

# **Análisis de la Ley de Orientación de la movilidad de la Asamblea Nacional Francesa**

**Loi 2019-1428, du 24 décembre 2019,  
d'orientation des mobilités**

Dirección General de Tráfico  
Febrero 2020



MINISTERIO  
DEL INTERIOR



Edita: Dirección General de Tráfico  
Observatorio Nacional de Seguridad Vial  
C/ Josefa Valcárcel nº 44  
28027 MADRID

NIPO: 128-21-017-2

Imprime: ESTUGRAF IMPRESORES, S.L.

General catalog of official publications: <http://publicacionesoficiales.boe.es/>  
Este documento es un Resumen Ejecutivo del informe "Políticas internacionales  
de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030" (DGT, 2020)  
[http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/paises-y-organizaciones-internacionales/Documentacion/  
Políticas\\_internacionales\\_de\\_seguridad\\_vial\\_relevantes\\_para\\_el\\_decenio\\_2021\\_2030.shtml](http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/paises-y-organizaciones-internacionales/Documentacion/Políticas_internacionales_de_seguridad_vial_relevantes_para_el_decenio_2021_2030.shtml)

---

## Índice

- 5** Introducción
- Una Ley de amplio alcance
  - Una Ley de referencia para España
- 9** 1. El Contexto
- 1.1. Objetivos de la Ley
  - 1.2. Contenidos del documento
  - 1.3. Proceso de elaboración
- 15** 2. Análisis por temas
- 2.1. Mecanismos de gobernanza
  - 2.2. Programas de financiación e inversión
  - 2.3. Planes de movilidad
  - 2.4. Movilidad inclusiva y vulnerables
  - 2.5. Nuevas movilidades y servicios digitales
  - 2.6. Movilidad activa e intermodalidad
  - 2.7. Movilidad compartida
  - 2.8. Movilidad de los trabajadores/as
  - 2.9. Seguridad vial y formación de los conductores
  - 2.10. Transición energética y calidad del aire



## Introducción

La Ley sobre Orientación de la Movilidad de Francia (*Loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités*<sup>1</sup>) fue aprobada por la Asamblea Nacional el 24 de diciembre de 2019, teniendo en cuenta la decisión del Consejo Constitucional n° 2019-794 DC de 20 de diciembre.

### Una Ley de amplio alcance

El objetivo principal de la *Loi d'orientation des mobilités* es **mejorar la movilidad cotidiana de todos los ciudadanos, y avanzar hacia un modelo de transporte/movilidad más sostenible y bajo en carbono**. En este sentido, contempla un amplio paquete de propuestas encaminadas a definir este nuevo modelo para todo el territorio francés, en sintonía con los principios de la cultura de la movilidad sostenible y las orientaciones estratégicas europeas más recientes. Esto se hace evidente sólo con observar, por ejemplo, los cambios terminológicos que se plantean en numerosos artículos a la hora de revisar otros códigos y normas de sectores vinculados.

Por ello, no constituye estrictamente una ley *ex novo* sino, y de manera destacada, un compendio de modificaciones de otras normativas tales como el Código de Transporte, el de Circulación, el de Medio ambiente, el de Energía, el General de Propiedad de las Entidades Públicas o el de Edificación, principalmente. En todo caso, se abordan aspectos novedosos relativos a la movilidad sostenible que no estaban recogidos en otros cuerpos normativos, por lo menos no suficientemente, como las nuevas formas de movilidad o la movilidad digital, por ejemplo. Asimismo, también se subrayan y desarrollan otros ámbitos ya trabajados anteriormente pero que requieren de una revisión a fondo, tales como la movilidad activa y la intermodalidad, así como la movilidad inclusiva y de los colectivos vulnerables (discriminación positiva).

Esto la hace especialmente interesante como legislación de base sobre la que construir una nueva cultura de la movilidad real para el conjunto del territorio, que vaya impregnando además todas las estrategias de actuación del futuro. Dotar la Ley de unos programas de inversión y unos mecanismos de financiación con partidas económicas garantizadas, pone de relevancia que ésta va más allá de ser un documento de buenas intenciones y que existe una clara voluntad política, a corto y medio plazo, de apostar por el cambio y aplicar un nuevo modelo de concepción y desarrollo de las infraestructuras y servicios de transporte, tanto a escala nacional como regional.

<sup>1</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?categorieLien=id&cidTexte=JORFTEXT000039666574&dateTexte=>

Este último aspecto es también relevante, ya que la letra de la Ley insiste en buscar la cooperación y coordinación entre todas las instituciones, organizaciones y niveles de la Administración responsables de actuar en materia de transporte y movilidad para construir consensos y repartir adecuadamente las atribuciones para garantizar el desplazamiento cotidiano de los ciudadanos. Se trata de una propuesta de modelo de gobernanza que incorpora el principio de subsidiariedad.

### Una Ley de referencia para España

Por todo ello, la *Loi d'orientation des mobilités* puede ser un buen espejo en el que mirarse desde España a la hora de plantear la futura legislación en materia de movilidad y transporte sostenible para el conjunto del Estado. Una legislación que contribuya además a introducir cambios en el resto de normas relacionadas, al estilo de lo realizado en Francia, y cuente con una dotación presupuestaria que demuestre la clara voluntad política de progresar hacia un modelo de movilidad con valores y objetivos fundamentos en la sostenibilidad.

Esta es, por tanto, una asignatura pendiente, a pesar de haberse aprobado en 2010 una Estrategia de Movilidad Sostenible y una Ley de Economía Sostenible en 2011 que contempla también aspectos relativos al transporte y la movilidad.

La **Estrategia Española de la Movilidad Sostenible** (EEMS)<sup>2</sup> es un documento que “pretende ser un marco estratégico que recoja líneas directrices y un conjunto de medidas en las áreas prioritarias de actuación cuya aplicación permita avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Este marco habrá de tenerse en cuenta principalmente en los procesos planificadores que afecten al sector transporte, pero también influirá en otros sectores como el energético y urbanístico que tienen efectos directos sobre la movilidad y sus impactos (gases de efecto invernadero, ruido, contaminación atmosférica, seguridad energética, seguridad, salud, etc.). Se impone por tanto la necesidad de aplicar de manera coordinada entre los distintos sectores afectados, las directrices y medidas aquí contenidas. Por ello se promoverá el desarrollo de la normativa básica que contemple los principios de la movilidad sostenible en todas sus vertientes.”

6

La EEMS contempla 48 medidas distribuidas en cinco áreas: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; cambio climático y reducción de la dependencia energética; calidad del aire y ruido; seguridad y salud; gestión de la demanda. Por ello, constituyó en su momento un primer intento de abordar el transporte y la movilidad desde una perspectiva transversal e integradora.

La **Ley de Economía Sostenible** (Ley 2/2011, de 4 de marzo)<sup>3</sup> por su parte, incluye un capítulo no demasiado extenso ni profundo en cuanto a propuestas dedicado al **Transporte y la Movilidad Sostenible** (Capítulo 3, artículos 93 a 106), recoge el testigo de la EEMS y define los principios siguientes:

- a) El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible.
- b) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.
- c) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental, en lo que concierne a la movilidad y la adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.

<sup>2</sup> <https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacionpublica/>

<sup>3</sup> <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-4117>

- 
- d) El establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modos alternativos de la debida calidad, precio, seguridad, así como los resultados de su evaluación ambiental.

A partir de estos principios, la Ley plantea los objetivos siguientes:

1. Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
3. Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
4. Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
5. Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

En este capítulo 3 se incluyen distintos artículos relativos a los planes de movilidad sostenible, los planes de transporte en empresas, la innovación y el uso eficiente de los medios de transporte, y los vehículos de transporte por carretera limpios, como temas principales.

Ahora bien, los avances tecnológicos y la aparición de nuevas formas de movilidad, por un lado, y la concienciación colectiva creciente por las cuestiones ambientales y sus derivadas socioeconómicas –calidad del aire, emergencia climática, transición energética–, por el otro, desde la aprobación de la EEMS y la Ley de Economía Sostenible, hace todavía más recomendable seguir la fórmula francesa y elaborar una ley específica sobre transporte y movilidad.

En lo que se refiere a la escala regional EN España –uno de los ámbitos territoriales por los que apuesta la *Loi d'orientation des mobilités* en lo que a reparto de responsabilidades y competencias se refiere–, sólo cuatro **comunidades autónomas** han aprobado hasta el momento –o están en proceso de aprobación–, leyes de transporte y movilidad sostenible. Cataluña fue la primera en 2003 (Ley 9/2013, de 13 de junio, y decretos derivados de 2006 y 2007); la Comunidad Valenciana hizo lo propio en 2011 (Ley 6/2011, de 1 de abril)<sup>4</sup> y el Principado de Asturias en 2018 (Ley 12/2018, de 23 de noviembre)<sup>5</sup> Euskadi ha entrado recientemente en la última etapa de aprobación de su proyecto de ley<sup>6</sup>. Se trata, por tanto, de una escala en la que actuar también de manera integrada con el fin tanto de unificar criterios, objetivos y estrategias de actuación, como de abrir la perspectiva para incorporar los aspectos más innovadores de la cultura de la movilidad sostenible.

---

<sup>4</sup> <https://boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-7330-consolidado.pdf>

<sup>5</sup> <https://www.boe.es/eli/es-as/l/2018/11/23/12/con>

<sup>6</sup> <https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/-/proyecto-ley/09-ley-de-movilidad-sostenible/>



# 1

## El Contexto

### 1.1 Objetivos de la Ley

Según los documentos preparatorios de la *Loi d'orientation des mobilités*, la política de transportes en Francia se enfrenta actualmente a cuatro grandes desafíos:

- La falta de soluciones en muchos territorios, lo que limita la capacidad de desplazamiento de los ciudadanos/as;
- la emergencia ambiental y climática;
- una estrategia de grandes infraestructuras no financiadas durante décadas;
- la oportunidad que constituye la revolución tecnológica.

