... de energía fósil.

D.T.1.

Toda solicitud de explotación de hidrocarburos en proceso se someterá a los criterios de esta ley. Y a lo largo del siguiente año a su aprobación se revisará toda concesión para ajustarla a la ley.

DT.2ª. Consideración del cambio climático en el desarrollo de la planificación y gestión del desarrollo urbano, de la edificación y de las infraestructuras del transporte.

En el plazo de un año de la entrada en vigor de esta ley todos los planes deberán revisarse para adaptarse a la misma y las que estén pendientes de aprobación deberán cumplirla para ser aprobados.

Propuestas para el título IV de la ley de Cambio climático en relación al urbanismo, movilidad y transporte.

El transporte (especialmente el de cercanía) es un sector muy estratégico en tanto que, hoy por hoy, la mayoría de actividades económicas y sociales requieren desplazamiento motorizado. Sin embargo, este parece ser el sector que porcentualmente más va a crecer en su contribución a los GEI y que al que menos exigencias le impone la ley. Ello no se debe tanto a limitaciones técnicas o administrativas como a de decisiones políticas que defienden un continuo crecimiento de los transportes sin que ello repercuta en un vivir mejor dentro de los límites del planeta.

El transporte motorizado es un medio para conectar personas y bienes, y es más necesario cuanto más distante y disperso están ambos, pero ello conlleva inequidades, problemas territoriales, ambientales, sociales y de salud. Las estadísticas de transporte muestran cómo nuestros desplazamientos cotidianos son cada vez más largos y de mayor duración para la realización de actividades habituales o básicas que se dan en espacios especializados (centros comerciales, polígonos industriales, macro-cines...), y que la dependencia del automóvil sigue creciendo, y con ello, además, reforzando la catástrofe climática.

La medida más potente, con mucho, para ganar calidad de vida y evitar los problemas que genera el transporte es la proximidad. Ordenar el territorio y la distribución de las actividades diversas en el mismo, para las necesidades cotidianas, con criterios de cercanía en términos de modos de transporte activos. En esta línea cabe garantizar los circuitos cortos de comercialización, la cercanía entre las fuentes energéticas y el consumidor, entre residencia,

trabajo/estudio y ocio, con servicios y espacios públicos accesibles en modos activos o públicos a toda la población... Y promocionando y dando amparo legal a fórmulas organizativas y modos de movilidad virtual (teletrabajo, e-administración, teleasistencia...) que reduzcan la necesidad de desplazamientos.

Dado que está en proceso una ley de movilidad, pero que el sector del transporte es un importante y creciente emisor de GEI, esta ley de cambio climático debería recoger las condiciones nucleares sobre “transporte y cambio climático” (es el transporte y no la movilidad en sí la que genera cambio climático).

Las medidas a implementar quedan recogidas en la Nueva Carta de Leipzig ([CE. 20201130](#))

“Los sistemas de transporte y movilidad urbanos deben ser eficientes, neutros en carbono, seguros y multimodal. Se deben promover formas de movilidad y logística activas y bajas en carbono. incluido un cambio modal al transporte público, a pie y en bicicleta. El transporte público debería ser accesible, asequible, limpio, seguro y atractivo para todos. Para reducir el transporte y necesidades de movilidad, una estructura de asentamiento policéntrico debe ser tan compacta y densa como sea posible al tiempo que admite múltiples usos, incluidos vivienda, comercio minorista, producción y transporte” ([Nueva carta de Leipzig](#), CE, 20201130)

Así:

- Hay que reducir al máximo el uso de los transportes motorizados que emiten GEI, tanto vial, como ferroviario, naval o aéreo que funciona con energía del carbono. Sólo se puede autorizar una expansión de dicho transporte en modos descarbonizados y hacerlo.

Propuestas concretas al articulado:

Art. 12. Transporte sin emisiones.

