



Grupo Parlamentario Confederal  
**UNIDOS PODEMOS**  
EN COMÚ PODEM | GALICIA EN COMÚN

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente **Proposición no de Ley para su debate y aprobación en la Comisión de Seguridad Vial, relativa a la adopción de medidas para la reducción del tráfico motorizado y a la aprobación de una ley de movilidad sostenible.**

Congreso de los Diputados a 7 de octubre de 2020

Juan López de Uralde  
Diputado

Txema Guijarro  
Portavoz

C.DIP 61682 07/10/2020 10:57



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Cada año aproximadamente 8,8 millones de personas en todo el mundo mueren prematuramente debido a la contaminación del aire; 790.000 de estas muertes tienen lugar en Europa. En España, y según los datos del último informe sobre “La calidad del aire en el Estado español durante 2019”, de Ecologistas en Acción, las víctimas de la contaminación serían ya alrededor de 30.000 al año, 24.100 por partículas PM<sub>2,5</sub>, 7.700 por NO<sub>2</sub> y 1.500 por ozono, lo que supone duplicar los 16.000 fallecimientos prematuros anuales que se estimaban hace apenas una década.

El NO<sub>2</sub> presente en el aire de las ciudades proviene en su mayor parte de la oxidación del monóxido de nitrógeno, NO, cuya fuente principal son las emisiones provocadas por los automóviles, sobre todo los diésel. El NO<sub>2</sub> constituye, pues, un buen indicador de la contaminación debida al tráfico motorizado. Por otro lado, el NO<sub>2</sub> interviene en diversas reacciones químicas que tienen lugar en la atmósfera, dando lugar tanto a la producción de ozono troposférico como de partículas en suspensión secundarias menores de 2,5 micras (PM<sub>2,5</sub>), las más dañinas para la salud. De modo que a la hora de considerar los efectos del NO<sub>2</sub> sobre la salud se deben tener en cuenta no sólo los efectos directos que provoca, sino también su condición de marcador de la contaminación debida al tráfico y su condición de precursor de otros contaminantes.

Las transformaciones en el mercado laboral, la fisonomía de nuestras urbes, la extensión del acceso a distintas formas de ocio y la multiplicación de formas de conectividad virtual y material han modificado radicalmente las formas de movilidad de la ciudadanía. En este nuevo contexto, la disponibilidad de fórmulas de movilidad accesibles, económicas, versátiles y sostenibles, es una condición sine qua non para viabilizar u obstaculizar el acceso a universos de empleos, soluciones habitacionales, servicios culturales, educativos, médicos, etc. radicalmente diferentes.

De la disponibilidad o indisponibilidad de sistemas de movilidad suficientes depende hoy día que el lugar en que alguien habita o la posesión de vehículos particulares se convierta en un factor discriminatorio en la calidad y el acceso a otros servicios que garantizan derechos reconocidos en nuestra Constitución.

La movilidad es, por tanto, un derecho esencial que afecta a toda la ciudadanía y que persigue contribuir a la libre conformación de la voluntad de circular y moverse en entornos tanto urbanos como metropolitanos. En consecuencia, en condiciones de calidad, eficiencia, sostenibilidad financiera y rigurosa protección física del medio ambiente.



Grupo Parlamentario Confederal  
**UNIDOS PODEMOS**  
EN COMÚ PODEM | GALICIA EN COMÚN

Sin embargo, en los espacios urbanos la movilidad viene condicionada por el limitado espacio público disponible: en la actualidad el 40 % del espacio público urbano está privatizado en su uso por los vehículos particulares motorizados, que usufructúan espacio para aparcar. Si contamos el espacio usado para circular, este se eleva al 70 % de nuestras ciudades. El uso del espacio es claramente ineficiente.

La Unión Europea establece que la financiación del transporte público urbano no es una responsabilidad única de las entidades locales sino también de las regiones y los Estados. Muchos de los países de nuestro entorno cuentan, de hecho, con autoridades del transporte que coadyuvan a la coordinación y financiación de los transportes urbanos.

Las externalidades positivas que genera el transporte público, frente a la sobreexplotación del espacio público por el coche privado, entre ellas menos siniestralidad y reducción de la congestión, han hecho de la intervención pública vía financiación un imperativo comúnmente aceptado.

Los beneficios sociales que implica la disponibilidad de un servicio de transporte urbano exceden el ámbito local, puesto que posibilita un desarrollo demográfico y urbano sostenible en términos medioambientales y de cohesión social.

La reciente crisis sanitaria de la Covid-19 ha corroborado que la reducción del tráfico en las ciudades tiene claros efectos en la disminución de la contaminación, algo que a su vez supone una importante mejora de la salud pública. Así, los niveles de NO<sub>2</sub> se desplomaron un 58% de media en las 26 principales ciudades españolas, entre el 14 de marzo y el 30 de abril de 2020, lo que supone una mejora de la calidad del aire sin precedentes.

Por ello se presenta la siguiente



Grupo Parlamentario Confederal  
**UNIDOS PODEMOS**  
EN COMÚ PODEM | GALICIA EN COMÚN

### PROPOSICIÓN NO DE LEY

“El Congreso insta al Gobierno a:

1. Adoptar medidas para la reducción del tráfico motorizado en las áreas metropolitanas, disminuyendo la necesidad de movilidad con un urbanismo de proximidad y potenciando en las ciudades el transporte público sostenible y los medios no motorizados como la bicicleta o el tránsito peatonal.
2. Impulsar planes para la reconversión ecológica del transporte interurbano hacia un transporte público colectivo mejorado, sostenible y socialmente accesible.
3. Aprobar, en el menor plazo posible, una ley de movilidad sostenible, que permita introducir en el ordenamiento jurídico las reformas estructurales necesarias para crear las condiciones que favorezcan una movilidad de personas y mercancías basada en los principios de seguridad, sostenibilidad y digitalización, así como establecer los principios aplicables a la financiación del transporte público”.

C.DIP 61682 07/10/2020 10:57