En este contexto, la Ley tiene como reto principal **mejorar la movilidad cotidiana de los ciudadanos y ciudadanas, así como la sostenibilidad del transporte**. Para ello plantea cuatro objetivos principales (*Título I, Artículo 1*):

1. Reducir las desigualdades territoriales y contribuir a la cohesión de los territorios metropolitanos y de ultramar, limitando el consumo de espacios naturales y la expansión urbana.
2. Reforzar la oferta de movilidad cotidiana, incrementar la calidad, seguridad y sostenibilidad de las redes de carreteras, ferrocarriles y ríos, prevenir la congestión de las ciudades y sus accesos, y mejorar las conexiones entre las zonas rurales o periurbanas y los centros urbanos.
3. Acelerar la transición energética, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la lucha contra la contaminación y la congestión vial, promoviendo el reequilibrio modal en beneficio de los desplazamientos en modos de transporte menos contaminantes, como el ferrocarril, el fluvial, el transporte público o los modos activos; incrementar el uso compartido de modos individuales de transporte y facilitar los viajes multimodales.
4. Mejorar la eficiencia del transporte de mercancías y reducir su impacto ambiental para fortalecer la competitividad de los territorios y puertos, y acelerar el cambio modal.

Para este fin, se plantean cinco programas:

- a) Mantenimiento y modernización de las redes existentes de carreteras, ferrocarriles y ríos;
- b) Reducción de la congestión de los principales nodos ferroviarios para duplicar la participación modal de este medio de transporte en los principales centros urbanos;
- c) Apertura de carreteras en ciudades medianas y zonas rurales como una prioridad para mejorar las rutas existentes;
- d) Fomento de los modos de movilidad cotidiana menos contaminantes y compartidos con el fin de reforzar las dinámicas de desarrollo del transporte público, de las alternativas al automóvil individual y de las movilidades activas para beneficio del medio ambiente, la salud, la seguridad y la competitividad;
- e) Apoyo a una política ambiciosa de transporte de mercancías, y en particular al fortalecimiento de la accesibilidad de puertos, centros logísticos y las principales rutas internacionales ferroviarias, marítimas y fluviales.

## 1.2 Contenidos del documento

La *Loi d'orientation des mobilités* se estructura en 5 títulos, con un total de 189 artículos y un apéndice final:

- T1.** Programa de inversiones en transporte.
- T2.** La gobernanza de la movilidad.
- T3.** Las nuevas formas de movilidad y la innovación digital.
- T4.** Las movilidades limpias y activas.
- T5.** Otras medidas

10

### TÍTULO I

Programación de las inversiones del Estado en los transportes: objetivos, medios y control (Art. 1 a 7).

### TÍTULO 2

Mejora de la gobernanza en la movilidad para mejorar las necesidades cotidianas de los ciudadanos, territorios y empresas.

#### Capítulo 1

Organización más eficiente de la movilidad en cada zona del territorio (Art. 8 a 14)

#### Capítulo 2

Refuerzo de la coordinación de las autoridades que organizan la movilidad al servicio de la intermodalidad.

##### Sección 1

Cooperación entre autoridades que organizan la movilidad (Art. 15).

##### Sección 2

Planificación en materia de movilidad de personas y el transporte de mercancías (Art. 16 y 17).

---

### **Capítulo 3**

Movilidad inclusiva (Art. 18 a 21).

### **Capítulo 4**

Medidas específicas para ultramar (Art. 22 a 24).

## **TÍTULO 3**

Éxito de la revolución de nuevas modalidades.

### **Capítulo I**

Acelerar la apertura de datos y el desarrollo de servicios digitales.

#### *Sección 1*

Apertura de datos necesarios para el desarrollo de servicios de movilidad digital (Art. 25 a 27).

#### *Sección 2*

Servicios de información y de billeteo multimodal (Art. 28 a 30).

### **Capítulo 2**

Fomentar las innovaciones en movilidad.

#### *Sección 1*

Vehículos autónomos y vehículos conectados (Art. 31 y 32).

#### *Sección 2*

Fomentar la experimentación de las nuevas modalidades (Art. 33 y 34).

#### *Sección 3*

Regulación de nuevas formas de movilidad y fortalecimiento de la responsabilidad social de las plataformas de redes electrónicas (Art. 35 a 48).

## **TÍTULO 4**

Desarrollo de modalidades limpias y activas.

### **Capítulo I**

Poner la movilidad activa en el centro de la movilidad cotidiana (Art. 49 a 63).

### **Capítulo 2**

Desarrollo de infraestructura para el despliegue de vehículos limpios (Art. 64 a 72).

### **Capítulo 3**

Disposiciones relativas a la promoción de usos propios y la lucha contra la congestión (Art. 73 a 94).

### **Capítulo 4**

Mejora del control del mercado de vehículos automotores y maquinaria móvil no vial (Art. 95 a 97).

---

## TÍTULO 5

Otras medidas.

### Capítulo 1

Fortalecimiento de la seguridad y la protección (Art. 98 a 130).

### Capítulo 2

Mejora de la competitividad del transporte marítimo y fluvial (Art. 131 a 149).

### Capítulo 3

Herramientas de financiación, regulación y modernización (Art. 150 a 164).

### Capítulo 4

Varias medidas (Art. 165 a 189).

La *Loi d'orientation des mobilités* incluye también un **Apéndice** que establece, para el período 2018 a 2037, la estrategia de aplicación de las orientaciones de la política de inversión del Estado en materia de transportes y movilidad (*Artículo 1*):

- Programación de inversiones.
- Programas de inversión prioritarios.
- Finalización de las principales rutas por carretera, ferrocarril y río.

Asimismo, propone la introducción de cambios significativos en el redactado de distintos documentos normativos franceses: Código de Transporte, Código de Circulación, Código General de Propiedad de las Entidades Públicas, Código de Edificación, Código de Medio Ambiente, Código de la Energía y Código de Urbanismo.

## 12

### 1.3 Proceso de elaboración

La Ley del Transporte Interno, de 30 de diciembre de 1982, estableció el marco legal general para el transporte en Francia. Desde la adopción de esta ley, el sector ha experimentado cambios significativos: un aumento considerable del número de desplazamientos, la ampliación de las redes de infraestructuras, cambios en el uso de los distintos sistemas de transporte, el reparto de competencias entre los distintos niveles de la Administración (con la consiguiente descentralización), la transformación digital, y las ofertas y servicios de movilidad emergentes. Parecía, pues, necesario impulsar una nueva política de movilidad que respondiera a estos desafíos y expectativas<sup>7</sup>.

La política estatal sobre transportes a menudo se había limitado a una estrategia de grandes infraestructuras para ir más rápido y más lejos, lo que llevó a una situación de oferta de transporte inadecuada a escala local y regional. Para responder a esta situación, el Gobierno francés impulsó en 2017 (septiembre a diciembre) un proceso de participación para reunir a todos los actores del sector y a los ciudadanos-usuarios del transporte. De este modo, se crearon seis grupos de trabajo que reunieron a más de 600 expertos y de los cuales surgieron un gran número de propuestas, que también podían ser formuladas a través de una plataforma participativa.

<sup>7</sup> Reflexiones extraídas del documento *Étude d'impact du projet de loi*.  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation.do?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=general&typeLoi=proj&legislature=15>

---

El Proyecto de Ley fue adoptado también por la Asamblea el 19 de noviembre de 2019, en las condiciones previstas por la Constitución, una vez validado por el Senado (lectura final el 5 de noviembre de 2019). Inicialmente, fue desarrollado en octubre de 2018 por el Ministerio de la Transición Ecológica y Solidaridad, tras ser impulsado por el Consejo de Estado en agosto del mismo año. Este Proyecto era, en buena medida, el resultado de los informes resumidos de este proceso, así como del trabajo del Consejo Asesor de Infraestructuras, presentado en febrero de 2018, y de las consultas técnicas que tuvieron lugar en la primavera de 2018.

El texto final de la Ley sobre Orientación de la Movilidad de Francia (*Loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités*) fue aprobado por la Asamblea Nacional el 24 de diciembre de 2019, teniendo en cuenta la decisión del Consejo Constitucional n° 2019-794 DC de 20 de diciembre. Asimismo, se complementa con la Ley 2018-515, de 27 de junio de 2018<sup>8</sup> para un nuevo pacto en materia de eficiencia y calidad del sistema ferroviario, con el fin también de mantener los estándares de seguridad de la red.

---

<sup>8</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=>

---



# 2

## Análisis por temas

La *Loi d'orientation des mobilités* aborda múltiples aspectos legislativos relacionados con esta materia. En este capítulo se abordarán los que se ha considerado más relevantes bien sea por su carácter novedoso bien por los aprendizajes que pueden suponer para el caso español. La **cultura de la movilidad sostenible** es, sin embargo, y por definición, un **fenómeno complejo con múltiples derivadas** –ambientales, sociales, económicas, de salud pública...–, por lo que realizar un análisis desde compartimentos estancos excluyentes los unos de los otros resulta, necesariamente, difícil y simplista a la vez.

Por ello, la lectura de los apartados que se desarrollan a continuación es conveniente realizarla teniendo en cuenta esta mirada transversal, tanto por el hecho de que no responden a una ordenación jerárquica a un mismo nivel y existen temas que se entrecruzan y observan desde perspectivas distintas, como porque la Ley introduce también modificaciones sustanciales en **distintas normas y códigos relacionados** con sectores tan diversos como el transporte de personas y mercancías, la planificación urbanística y el ordenamiento territorial, el tráfico y la circulación por carretera, la planificación del transporte público colectivo o la gestión ambiental, entre otros ámbitos.

### 2.1. Mecanismos de gobernanza

La **mejora de la gobernanza en la movilidad** para facilitar las necesidades cotidianas de los ciudadanos, territorios y empresas en todo el territorio francés es uno de los objetivos de la *Loi d'orientation des mobilités*. El Título 2 está dedicado en gran parte a esta cuestión, mejora que se pretende conseguir, por un lado, simplificando el ejercicio de las competencias por parte de las distintas instituciones locales y regionales –las cuales podrán implementar soluciones más simples y mejor adaptadas a sus respectivos ámbitos territoriales: vehículos compartidos, transporte a demanda, etc.–, y por el otro, fortaleciendo la coordinación entre las autoridades responsables de la movilidad para facilitar los desplazamientos cotidianos, especialmente en los territorios de baja densidad demográfica.