A la entrada en vigor de esta ley:

- 12.1. NO se permitirá la fabricación, importación, comercialización o matriculación de ningún vehículo que funcione con energía del carbono (emisora de GEI). Las administraciones públicas, las empresas y los particulares se abstendrán de adquirir vehículos emisores de GEI.
- 12.2. No se permitirá el aumento del tráfico o navegación, ni el el atraque en puertos o aterrizaje en aeropuertos españoles, de vehículos que funcionen con energía emisora de GEI, sean mercantes o cruceros, o aviones de pasajeros o de mercancías. Sólo se autorizará un aumento de aquellos sin emisiones de GEI.
- 12.3. No se permitirá ningún tipo de beneficio fiscal, económico o de otro tipo a las fuentes de energía no limpias ni a los vehículos de motor emisores de GEI. Esta limitación incluye el aparcamiento gratuito de tales vehículos en espacios públicos, ayudas a carburantes fósiles o emisores de GEI, o a empresas de transportes que no tengan un plan de reducción drástica de vehículos no-limpios.
- 12.4. Todas los poderes del estado y las administraciones públicas competentes, en el plazo de un año, revisarán su legislación y reglamentos de planificación urbana, ordenación del transporte, infraestructuras y cualquier otra que contemple medidas favorezcan el

uso de los vehículos emisores de GEI. Estableciendo un urbanismo de proximidad, cambiando las reservas mínimas de aparcamiento por límites máximos.

12.5. Cada año se reducirá en un 10% los vehículos de cualquier medio de transporte que funcionen no funcionen con energías limpias, de forma que en 2030 no podrá funcionar ningún vehículo contaminante o emisor de GEI. Con las siguientes prioridades:

- a) Las administraciones públicas en el plazo de dos años deberán retirar toda la maquinaria o vehículos a motor emisora de GEI puestas a su servicio.
- b) Las ciudades de más de 5.000 habitantes prohibirán la total circulación de vehículos emisores de GEI para el 2025.

12.6. Toda nueva ley o reglamento de cualquier administración para su aprobación deberá ir acompañada de un informe de neutralidad climática (negativo sobre su incidencia en el cambio climático). Así mismo, en el plazo de un año se revisará la normativa en vigor que suponga un incremento de los GEI. Toda regulación que directa o indirectamente pueda conllevar una emisión de GEI será nula de pleno derecho.

Para el cumplimiento de este artículo se pondrá en marcha un observatorio del cambio climático que deberá valorar en toda norma su impacto en el cambio climático.

Reiteramos nuestras propuestas al PNACC 2021-2030 (ver)

Prevenir: Reducir la necesidad/dependencia del transporte privado motorizado y desincentivar su uso para las actividades cotidianas a través de:

- Un urbanismo de proximidad. Planeamiento urbano hacia la ciudad compacta y la prohibición de nuevos asentamientos y polígonos de actividad (empresarial, comercial, ocio) fuera de los entornos urbanos y sin acceso en transporte público, un desarrollo territorial orientado al transporte, el decrecimiento de grandes urbes (>50.000 hab.). Hay que recuperar la escala ciclo-peatonal de la ciudad y diseñar las infraestructuras pensando en las necesidades peatonales y ciclistas.

El acercar residencia y actividad da opción a desplazamientos en modos activos, lo que además favorece la equidad, la economía local, la descarbonización, la reducción de GEI, y la no dependencia de transporte motorizado. Sin embargo, la proximidad no es suficiente para que la ciudadanía opte por los modos activos (a pie y en bici): deben darse condiciones de 1) seguridad/salud: sin riesgo a atropellos ni sobresaltos especialmente para la infancia y personas de edad avanzada, sin ruidos o humos..., calzadas apaciguadas, 2) comodidad: con aceras espaciosas, sin barreras, desniveles, continuas paradas en semáforos y 3) satisfacción: entorno agradable, posibilidad de socialización...