Estas propuestas no sólo se contemplan en la *Loi d'orientation des mobilités*, sino también en las distintas normas que regulan aspectos relacionados con el transporte y el ordenamiento territorial –como son el Código del Transporte, el Código General de Colectividades Territoriales y el Cód-

go de Urbanismo—, en las cuales se introducen incluso cambio terminológicos dirigidos a modificar el lenguaje a favor de la nueva cultura de la movilidad y a considerar ésta como un servicio público y un derecho de la ciudadanía.

A la hora de promover **una organización más eficaz de la movilidad**, se apunta que tanto el Estado como las colectividades territoriales han de tener en cuenta la diversidad de necesidades de cada territorio, con el fin de proporcionarles las respuestas más adecuadas, sostenibles y equitativas desde los distintos niveles de la Administración. Así, la *Loi d'orientation des mobilités* confía a las autoridades locales y a las mancomunidades de municipios (comunales/agrupaciones de comunales) la gestión de distintos servicios de transporte y movilidad, si bien éstas pueden transferir competencias a su región correspondiente. La Ley busca, en este sentido, fortalecer también la cooperación entre las distintas autoridades en beneficio de la intermodalidad (*Título 2, Capítulos 1 y 2, Artículos 8 a 14*).

Dentro de su **jurisdicción territorial**, cada una de las autoridades organizadoras de la movilidad es competente para:

- Organizar servicios regulares y a demanda de transporte público de pasajeros, servicios de transporte escolar, servicios relacionados con la movilidad activa y servicios relacionados con el uso compartido de vehículos;
- ofrecer un servicio individualizado de asesoramiento y apoyo para la movilidad destinado a personas en situación de vulnerabilidad económica o social, así como a aquellas con movilidad reducida;
- crear un servicio de asesoramiento para empresas y actividades que generen una elevada demanda de movilidad;
- y organizar o contribuir al desarrollo del transporte de mercancías y servicios de logística urbana que contribuyan a reducir la congestión urbana, así como la contaminación y los impactos ambientales.

16

En todo caso, a partir de 1 de julio de 2021 la **región** ejerce como **principal autoridad organizadora de la movilidad**, y la transferencia desde la Administración local se aplica a todos los bienes, equipos y servicios públicos necesarios para su ejercicio, así como a todos los derechos y obligaciones vinculados a éstos. La región, no obstante, puede delegar, por acuerdo, cualquier asignación, así como la totalidad o parte de un servicio o varios servicios a una autoridad local, a un establecimiento público de cooperación intermunicipal con sus propios impuestos, a otra autoridad organizadora para movilidad o a un sindicato mixto. En el caso de que se haya creado una agrupación europea de cooperación territorial dentro de la jurisdicción territorial de la región, la región puede delegar también a ésta lo que se acuerde entre ambas (*Título 2, Capítulo 1, Artículo 8*).

En cuanto a las **responsabilidades concretas de la región**, son las siguientes:

- La organización de las diferentes formas de movilidad e intermodalidad, en materia de servicios, horarios, tarifas, información y acogida de todos los públicos, así como de distribución territorial de los puntos físicos de venta;
- la creación, el acondicionamiento y el funcionamiento de los intercambiadores multimodales y de las zonas de movilidad, en particular en el medio rural, así como el sistema de transporte hacia y desde dichos puntos o zonas;

- los procedimientos para gestionar situaciones degradadas con el fin de garantizar la continuidad del servicio prestado a los usuarios a diario;
- la identificación y la difusión de las prácticas de movilidad y de las acciones aplicadas, en particular, para mejorar la cohesión social y territorial;
- la ayuda al diseño e implementación de infraestructuras de transporte o de servicios de movilidad por parte de las autoridades de movilidad.

Estas acciones se llevan a cabo en la escala de grupos de movilidad que la región defina y delimite, en consulta con las autoridades organizadoras de movilidad, los sindicatos de transporte mixto mencionados, los departamentos y las comunidades de comunas o comunas mencionadas. El proyecto de mapeo de las cuencas de movilidad que cubren todo el territorio regional, debe consultarse con todas estas autoridades antes de ser aprobado por el consejo regional. Sin embargo, cuando la importancia de la movilidad interregional lo justifique, dos o más regiones pueden ejercer estas acciones a nivel de la cuenca de movilidad interregional que delimiten, la cual debe presentarse también en el proyecto de mapeo para ser finalmente aprobada por los consejos regionales implicados.

La región tiene también la responsabilidad de la planificación, el seguimiento y la evaluación de las políticas de movilidad, así como de actuar en el ámbito del cambio climático, la contaminación del aire y el ruido. Cuando la importancia de la movilidad interregional lo justifique, dos o más regiones también podrán ejercer estas acciones a escala de una cuenca de movilidad interregional que definan y delimiten, en consulta con las autoridades competentes (*Título 2, Capítulo 2, Sección 1, Artículo 15*).

Como en el caso francés, **las competencias en materia de movilidad en España** están distribuidas entre el Estado, las Comunidades Autónomas y la Administración Local. Si bien, la mayor parte de dichas competencias están delegadas, el Estado se reserva en exclusividad las competencias en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad.

A grandes rasgos, a las Comunidades Autónomas les corresponde la competencia exclusiva sobre “Transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo recorrido se desarrolle íntegramente dentro del territorio de la Comunidad Autónoma”. Sin embargo, dichas competencias dependerán específicamente de las transferencias establecidas en los respectivos Estatutos de Autonomía, lo que dificulta la comparación con el caso de la nueva Ley francesa. Asimismo, la formulación de dichas competencias depende del grado de avance conceptual en esta materia (transporte versus movilidad) de cada una de las **Comunidades Autónomas**. A pesar de ello, en la mayor parte de casos las competencias transferidas se refieren a:

- La planificación y ordenación de las políticas de movilidad de ámbito autonómico;
- la planificación, ordenación y gestión de las infraestructuras y los servicios de transporte terrestre que sean de interés autonómico;
- la coordinación de servicios de transporte urbanos e interurbanos y el establecimiento de medidas de coordinación de los transportes urbanos que afecten a intereses públicos de ámbito superior al municipal;

- la elaboración de planes directores sectoriales de movilidad referentes al ámbito autonómico;
- la elaboración de la normativa de ejecución y desarrollo de transporte y movilidad de ámbito autonómico;
- la gestión del transporte público de pasajeros que se realice íntegramente en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma.

En tanto que entidades locales básicas, corresponde a los **ayuntamientos** las siguientes competencias, siempre referidas a los medios de transporte que circulan íntegramente dentro de su término municipal:

- Ordenar y gestionar el transporte público y privado de viajeros;
- otorgar las autorizaciones de transporte público de viajeros de ámbito municipal, tanto de carácter regular como discrecional, así como ejercer las funciones de control, inspección, vigilancia y sanción relacionadas con las mismas;
- incoar, tramitar y resolver los expedientes sancionadores por las infracciones que se cometan en la prestación de los servicios en su ámbito territorial;
- colaborar con las administraciones competentes en materia de transportes interurbanos en la inspección y la vigilancia de los servicios cuando se presten en zonas urbanas;
- emitir los informes preceptivos sobre las paradas urbanas de los servicios regulares interurbanos de viajeros;
- elaborar y aprobar el Plan de movilidad urbana sostenible y adecuar las infraestructuras de los transportes urbanos a las necesidades previstas en dicho plan;
- cualquier otra competencia que en materia de transporte por carretera le atribuya la legislación de régimen local.

18

A nivel general, se puede concluir que tanto en el caso francés como en el español la **distribución competencial** es similar en lo referente a los distintos niveles administrativos, si bien pueden diferir en cada caso concreto ya sea a nivel regional o local. Asimismo, en ambos casos se distribuyen las competencias basándose en el principio de subsidiariedad teniendo como referencia el ámbito territorial de cada una de las administraciones gestoras: el Estado, las comunidades autónomas o regiones y los municipios o comunas. Finalmente, cabe señalar que también en ambos casos la propia legislación permite la transferencia de competencias tanto a niveles administrativos inferiores como, y especialmente, a niveles superiores, ya sean las diputaciones o los consejos insulares en el caso español, o las distintas colectividades territoriales en el francés.

## 2.2. Programas de financiación e inversión

El **programa de inversión en transporte** de la *Loi d'orientation des mobilités* define por primera vez de manera clara y priorizada una política de inversión para la próxima década. Supone un gran aumento en la inversión estatal, con 14.300 millones de euros en los próximos cinco años, un aumento del 40 % con respecto a los últimos cinco.

La **estrategia y la programación financiera y operativa de las inversiones** del Estado para el período 2019-2037 comprenden cuatro objetivos fundamentales (*Título I, Artículo 1*):

1. Reducir las desigualdades territoriales y contribuir al objetivo de cohesión de los territorios metropolitanos y de ultramar, aumentando la accesibilidad de las ciudades medianas y de los territorios poco conectados a las metrópolis, grandes aglomeraciones o países limítrofes, así como en las aglomeraciones a los barrios prioritarios de la política de la ciudad, velando al mismo tiempo por limitar la explotación de espacios naturales y la expansión urbanística.
2. Reforzar las ofertas de desplazamiento diario, mejorar la calidad y la seguridad de las redes viales, ferroviarias y fluviales y garantizar su sostenibilidad, solucionar la saturación de las ciudades y su acceso y mejorar los vínculos entre los territorios rurales o periurbanos y los centros urbanos.
3. Acelerar la transición energética, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la lucha contra la contaminación y la congestión vial, favoreciendo el reequilibrio modal en beneficio de los desplazamientos realizados por los modos individuales, colectivos y de transporte de mercancías menos contaminantes, como el modo ferroviario, el modo fluvial, el transporte en común o los modos activos, intensificando la utilización compartida de los modos de transporte individual y facilitando los desplazamientos multimodales.
4. Mejorar la eficacia del transporte de mercancías para reforzar la competitividad de los territorios y puertos, acelerar el cambio modal y reducir el impacto medioambiental del transporte de mercancías.

Con este fin, se han establecido cinco **programas prioritarios de inversión**:

1. El mantenimiento y la modernización de las redes nacionales de carreteras, ferrocarriles y vías fluviales existentes.
2. La reducción de la saturación de los grandes nudos ferroviarios, con el fin de duplicar la parte modal del transporte ferroviario en los grandes polos urbanos.
3. La apertura por carretera de las ciudades medianas y de las regiones rurales, prioritariamente mediante la adaptación de las rutas existentes.
4. El desarrollo del uso de movilidad menos contaminante y de movilidad compartida a diario, con el fin de reforzar la dinámica de desarrollo del transporte en común, las soluciones de movilidad diaria alternativas al automóvil individual y la movilidad activa en beneficio del medio ambiente, la salud, la seguridad y la competitividad.
5. El apoyo a una política ambiciosa de transporte de mercancías, en particular el refuerzo de la accesibilidad de los puertos, de los centros logísticos y de las grandes rutas internacionales ferroviarias, marítimas y fluviales.

La **estrategia de inversión** en los sistemas de transporte contribuye además a la finalización de la red del territorio a través de grandes rutas ferroviarias, de carreteras, vías ciclables y fluviales, nacionales e internacionales, articuladas de manera coherente con los sistemas de servicios locales.

La *Loi d'orientation des mobilités* hace referencia igualmente a las inversiones que debe realizar la Agencia de Financiación de Infraestructuras de Transporte de Francia (AFITF). Se trata de una inversión a corto y medio plazo diferenciada en dos períodos: 2019-2023 y 2023-2027. Los gastos previstos para 2023 se inscriben en la perspectiva de una dotación quinquenal de 14.300 millones de euros durante el período 2023-2027 (*Título 1, Artículo 2*).

En el **Apéndice** se especifican con más detalle el Programa de inversiones y los Programas prioritarios de inversión, además de algunas otras cuestiones vinculadas a este aspecto. En este sentido, se establece, para el período 2018 a 2037, la estrategia de aplicación de las orientaciones de la política de inversión del Estado en materia de transportes y movilidad. Este programa traduce de manera operativa las orientaciones estratégicas descritas por la presente *Loi d'orientation des mobilités*.

Respecto al **Programa de inversiones**, la opción principal es aumentar considerablemente la inversión del Estado en los sistemas de transporte. Dicho programa prevé un aumento del 40 % en las inversiones del Estado en transporte entre los períodos 2014-2018 y 2019-2023. Ello se justifica por la necesidad de mantener la calidad de la infraestructura del país, para garantizar la seguridad y el desempeño de los desplazamientos en Francia, para asegurar la transición ecológica de la movilidad y para fortalecer el desempeño de la economía francesa, la cohesión del territorio nacional y su integración en los flujos europeos y mundiales.

Las inversiones necesarias correrán a cargo de la AFITF, en el marco de la programación plurianual de las inversiones del Estado en transportes:

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Total de gastos</b>	2.683	2.982	2.687	2.580	2.780

20

Según se indica en el Apéndice, este programa se basa en un equilibrio entre los recursos disponibles y las inversiones seleccionadas para los próximos diez años, lo que supone:

- La garantía de los recursos asignados a la AFITF, cuyo presupuesto no debe depender de recursos fluctuantes e imprevisibles;
- la asignación íntegra a la AFITF del aumento de 2 céntimos de euro por litro del impuesto interior de consumo sobre los productos energéticos (TICPE) en el gasóleo para vehículos ligeros y de 4 céntimos para los vehículos pesados, prevista por la Ley de Finanzas, de 29 de diciembre de 2014, para financiar infraestructuras de transporte;
- la asignación a la AFITF del excedente de ingresos del impuesto de solidaridad de los billetes de avión.

Una **tercera vía de financiación** que se contempla es construir este Programa de inversiones a partir de una visión a largo plazo de la movilidad en Francia, traducida en cuatro puntos que tienen en cuenta la evolución de las prácticas y de las necesidades de movilidad:

- Mejorar las oportunidades de desplazamiento diario, en particular para facilitar el acceso a las zonas de trabajo y a los servicios públicos y no públicos, descongestionar las ciudades y su acceso, mejorar los enlaces entre los territorios rurales o periurbanos y los centros urbanos;

- acelerar la transición energética y la lucha contra la contaminación, y, para ello, proseguir la política de reequilibrio modal aumentando la parte de los desplazamientos efectuados por los modos propios o colectivos (ferrocarril, fluvial, transporte público y bicicleta), intensificando el uso compartido de los modos de transporte individual y facilitando los desplazamientos intermodales;
- contribuir al objetivo de cohesión de los territorios metropolitanos y de ultramar, aumentando la accesibilidad de las ciudades medianas y de los territorios poco conectados a las metrópolis, grandes aglomeraciones o países limítrofes, así como en las aglomeraciones a los barrios prioritarios de la política de la ciudad, velando al mismo tiempo por limitar la explotación de espacios naturales y la expansión urbanística;
- mejorar la eficacia del transporte de mercancías, para reforzar la competitividad de nuestros territorios y puertos, y acelerar el cambio modal.

En cuarto lugar, se plantean estos objetivos en cinco programas prioritarios evaluados, cuantificados y sostenibles:

- Mantener y modernizar las redes viales, ferroviarias y fluviales existentes;
- descongestionar los grandes nudos ferroviarios para duplicar la parte del transporte ferroviario en los grandes núcleos urbanos;
- acelerar la eliminación del aislamiento de las carreteras de las ciudades medianas y los territorios rurales;
- desarrollar el uso de la movilidad propia y compartida en el día a día;
- reforzar la eficacia y el cambio modal en el transporte de mercancías.

Este programa tiene en cuenta los retos específicos en materia de accesibilidad de los territorios de montaña, insulares, de ultramar y fronterizos, prestando especial atención tanto al mantenimiento como al desarrollo de las infraestructuras.

De todos modos, y aún existiendo estas cinco prioridades, el Estado no renuncia a los proyectos de grandes enlaces ferroviarios interurbanos (mejora de las rutas existentes, líneas o secciones nuevas, material rodante, etc.), y a los proyectos de complementos puntuales del entramado de autopistas (en particular, para cuestiones de seguridad vial, eliminación del aislamiento y congestión).

### 2.3. Planes de movilidad

En la *Loi d'orientation des mobilités*, los **planes de movilidad** se entienden como un elemento de planificación y, en consecuencia, como un instrumento de gobernanza (*Título 2, Capítulo 2, Sección 2, Artículos 16 y 17*). El Artículo 16 se desarrolla fundamentalmente en base a la modificación de distintos artículos que configuran el *Código de Transporte*, y se redactan como sigue: "El plan de movilidad determina los principios que rigen la organización de la movilidad de las personas y del transporte de mercancías, la circulación y el estacionamiento en el ámbito territorial de la autoridad organizadora de la movilidad. Está elaborado por este último teniendo en cuenta

ta la diversidad de componentes del territorio, así como las necesidades de la población, en conjunto con las autoridades locales limítrofes. El plan tiene como objetivo contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas al sector del transporte, siguiendo una trayectoria consistente con los compromisos de Francia en la lucha contra el cambio climático, la lucha contra la contaminación del aire y la contaminación acústica, así como preservación de la biodiversidad”.

Asimismo, también se realizan distintas modificaciones en lo que se refiere a la terminología utilizada en el redactado adaptándola a la nueva concepción de la movilidad.

Por otro lado, la Ley especifica que el **objetivo del plan de movilidad** debe garantizar:

- 1° El equilibrio sostenible entre las necesidades de movilidad y acceso a las instalaciones, por un lado, y la protección medio ambiente y salud, por el otro, teniendo en cuenta la necesaria limitación de la expansión urbanística tal como está regulada por los planes locales de urbanismo o los planes locales de urbanismo intercomunales.
- 2° El refuerzo de la cohesión social y territorial, en particular la mejora del acceso a los servicios de movilidad de los habitantes de los territorios menos densos o rurales y de los barrios prioritarios de la política de la ciudad, así como de las personas con discapacidad o con movilidad reducida.
- 3° La seguridad de todos los viajes, operando, para cada categoría de usuarios, un reparto equilibrado de las carreteras entre los diferentes modos de transporte y el control de accidentes involucrando al menos a un peatón, un ciclista o un usuario de un dispositivo de desplazamiento personal.
- 4° La disminución del tráfico de automóviles y el desarrollo de los usos compartidos de los vehículos terrestres a motor.
- 5° El desarrollo del transporte público y los medios de transporte menos consumidores de energía y menos contaminantes, incluido el uso de bicicletas y el caminar.
- 6° El mejor uso de la red vial principal en la aglomeración, incluidas las infraestructuras, carreteras nacionales y departamentales, para una distribución de su afectación entre los diferentes modos de transporte y sus medidas de información sobre la circulación.
- 7° La organización del estacionamiento en carreteras y en estacionamientos públicos, particularmente en definición de áreas donde se regula el tiempo máximo de estacionamiento, áreas de estacionamiento pagado, espacios reservados para personas con discapacidad o cuya movilidad se reduce, la política de tarificación del estacionamiento en carreteras y parques públicos correlacionado con la política de uso carreteras, la ubicación de los parques desmontables cerca de las estaciones de ferrocarril o en las entradas a las ciudades, arreglos especiales para estacionar y parar vehículos de transporte público, taxis y vehículos entrega de bienes, las medidas específicas que se pueden tomar para ciertas categorías de usuarios de vehículos o de modalidades de transporte, en particular tienden a favorecer el estacionamiento de residentes y de los vehículos utilizados en el marco del viaje compartido o que se benefician de la etiqueta de “uso compartido”.
- 8° La organización de las condiciones de suministro de la aglomeración necesaria para las actividades industrias comerciales y artesanales y de particulares, al reunir los horarios de

entrega y los pesos y dimensiones de vehículos de entrega dentro de la jurisdicción territorial de la autoridad de movilidad, teniendo en cuenta los requisitos de espacio requeridos para las entregas con el fin de limitar la congestión en las vías y áreas de estacionamiento, mejorando la preservación, el desarrollo y el uso de las infraestructuras logísticas existentes, especialmente las ubicadas en penetración no vial y especificando la ubicación de las infraestructuras y equipamientos futuras, desde una perspectiva multimodal.