Ello pasa por cambios en las leyes del: suelo, territorio y urbanismo para diseñar un modelo de ciudad amable, próxima, sostenible, saludable, habitable, la ciudad de los 15 minutos, de servicios/actividades próximos, una ciudad integrada... y con un diseño urbano que garantice el desplazamiento activo con plena seguridad para todos los colectivos.

- Cambios organizativos que reduzcan los viajes (jornada continua, teletrabajo, reducción de la semana laboral/escolar).

Ello pasa por cambios en la normativa laboral (y escolar) y de seguridad social (para **acortar la jornada**) y la inclusión obligatoria de planes de transporte al trabajo con objetivos de mejora continua en los logros. Igualmente procede el desarrollo de ordenanzas de reducción de viajes motorizados cotidianos.

- Garantizar una oferta de transporte público de alta calidad y establecer restricciones al abuso del automóvil para su uso sólo en caso de necesidad objetiva.

Ello pasa por cambios en las leyes de transporte, para introducir la intermodalidad, la bici pública, el servicio a demanda, el servicio entre residencia y polígonos empresariales en diferentes municipios-... y una ley de movilidad, que garantice los entornos urbanos de bajas emisiones (acústicas y de contaminantes atmosféricos), introduciendo los planes de transporte a los centros de actividad, la equidad de acceso de todos los colectivos sociales, las normas de accesibilidad universal en los desplazamientos urbanos (ya existentes pero amplia y reiteradamente incumplidas), el derecho de la infancia y personas de edad avanzada a los desplazamientos autónomos en el entorno urbano...

Proteger, posibilitar y promover la movilidad/acceso garantizando la equidad.

En condiciones de cambio climático, hay que tener una especial atención para que todos los colectivos sociales puedan desplazarse en condiciones óptimas, adaptado a sus circunstancias, para satisfacer sus intereses legítimos.

Más del 30% de la población (por edad, disfuncionalidad, economía o no disponer del carnet) no tiene acceso a un coche privado. Pero también muchas personas no tienen acceso adecuado al transporte público (vehículos inaccesibles, paradas distantes al origen destino, escasa intermodalidad, coste, sensación de inseguridad, servicio inadecuado o de mala calidad....).

- Accesibilidad universal. Se requiere una adaptación del espacio vial para que garantice la accesibilidad universal y cómoda para que todas las personas y especialmente las vulnerables puedan desplazarse en trayectos cortos.
- Salud y seguridad vial. Si para mitigar y adaptarse al cambio climático hay que depender menos del vehículo privado y fomentar los modos activos, hay que garantizar que el entorno vial sea seguro y saludable. Hacen falta importantes cambios en la normativa de tráfico a motor, para reducir a éstos a su mínima expresión y sujetos siempre a la protección de colectivos vulnerables reconociendo su pleno derecho al disfrute del espacio público urbano.
- Transporte público para todas. Se requieren cambios en la oferta de transporte y limitaciones a la demanda privada para encauzar viajes en coche privado hacia el transporte público colectivo (que integre el transporte de la bici como equipaje de mano), y si este no llega, el coche compartido. /.../

Por ello, cabe cambios normativos para rediseñar de forma integral la ciudad y transporte público, cabe reducir el aparcamiento en espacio urbano estrictamente al de corta duración y vinculado a la carga/descarga de objetos/mercancías o subida/bajada de personas, y la reserva a Personas de Movilidad Reducida PMR. /.../

Reforzar la capacidad de movilidad y transporte autónomo.

Si ante para mitigar el cambio climático y adaptarse a sus impactos en el ámbito de la movilidad y el transporte parece oportuno reducir la necesidad de desplazamiento, la dependencia del automóvil y proteger/garantizar los desplazamientos activos, autónomos y saludables así como el transporte público y la intermodalidad, también es importante fortalecer las capacidades de la ciudadanía para poder satisfacer los motivos por los que viaja, lo haga o no físicamente. /.../

Ser resilientes. Salir reforzados.

Si mitigar y adaptarse al cambio climático requiere una reducción drástica de la dependencia del auto privado, hay que adelantarse a la situación para salir reforzados.