- 9° El transporte óptimo del personal de las empresas y las autoridades públicas incitando a estos planificar un plan de movilidad y fomentar el uso del transporte público por parte de su personal y compartir el viaje. La movilidad diaria de los alumnos y del personal de los centros escolares, incitando a dichos centros a fomentar y facilitar el uso del transporte público y del uso compartido de vehículos, de otras formas de movilidad compartidas y de la movilidad activa. Las condiciones de cruce de los pasos a nivel, en particular para los ciclistas, peatones y vehículos de transporte escolar.
- 10° La organización de precios integrados y emisión de boletos para todos los viajes, incluidos estacionamiento opcional en el borde y promoción del uso del transporte público por parte de las familias y grupos.
- 11° La realización, configuración y ubicación de las infraestructuras de carga destinadas a promover el uso de vehículos eléctricos o híbridos recargables, así como la localización de la red de repostaje de carburante alternativo, tal como se precisa en el Código General Tributario.

A continuación, se insertan dos nuevos artículos que aportan un valor significativo a la *Loi d'orientation des mobilités*:

- El plan de movilidad incluye un componente relativo a la continuidad y la seguridad de las vías ciclables y peatones. Este capítulo define también, por un lado, los principios de localización de las zonas de estacionamiento de bicicletas cerca de las estaciones de ferrocarril, de los intercambiadores multimodales y de las entradas a la ciudad situadas en la jurisdicción territorial, y por el otro, las herramientas que permiten aumentar la información destinada a peatones y ciclistas, en particular la implantación de una señalización que favorezca los desplazamientos a pie.
- El plan de movilidad podrá integrar, cuando la aglomeración esté comunicada por una vía de navegación fluvial o una red ferroviaria, un plan de servicio fluvial o ferroviario que identifique los posibles lugares para los diferentes modos de repostaje con el fin de garantizar, en particular, la multimodalidad de dichos repostajes, las zonas y los equipos de acceso a la red ferroviaria, sus principales destinos y funcionalidades.

Asimismo, el plan de movilidad ha de ser compatible con el **Plan de clima/aire/energía** territorial del Código de Medio Ambiente cuando dicho plan cubra un perímetro igual o superior al ámbito territorial de la autoridad de movilidad.

El Código de Transporte también hace referencia a las condiciones de elaboración, revisión y modificación de los planes de movilidad, sobre los que la Ley propone algunos cambios. Así, se especifica que el plan de movilidad se elaborará o revisará por iniciativa de la autoridad competente de la organización de la movilidad en el territorio que cubra. De esta forma, se elaborarán **planes de movilidad municipales, supramunicipales y regionales**.

El proyecto del **plan de movilidad urbana** será aprobado por el órgano deliberativo de la autoridad organizadora de la movilidad. En este sentido, debe presentarse, por opinión, a los consejos municipales, departamentales y regionales, así como a las autoridades administrativas competentes del Estado en cuestión dentro de un período y bajo condiciones fijadas por la regulación. Junto con las opiniones de las personas públicas consultadas, será presentado por la autoridad organizadora de movilidad a una consulta pública realizada de conformidad con el Código del medio ambiente.

El plan de movilidad urbana es implementado por la autoridad organizadora de movilidad, ya sea el municipio, el conglomerado de municipios sobre los que se ha establecido el plan, o la región. El establecimiento del plan es obligatorio en las jurisdicciones territoriales de las autoridades organizadoras de movilidad incluidas en aglomeraciones de más de 100.000 habitantes.

Las autoridades organizadoras de movilidad creadas después de la fecha de publicación de la *Loi d'orientation des mobilités*, tienen un período de veinticuatro meses desde su creación para adoptar su plan de movilidad. La *Loi d'orientation des mobilités* no define ningún incentivo para su elaboración.

## 2.4. Movilidad inclusiva y vulnerables

La *Loi d'orientation des mobilités* plantea distintas propuestas con relación a la **movilidad inclusiva** (*Título 2, Capítulo 3, Artículos 18 a 21*), la primera de las cuales es que todas las autoridades, organismos e instituciones que participan en el Servicio Público de Empleo se coordinen en favor de la movilidad solidaria.

24

Para lograr tal fin, la región y el departamento o departamentos interesados deberán dirigir la elaboración y seguir la aplicación, a escala de una determinada cuenca de movilidad, de un **Plan de acción común**, al que estarán asociados los organismos públicos y privados que intervengan en el acompañamiento de personas en situación de vulnerabilidad económica o social, así como de personas en situación de discapacidad o con movilidad reducida.

También se señala que el plan de acción tiene que definir las condiciones en las que estas personas se beneficiarán de asesoramiento y apoyo individualizado en movilidad, así como contemplar, en particular, las medidas que permitan al Servicio Público de Empleo ofrecer estas prestaciones a cualquier demandante de empleo, a cualquier persona que presente dificultades para acceder al mercado laboral o a jóvenes con contrato de formación.

Finalmente, se completa el Código de Transporte especificando como unas de las funciones del Plan será organizar servicios de movilidad solidaria, contribuir al desarrollo de tales servicios o abonar ayudas individuales a la movilidad, con el fin de mejorar la accesibilidad de las personas que se encuentren en situación de vulnerabilidad o con movilidad reducida.

En el articulado también se recogen algunas modificaciones al Código de Transporte, refiriéndose esencialmente a las **personas con discapacidad o movilidad reducida**, definiendo las medidas necesarias para que no se produzca su exclusión del sistema de transportes y movilidad. Así, en primer lugar, establece que las medidas señaladas en el artículo objeto de modificación deberán favorecer la accesibilidad de las personas con discapacidad, principalmente mediante la adaptación

de los medios de transporte y de las infraestructuras, además de formar adecuadamente al personal empleado.

A su vez, señala que cuando exista un servicio de transporte adaptado a personas con movilidad reducida, el acceso a este servicio para las personas titulares de una tarjeta de movilidad inclusiva no podrá estar limitado, ni por la obligación de residir en el territorio ni por la obligación de acudir a una comisión médica local, estableciéndose que las personas que no dispongan de esta tarjeta podrán quedar exentas de dichas obligaciones.

Finalmente, también aborda la necesidad de adaptar las **plazas de estacionamiento** provistas de sistemas de recarga para vehículos eléctricos para personas con movilidad reducida. Para ello se completa el Código General de Colectividades Territoriales señalando que en la red vial municipal, cuando se implanten en el dominio público plazas de estacionamiento y se equipen con dispositivos de recarga para vehículos eléctricos, se contemplará la accesibilidad de un porcentaje mínimo del conjunto de dichas plazas, redondeado al alza, para personas con movilidad reducida, sin que exista una reserva exclusiva de estas plazas. Asimismo, se establece que el equipamiento previo de plazas para la recarga de vehículos eléctricos tendrá en cuenta esta obligación. Se añade igualmente que el porcentaje de plazas accesibles deberá definirse por orden ministerial, otorgando rango prioritario a esta cuestión.

Según señala la *Loi d'orientation des mobilités*, quienes coordinarán las acciones en favor de una movilidad solidaria e inclusiva mediante un plan de acción serán la región, los municipios, las agrupaciones de municipios, los sindicatos mixtos, el departamento y las organizaciones que contribuyen al Servicio Público de Empleo. A su vez, se especifica que serán la región y el departamento o departamentos interesados quienes gestionarán su desarrollo y supervisarán su implementación. La Ley, sin embargo, no especifica explícitamente si dichos planes son de carácter obligatorio. No se prevén sanciones en caso de no elaboración de los mismos ni se señalan incentivos para su elaboración.

## 2.5. Nuevas movilidades y servicios digitales

La *Loi d'orientation des mobilités* aborda con detalle lo que define como **nuevas formas de movilidad** (*Título 3, Capítulos 1 y 2*), introduciendo también numerosas modificaciones en el Código de Transporte. Como objetivo general se pretende lograr la revolución de la nueva movilidad y, a nivel específico, acelerar la apertura de datos y el desarrollo de servicios digitales y fomentar la innovación en materia de movilidad.

Para ello, en primer lugar, se expone la necesidad de abrir las bases de datos para impulsar el desarrollo de **servicios digitales de movilidad**, es decir, servicios de información que faciliten los desplazamientos cotidianos multimodales de los ciudadanos. En este sentido, se señala que la disponibilidad de dicha información es un objetivo en sí mismo a conseguir, y para ello se debe contar con la implicación de las autoridades de movilidad responsables del suministro de dichos datos.

Los proveedores de servicios de vehículos compartidos, bicicletas y dispositivos de desplazamiento personal, facilitarán también los datos estáticos, históricos y dinámicos de desplazamientos, incluidos los relativos a la localización de los vehículos, bicicletas y dispositivos de desplazamiento personal disponibles. Asimismo, se hace hincapié en la necesidad de reunir los datos relativos a los

desplazamientos de las personas con discapacidad y ponerlos a disposición de éstas para garantizar los requisitos de accesibilidad y movilidad cotidiana (*Título 3, Capítulo 1, Sección 1, Artículos 25 a 27*).

Este capítulo hace referencia también a los **servicios de información y venta de billetes multimodales**, incidiendo en la idea de que un servicio digital multimodal de este tipo permite la venta de servicios de movilidad, estacionamiento u de otros prestados por un centro de reservas, y que las autoridades organizadoras han de asegurar su existencia para cubrir todos los modos de viaje dentro de una determinada jurisdicción territorial. Los servicios de información han de cumplir además con los requisitos de accesibilidad para personas con discapacidad, en igualdad de derechos y oportunidades que el resto de la ciudadanía, recopilando los datos relativos de los principales itinerarios peatonales situados en un radio de 200 metros alrededor de las paradas del transporte público prioritarias para facilitar su acceso al mismo (*Título 3, Capítulo 1, Sección 2, Artículo 28*).

A través de un amplio articulado se hace referencia a las posibles desavenencias entre las autoridades competentes y aquellas personas, organismos, empresas... que están obligados a facilitar los datos. En este sentido, se especifican las condiciones de la obligatoriedad, las sanciones a aplicar en caso de no cumplir con esta obligación y el procedimiento para resolver el litigio en caso de que lo hubiera.

Por otro lado, la *Loi d'orientation des mobilités* hace referencia a la necesidad de fomentar la **innovación en movilidad**. En este sentido, en primer lugar aborda el ámbito de los vehículos autónomos y vehículos conectados estableciendo que el Gobierno está autorizado a adoptar cualquier medida que corresponda al ámbito de aplicación de la ley “en caso de circulación en la vía pública de vehículos terrestres a motor cuyas funciones de conducción sean delegadas parcial o totalmente a un sistema de conducción automatizado”. De esta forma, si bien la *Loi d'orientation des mobilités* no define el marco legal en el que debe producirse la circulación de vehículos autónomos, sí que abre la posibilidad de circulación de estos vehículos a la vez que establece quien y cuando debe realizarse su regulación (*Título 3, Capítulo 2, Secciones 2 y 3, Artículos 32 a 44*).

26

Lo mismo ocurre con los **vehículos conectados**. La *Loi d'orientation des mobilités* no entra en su regulación, sino que establece que será el Gobierno quien deberá concretar el marco legal bajo el que se desarrolle esta nueva forma de movilidad. Sí hace hincapié, en todo caso, en el hecho que quienes generen los datos relativos al desplazamiento de los «vehículos terrestres a motor equipados con dispositivos que permitan intercambiar datos con el exterior del vehículo» deberán hacerlos accesibles a las autoridades competentes. Estos datos solo se podrán usar después de la agregación, con la excepción de aquellos cuya agregación haga que sea imposible usarlos para la detección de accidentes e incidentes o condiciones de tránsito que conduzcan a accidentes, pero no podrán usarse como prueba de la comisión de infracciones. En caso de accidente, serán accesibles a los agentes y organismos de investigación los datos procedentes de los dispositivos de registro del accidente y los del estado de la conducción registrados en el período anterior al accidente, con el fin de determinar las responsabilidades.

Otro de los aspectos que se abordan es la experimentación y regulación de las nuevas formas de movilidad, reforzando la responsabilidad social de las **plataformas de conexión electrónica**. Los artículos referidos a este aspecto, que nuevamente redefinen básicamente los establecidos en distintos Códigos –especialmente el de Transporte–, exponen de forma muy pormenorizada cuales son las autoridades competentes en la materia, qué aspectos deben regular, cuales son las condiciones en las que los desplazamientos realizados pueden dar lugar al pago de una asignación

al conductor que haya propuesto un trayecto en régimen compartido, como se debe regular la reserva de lugares en la vía pública para facilitar la circulación de los vehículos de transporte colectivo, taxis, vehículos que transporten un número mínimo de ocupantes, en particular en el marco de la utilización compartida, entre otras casuísticas muy específicas.

Asimismo, a través de la adición de nuevos capítulos y artículos al Código de Transporte, también señala como debe regularse el transporte compartido de bultos, las bicicletas de pedaleo asistido, así como las disposiciones específicas para conectar a trabajadores que utilicen plataformas para ejercer una actividad de conducción de un vehículo de transporte con conductor o de entrega de mercancías por medio de un vehículo de dos o tres ruedas.

## 2.6. Movilidad activa e intermodalidad

La movilidad activa y la intermodalidad son consideradas unos de los elementos clave en la *Loi d'orientation des mobilités*, estableciéndose la necesidad de impulsarlas en el núcleo de la movilidad cotidiana. “La **movilidad activa**, en particular caminar y andar en bicicleta, son todos los modos de viaje para los cuales es necesaria la fuerza motriz humana, con o sin asistencia motorizada (...), y que contribuyen a la preservación de la salud pública.” (Título 4, Capítulo I, Artículos 49 a 63).

Para ello, recoge distintas modificaciones puntuales al Código de Transporte, al Código General de Colectividades Territoriales y al Código de Circulación. Todas ellas van encaminadas a dar facilidades a la circulación de peatones y bicicletas tanto por la red vial como fluvial. Respecto a la red vial, por ejemplo, se apunta que “El alcalde también puede, por decreto razonado, establecer reglas que deroguen las estipuladas por el Código de Transporte para la circulación de equipos de transporte personal en la totalidad o parte de las carreteras en las que ejerce su poder policial, así como en sus dependencias, en condiciones fijadas por decreto”, aunque sin que se concrete específicamente qué medidas pueden verse afectadas por esta excepción.

En esta misma línea, se apunta que, con el fin de garantizar la seguridad de las vías de circulación de los peatones, estableciendo una mayor visibilidad mutua entre estos últimos y los vehículos que circulan por la calzada, no podrá acondicionarse ningún lugar de estacionamiento en la calzada a menos de cinco metros de los pasos de peatones, a menos que estas plazas se reserven a bicicletas y bicicletas de pedaleo asistido o a dispositivos de desplazamiento personal. Asimismo, insta a promover el uso de la bicicleta en la red fluvial y abrir, salvo imposibilidad técnica comprobada, los caminos de sirga a los ciclistas. Finalmente, establece el sistema de regulación de las bicicletas indicando que éstas deberán disponer de una identificación con la finalidad de luchar contra el robo, la ocultación y la reventa ilícita creando un archivo nacional único.

Por otro lado, se aborda la cuestión de la **intermodalidad**, básicamente de la bicicleta con el transporte público, haciendo especial hincapié en el estacionamiento de bicicletas en los intercambiadores multimodales y en las estaciones de ferrocarril señalando que las estaciones de viajeros, los intercambiadores multimodales y las estaciones de autobuses estarán equipadas con estacionamientos seguros para bicicletas, dejando en manos de las autoridades competentes qué estaciones reúnen las condiciones necesarias para incorporar estos estacionamientos.

También se hace referencia al transporte de bicicletas en los trenes estableciendo que los materiales nuevos y renovados destinados a la realización de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros

que circulan en las infraestructuras propiedad del Estado y de sus entidades públicas, a excepción de los servicios urbanos, dispondrán de espacios para el transporte de bicicletas sin desmontarlas. Asimismo, apunta que estos lugares no podrán restringir el acceso de personas con discapacidad o movilidad reducida y que se definirá por decreto el número mínimo de espacios que deben contemplarse en función de los materiales de que se trate y de los servicios a los que están destinados.

A continuación, se reglamenta el transporte de bicicletas en autobuses estableciéndose que los autobuses nuevos utilizados para servicios regulares de transporte público de personas por carretera, a excepción de los servicios urbanos, estarán equipados, al entrar en servicio, de un sistema para transportar al menos cinco bicicletas sin desmontarlas.

Además de lo anterior, la *Loi d'orientation des mobilités* también aborda otros aspectos relativos a la movilidad activa y a la intermodalidad. En primer lugar, se establecen distintas modificaciones al Código de Edificación la principal de las cuales indica que se deberá contar con infraestructura para el estacionamiento seguro de bicicletas en los edificios existentes de uso terciario y que constituyen principalmente un lugar de trabajo, cuando dispongan de plazas de estacionamiento destinadas a los trabajadores.

Asimismo, se añade un artículo en el Código de Circulación destinado a mejorar la seguridad vial de los ciudadanos que se desplazan en modos de movilidad activa. Dicho artículo especifica que los vehículos de más de 3,5 toneladas estarán equipados con una señalización colocada en el vehículo que marque la posición de los ángulos muertos, y que se fijará según modalidades adaptadas para una visibilidad lo más amplia posible, en particular para los ciclistas, los peatones y los usuarios de dispositivos de desplazamiento personal.

En tercer lugar, se completa el Código de Educación añadiéndole un artículo que establece que el objetivo de aprender a usar la **bicicleta con seguridad** es que cada alumno pueda desplazarse de forma segura y autónoma en espacios públicos al entrar en la educación secundaria. A su vez se establece que este aprendizaje se organiza en un marco escolar, extraescolar o extraoficial y que los programas de enseñanza primaria están orientados a que los alumnos adquieran la capacidad de adaptar sus desplazamientos a entornos variados, y éstos contribuyen a ese aprendizaje. La Ley no especifica otro tipo de educación y/o formación dirigida a los ciclistas.

28

Finalmente, apunta que las escuelas velarán para que todos los alumnos y sus familias conozcan las ofertas de formación ofrecidas por las instituciones locales asociadas en periodos extraescolares, y que las escuelas expedirán a cada estudiante el primer certificado de educación vial, el cual se incluye dentro de una validación que forma parte del conjunto común de habilidades de saber circular en bicicleta.

A estas modificaciones les sigue una adición al Código de Transportes referente al Plan nacional de bicicletas en la que se especifica que dicho plan define la red estructural de carriles bici basándose en los esquemas regionales cuando existan. Asimismo, especifica que el plan determinará las condiciones en las que dicha red se hará continua y que éste se actualizará al menos una vez cada diez años.

En este articulado también se aborda la cuestión de los carriles bici. En este sentido, se añade un artículo en el Código de Circulación que especifica que los carriles bici son rutas continuas para facilitar el desplazamiento de ciclistas en medias y largas distancias. En particular, señala que tienen como apoyo vías que pertenecen al dominio público o privado del Estado, de sus entidades públicas, así como de las colectividades territoriales y de sus agrupaciones competentes en materia de

vías públicas. Finalmente, añade que utilizarán todo tipo de carriles adaptados al tráfico de los ciclistas y se beneficiarán de una señalización continua.