- Reconversión del sector del automóvil. Esta reducción de los desplazamientos a motor (en cantidad, frecuencia, distancia y velocidad), en coherencia con la estrategia de adaptación al cambio climático, supone consecuencias para el sector económico del automóvil. Por ello se hace preciso un plan de reconversión del sector del automóvil y afines hacia otras actividades económicas sostenibles y neutras en carbono.
- Empleo verde en el sector del viaje y transporte. El transporte local ya era considerado como un yacimiento de empleo hace dos décadas y aún está por desarrollar. Además ciertos estudios muestran que es más intensivo en empleo que el sector del automóvil. Al mismo tiempo se puede sumar parte del sector del turismo que puede aprovechar una alta calidad del transporte público, como ya ocurre por ejemplo en Japón. También el ámbito de la accesibilidad universal es un ingente yacimiento de empleo ya que gran parte de nuestras ciudades y pueblos están por “accesibilizar” en cumplimiento de la legislación vigente.
- Optimizar el bici-transporte. Por su parte, aún alcanzando el óptimo de servicios de proximidad, los desplazamientos de 3 a 10 km pueden ser frecuentes y no siempre pueden contar con una respuesta óptima en el transporte público, ni son cómodos para hacer andando para la mayoría de la población pero que sí podrían realizarse en distintas modalidades de ciclos (bicicletas, triciclos, bicis de cargo....). Para que la bicicleta pueda alcanzar su óptimo como modo de transporte y colabore en la mitigación y adaptación al cambio climático en el ámbito de la movilidad y el transporte requiere de cambios culturales y de hábitos (pensar que la bici es una posibilidad, sentirse capaz de manejar una bici y de circular con seguridad entre el tráfico a motor...) para ello hace falta un entorno urbano y periurbano seguro y confortable para ir en bici, formación y acompañamiento en el manejo y circulación ciclista que dé seguridad, servicios de apoyo a la bici, bicis públicas, facilidad de aparcamiento seguro, normativa favorable a su uso que, entre otras cosas, en caso de siniestro presuponga la responsabilidad del auto implicado.

Entre otras medidas, para que la bici alcance su óptimo, se precisa:

- Cambios en la normativa de tráfico (estatal y local) para garantizar la seguridad ciclista en todas las edades, así como una ley de convivencia de modos y un código de la calle que priorice el uso social de la calle y los modos activos de desplazamiento reduciendo en vehículo privado a su uso necesario.
- Cambios en el diseño vial para garantizar el apaciguamiento de tráfico, la circulación ciclista segura de colectivos inexpertos, recorridos directos, con

entorno agradable, circulación con sombra (ya que aumentarán las olas de calor y la duración del verano).

- Garantizar la intermodalidad bici + transporte público (para distancias superiores a 6 km), esto es, tratar la bici como equipaje de mano (facilitar su acceso al vehículo y un espacio propio), los aparcamientos en las estaciones, servicios de préstamo de bicis integradas en las estaciones...
- Disponer de bici-aparcamientos cómodos y seguros tanto en los edificios de vivienda como en los diferentes destinos.
- Formación de técnicos en ciclismo vehicular, dado que la cultura y capacitación ciclista entre los expertos en tráfico y transportes en España es muy escasa y no siempre bien fundamentada.
- Creación de una oficina estatal de la bici para coordinar las acciones de todas las administraciones del Gobierno de España en relación a la bicicleta.
- Garantizar el uso cómodo y seguro de la bici en todas las vías. Disponer de un marco normativo favorable, unas infraestructuras apropiadas, una promoción eficiente, bicicletas públicas, aparcamiento, preferencias de paso, intermodalidad bici + transporte público.

Notas de prensa.

Noruega prohibirá los diesel en 2025.

<https://www.hibridosyelectricos.com/articulo/actualidad/noruega-prohibir-ventas-diesel-gasolina-2025/20210122133332041860.html>