Con el objetivo de alentar el uso de la bicicleta, la *Loi d'orientation des mobilités* también hace referencia al Código del Medio Ambiente, estableciendo que en el caso que la construcción o renovación de una vía tenga por objeto la creación de un carril dedicado al transporte público, y el ancho de paso disponible sea insuficiente para permitir la inclusión de un carril segregado para bicicletas, la obligación de crear un itinerario ciclable podrá cumplirse permitiendo a los ciclistas utilizar el carril del transporte público siempre que su anchura permita el paso de un ciclista en las condiciones normales de seguridad previstas en el Código de Circulación.

A su vez se establece que al construir o rehabilitar carreteras fuera de las zonas urbanas, autopistas y vías rápidas, el gestor de carreteras evaluará, junto con la autoridad o autoridades competentes de movilidad, la necesidad de crear una vía acondicionada o un itinerario ciclable, así como su viabilidad técnica y financiera. En caso de necesidad demostrada, se realizará un acondicionamiento o un itinerario ciclable, salvo imposibilidad técnica o financiera. En este sentido, se señala que para los acondicionamientos o itinerarios inscritos en el plan de movilidad, en el plan de movilidad simplificado, en el plan regional de ordenación, de desarrollo sostenible y de igualdad del territorio o en el plan nacional de bicicletas, la necesidad se considerará demostrada. Estos acondicionamientos o itinerarios ciclables deberán tener en cuenta las directrices de los planes de movilidad y de movilidad simplificados, así como el esquema regional de ordenación, desarrollo sostenible e igualdad del territorio, y el plan nacional de bicicletas, cuando existan.

## 2.7. Movilidad compartida

La *Loi d'orientation des mobilités*, como se ha apuntado, tiene como reto principal mejorar la movilidad cotidiana de los ciudadanos y ciudadanas y mejorar la sostenibilidad del transporte. En este sentido, diversas de las medidas planteadas van encaminadas a poner en valor la **movilidad activa y compartida**. De esta forma, la Ley confía a las autoridades locales la organización de distintos servicios de movilidad, entre ellos los servicios relacionados con los usos compartidos de vehículos terrestres.

Asimismo, la ley explicita que los planes de movilidad deben garantizar la disminución del tráfico de automóviles y el desarrollo de los usos compartidos de los vehículos terrestres a motor. También señala que en la organización del estacionamiento deben hacerse arreglos especiales para estacionar vehículos utilizados en el marco de viajes compartidos. En la misma línea anota, en referencia a la movilidad diaria de los alumnos y del personal de los centros escolares, que debe incitarse a dichos centros a fomentar y facilitar, entre otros, el uso compartido de vehículos y de otras formas de movilidad compartidas.

Por otro lado, la estrategia y la programación financiera y operativa de las inversiones del Estado en los sistemas de transporte para el período 2019-2037 también hacen referencia a esta cuestión. Así, uno de los cuatro objetivos fundamentales es acelerar la transición energética reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero para lo cual se proponen medidas que favorezcan el reequilibrio modal, entre otros intensificando la **utilización compartida de los modos de transporte individual**. De esta forma, uno de los programas prioritarios de inversión hace hincapié en el desarrollo del uso de movilidad menos contaminante y, específicamente, de movilidad

compartida. En la misma línea, en el marco de otra vía de financiación que contempla construir un programa de inversiones a partir de una visión a largo plazo, se señala que para acelerar la transición debe proseguirse la política de reequilibrio modal aumentando la parte de los desplazamientos efectuados, entre otras opciones, intensificando el uso compartido de los modos de transporte individual.

En consonancia con esto, y como ya se ha apuntado en un apartado anterior, la *Loi d'orientation des mobilités* aborda la regulación de las nuevas formas de movilidad reforzando la responsabilidad social de las plataformas de conexión electrónica definiendo, entre otras cuestiones, cuáles son las condiciones en las que los **desplazamientos realizados en régimen compartido** pueden dar lugar al pago de una asignación al conductor que haya propuesto un trayecto y como se debe regular la reserva de lugares en la vía pública para facilitar la circulación de los vehículos que transporten un número mínimo de ocupantes, en particular en el marco de la utilización compartida.

Finalmente, siguiendo el mismo hilo argumental, uno de los cuatro objetivos de la estrategia y la programación financiera y operativa de las inversiones del Estado en los sistemas de transporte para el período 2019-2037 previstos en la ley, se enfoca a intensificar la utilización compartida de los modos de transporte individual.

## 2.8. Movilidad de los trabajadores/as

Con relación a la movilidad cotidiana de los trabajadores/as, la *Loi d'orientation des mobilités* contempla diversas medidas para impulsar en las empresas como la realización de planes de movilidad y la implementación de compensaciones económicas a los trabajadores/as (**paquete de movilidad sostenible**), lo que conlleva también modificaciones en el Código de Transporte y en el de Trabajo.

El objetivo es mejorar la movilidad diaria del personal de las empresas y las instituciones públicas entre la residencia habitual y el lugar de trabajo, incitando a los empresarios a facilitar el uso del transporte público, el uso compartido de vehículos y la movilidad activa, así como sensibilizar a su personal sobre los retos de la mejora de la calidad del aire (*Título 4, Capítulo 3, Artículo 82*).

El **plan de movilidad de empresa** incluirá disposiciones relativas al apoyo a los desplazamientos domicilio-trabajo de su personal, en particular y en su caso, en lo que se refiere a sufragar los gastos mencionados en el Código de Trabajo. Dentro del ámbito territorial de un plan de movilidad impulsado la autoridad responsable, ésta debe informar también a las empresas de su jurisdicción sobre el contenido de dicho plan.

El empresario podrá hacerse cargo, bajo las condiciones previstas para los costos de combustible, todos o parte de los **costos efectuados por los empleados** que se desplacen en bicicleta, bicicleta de pedaleo asistido, como conductor o pasajero en régimen de uso compartido, o en transporte público. La cantidad, los términos y los criterios para asignar dichos costos se determinan por acuerdo de la compañía o por acuerdo interempresarial. En ausencia de acuerdo, la asunción de éstos se implementa por decisión unilateral del empresario, previa consulta con el comité de trabajadores/as. En todo caso, los títulos de movilidad sólo pueden ser debitados en el pago de bienes o servicios específicos relacionados con los viajes de los empleados. entre su residencia habitual y su lugar de trabajo.

En este sentido, se propone abonar hasta 400 euros por año, sin cargos ni impuestos, a dichos empleados: 200 euros aportados por el Estado, y los 200 restantes por la empresa. El Estado también generalizará este paquete a todos sus agentes a partir de 2020.

## 2.9. Seguridad vial y formación de los conductores

La *Loi d'orientation des mobilités* no profundiza demasiado en cuestiones relacionadas con la mejora de la **seguridad vial** (a excepción de algún pequeño apunte sobre pasos de peatones y vías de circulación en el Título 4), y pone el objetivo en definir las **infracciones** más comunes y en cómo gestionar las **sanciones y denuncias** por parte de las autoridades competentes (*Título 5, Capítulo 1, Artículo 98*), así como en las modificaciones asociadas que se introducen en el Código de Circulación<sup>9</sup>, el Código de Transporte y el Código de Procedimiento Penal.

Se hace también un apunte a la seguridad en los servicios de transporte público de personas, y se proponen algunas modificaciones del Código de Transporte (*Título 5, Capítulo 1, Artículo 111*):

- La autoridad de servicios públicos regulares de transporte de personas por carretera, en particular de transportes escolares, buscará rutas alternativas que reduzcan el número de cruces de pasos a nivel con los autocares o autobuses que prestan estos servicios, siempre que la prolongación del tiempo de recorrido no sea desproporcionada;
- el gestor de carreteras, en coordinación con el administrador de infraestructuras ferroviarias, elaborará y actualizará un diagnóstico de seguridad vial de los pasos abiertos a la circulación ferroviaria, viales o peatonales, situados en la intersección de sus respectivas redes, que podrá incluir recomendaciones. La estructura y las modalidades de ejecución y de disponibilidad de estos diagnósticos se determinarán por vía reglamentaria;
- en todos los autocares se facilitará a los pasajeros información sobre las normas de seguridad a bordo y las instrucciones de evacuación en caso de emergencia.

Por otro lado, las referencias al **permiso de conducir** (*Título 5, Capítulo 1, Artículo 98*) tienen que ver fundamentalmente con las atribuciones y potestad de los agentes de policía a la hora de retirar dicho permiso. Dado que es el Código de Circulación la norma reguladora, la *Loi d'orientation des mobilités* propone cambios en el redactado de distintos artículos.

El permiso podrá ser retenido con carácter cautelar cuando las pruebas de detección de alcohol y el comportamiento del conductor permitan presumir que conduce bajo los efectos del alcohol; cuando el vehículo exceda en 40 km/h o más el límite máximo de velocidad registrado, como consecuencia de un accidente de circulación con resultado de muerte o lesiones corporales, en caso de que se constate que el conductor ha cometido una infracción en materia de utilización manual del teléfono,

<sup>9</sup> El Código de Circulación comprende todas las leyes y reglamentos que rigen el tráfico en las vías públicas, con la excepción de los vehículos guiados por rieles. En este sentido, define la legislación relacionada con el aprendizaje de la conducción, las licencias y el comportamiento del conductor; la legislación relativa a las disposiciones técnicas de los vehículos: peso y dimensiones, iluminación y señalización, neumáticos, frenos, dirección, dispositivos de dirección y visibilidad, dispositivos y disposiciones especiales, energía, emisiones contaminantes y molestias; la legislación relativa a disposiciones administrativas: recepción y aprobación, registro, control técnico, seguros, inmovilización y confiscación, organización de la profesión de experto en vehículos de motor; vehículos dañados; la legislación relativa a la conducción, en particular en las siguientes áreas: velocidad, cruce y adelantamiento, intersecciones y prioridad de paso, uso de dispositivos de iluminación y señalización, parada y estacionamiento; la legislación específica para peatones, publicidad, motocicletas, triciclos y cuatriciclos motorizados, ciclomotores y bicicletas, vehículos de uso general, cargas excepcionales y combinaciones de vehículos con más de un remolque y convoyes y vehículos tracción animal; el Consejo Superior de Educación Vial y las autoridades a cargo de los poderes policiales del tráfico; y las sanciones aplicables, incluida la penal.

de respeto del límite máximo de velocidad o de las normas de cruce, adelantamiento, intersección y prioridades de paso; como consecuencia de una infracción en materia de uso manual del teléfono, cometida simultáneamente con una de las infracciones en materia de cumplimiento de las normas de tráfico, de velocidad, cruce y de adelantamiento, intersección y de prioridades de paso.

La duración de la suspensión no excederá de seis meses, si bien puede prolongarse a un año en caso de accidente de tráfico que haya resultado en la muerte de una persona o causado lesiones corporales, si se ha conducido bajo la influencia del alcohol o de sustancias o plantas clasificadas como estupefacientes y el causante no acepta someterse a las pruebas de verificación pertinentes.

La *Loi d'orientation des mobilités* trae también consigo una **reforma de la obtención del permiso** para reducir el costo y el período de espera. En Francia, actualmente sacarse el carné de conducir cuesta unos 1.800 euros, de media, y el gobierno quiere reducir este precio usando métodos de aprendizaje más baratos, como simuladores en lugar de clases prácticas, y potenciando los comparadores de precio, la competencia y las ayudas. Cualquier persona de al menos dieciocho años puede seguir un aprendizaje en la conducción supervisada de vehículos ligeros, bajo la supervisión constante y directa de un guía, después de la validación de su capacitación inicial o de habilidades mínimas durante la prueba práctica de licencia de conducir.

En este sentido, los **centros de enseñanza de conducción y seguridad vial** autorizados y sujetos al impuesto de sociedades o al impuesto sobre la renta podrán deducir de su base imponible una suma igual al 40 % del valor de origen, excluyendo los gastos financieros, de los simuladores de aprendizaje de conducción dotados de un puesto de conducción. La deducción se distribuye linealmente sobre la duración normal de uso de los bienes. Si el activo se elimina del activo antes del final de este período, el establecimiento o asociación lo adquiere solo hasta los montos ya deducidos del resultado en la fecha de la transferencia, que son calculado pro rata temporis.

Para fiscalizar a las autoescuelas en el desempeño de su labor, los establecimientos o asociaciones estipuladas se encargarán de que los profesores muestren el recorrido formativo de sus alumnos mediante un cuaderno de aprendizaje digital que describa el curso de capacitación: horas de conducción realizadas formación impartida. Una base de datos centralizada, bajo la responsabilidad del ministerio responsable de la seguridad vial, recopila la información contenida en estos recorridos de aprendizaje digital.

Finalmente, se proponen cambios en el Código de Circulación y el Código de Transporte dirigidos a mejorar distintas cuestiones, como el aprendizaje en la conducción supervisada de vehículos ligeros, los servicios de autobuses de líneas regulares durante la noche, o el descanso condiciones de trabajo de los conductores de transporte por carretera (*Título 5, Capítulo 1, Artículos 99 a 103*)

## 2.10. Transición energética y calidad del aire

Uno de los cuatro objetivos de la estrategia y la programación financiera y operativa de las inversiones del Estado en los sistemas de transporte para el período 2019-2037 (*Título 1, Artículo 1*), se enfoca en: acelerar la transición energética, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la lucha contra la contaminación y la congestión vial, favoreciendo el reequilibrio modal en beneficio de los desplazamientos realizados por los modos individuales, colectivos y de transporte de mercancías menos contaminantes, como el modo ferroviario, el modo fluvial, el transporte en común o los modos activos, intensificando la utilización compartida de los modos de transporte individual y facilitando los desplazamientos multimodales.

La *Loi d'orientation des mobilités* contempla cuestiones relacionadas con **la transición energética y la reducción de emisiones** en distintos artículos. En lo que se refiere a fomentar las innovaciones en movilidad, el texto propone dar prioridad en el espacio público a la circulación de vehículos de transporte público, taxis, vehículos que transporten a un número mínimo de ocupantes, en particular en el marco del uso compartido de vehículos, así como otorgar un distintivo de uso compartido de vehículos con emisiones muy bajas (*Título 3, Capítulo 2, Sección 3, Artículo 35*).

Es el Título 4 el que se centra especialmente en dicha transición alentando a las personas, las empresas y las autoridades públicas a utilizar sistemas de desplazamiento más eficientes, a comprar vehículos eléctricos e híbridos, y a cambiar el comportamiento hacia una movilidad más sostenible, tanto para reducir las emisiones contaminantes como las de efecto invernadero.

Francia se ha fijado el objetivo de lograr, para 2050, la **descarbonización total del transporte terrestre**, entendida como el ciclo del carbono de la energía utilizada. Para alcanzar este objetivo, se fija los siguientes objetivos intermedios: un aumento progresivo de vehículos de bajas y muy bajas emisiones, entre ventas de turismos y vehículos industriales ligeros nuevos, que permita, en 2030, cumplir los objetivos establecidos europeos; y el fin de la venta de turismos y vehículos industriales ligeros nuevos que utilicen combustibles fósiles, de aquí a 2040.

A **escala urbana**, la *Loi d'orientation des mobilités* propone la elaboración de planes de acción para mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de contaminantes, creando **zonas de bajas emisiones de movilidad** tanto a escala local como supramunicipal (*Título 4, Capítulo 3, Artículos 85 y 86*), en sintonía con lo que apunta el Código de medio ambiente. La creación de un área de bajas emisiones es obligatoria antes del 31 de diciembre de 2020 cuando los estándares de calidad del aire no se ajustan a los definidos por ley. Desde el 1 de enero de 2021, la creación también es obligatoria, dentro del plazo de dos años, cuando la movilidad es una fuente de contaminación a pesar de no superar los estándares de calidad del aire.

El estudio realizado antes del establecimiento de un área de bajas emisiones se puede retomar cuando se planea extender las medidas adoptadas a todo o parte del territorio de otro municipio vecino o colectividad territorial, incluyendo los criterios que justifican esta extensión y la actualización del estudio. La creación de un área de bajas emisiones de movilidad ha de ir acompañada de una campaña de información local de, al menos, tres meses de duración, con el fin de dar a conocer la superficie regulada y las restricciones de tráfico implementadas. Con el fin de facilitar la detección de infracciones en el acceso a las áreas de bajas emisiones, se pueden utilizar dispositivos fijos o móviles para el control automatizado de los datos de identificación del vehículo por parte de la policía nacional y los servicios de gendarmería o por los servicios de policía municipal de los municipios donde se ha establecido una zona de este tipo.

Por otro lado, también se propone organizar o contribuir al desarrollo de los **servicios de transporte de mercancías y de logística urbana**, en caso de inexistencia, insuficiencia o inadaptación de la oferta privada, con el fin de reducir la congestión urbana, así como la contaminación y las alteraciones que afectan al medio ambiente (*Título 2, Capítulo 1, Artículo 8*), si bien no precisa cuales son las medidas concretas para desarrollar estos servicios.

La elaboración de **planes de movilidad** tiene que contribuir también a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el sector de los transportes, siguiendo una trayectoria coherente con los compromisos de Francia en materia de lucha contra el cambio climático, la lucha contra la contaminación del aire y la contaminación acústica, así como la preservación de la biodiversidad (*Título 2, Capítulo 2, Sección 2, Artículo 16*).

Para acelerar la transición energética, es necesario asimismo, según la *Loi d'orientation des mobilités*, proseguir la **política de reequilibrio modal** aumentando la parte de los desplazamientos efectuados por los modos propios o colectivos (ferrocarril, fluvial, transporte público y bicicleta), intensificando el uso compartido de los modos de transporte individual y facilitando los desplazamientos intermodales.

Por otro lado, en el **Apéndice** de la Ley la **prioridad 4** señala es “desarrollar diariamente el uso de movilidad menos contaminante y compartida para una mejor calidad de vida”. El texto siguiente dice que “La movilidad diaria está experimentando muchos cambios hoy en día debido a varios factores: la conciencia colectiva de los efectos del cambio climático y el valor de utilizar una movilidad más colectiva o más libre de carbono y activa; desarrollo de comportamientos colaborativos posibles gracias a la digitalización de la sociedad; Innovaciones tecnológicas y desarrollo de nuevas máquinas de desplazamiento. Al mismo tiempo, ahora se reconocen los efectos beneficiosos para la salud pública de los modos activos.” A continuación se apunta que “En áreas densas, el Estado favorecerá, en particular en su propia red, inversiones que permitan la reducción del uso individual del automóvil y el control de la congestión (gestión dinámica del tráfico, carriles reservados, etc.) y apoyará a las comunidades en sus proyectos como, por ejemplo, acciones para promover el uso compartido del automóvil.”

Con este fin, el Estado planifica varias **convocatorias de proyectos** que permitirán alcanzar alrededor de 1.100 millones de euros comprometidos para 2025 para apoyar a las autoridades en cambios en la movilidad cotidiana. Se identifican tres temas, a los cuales se asignará el presupuesto siguiente:

- 600 millones de euros para desarrollar centros multimodales y transporte público, con prioridad para atender las áreas prioritarias de la política de la ciudad;
- 50 millones de euros para apoyar innovaciones, nuevos servicios de movilidad y vehículos autónomos y conectados;
- 350 millones para apoyar modos activos, en particular ciclismo y movilidad a pie.

Además, el transporte continuará siendo parte de los **programas de inversión dedicados a la innovación** para apoyar desarrollos industriales tales como vehículos autónomos, así como combustibles y energías alternativas, en particular a través del apoyo al sector del hidrógeno con el objetivo de avanzar hacia la neutralidad en carbono para 2050. De este modo, el Estado apuesta por la *ecologización* de las infraestructuras de movilidad, que tiene un impacto positivo en el medio ambiente, la salud pública y la calidad de vida.

### **Antoni París**

Licenciado en biología. Máster en comunicación ambiental y científica.  
Consultor en estrategias de sostenibilidad.

### **Pau Avellaneda**

Doctor en geografía. Docente e investigador de la Universidad Autónoma de Barcelona.  
Consultor en movilidad sostenible, segura y saludable.





Josefa Valcárcel, 44 - 28071 Madrid