

## **INFORME EN RELACIÓN CON LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Con el fin de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de las normas, conforme a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se establece, con excepciones muy específicas, la participación en la elaboración de normas con rango de ley o reglamentos, señalando que a través de los correspondientes portales web, la Administración deberá recabar la opinión de la ciudadanía, en tres momentos de su tramitación, definiéndolos claramente: la consulta pública previa, la audiencia y la información pública.

De conformidad con el artículo 71.4 de la Ley 4/2023, de 23 de marzo, de la Presidencia y del Gobierno de Canarias, se establece que iniciado el procedimiento de elaboración y con anterioridad a la redacción del texto de la iniciativa legislativa, se podrá efectuar una consulta previa para recabar la opinión de la ciudadanía y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas por la futura norma a cerca de :

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

De acuerdo a lo anterior, se elabora el presente informe :

### **a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.**

La Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, establece las bases para la regulación del transporte terrestre en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias. A pesar de ser una de las leyes de transportes por carretera más completas dentro del ámbito del Estado Español y de haber sido una norma pionera a la hora de abordar la planificación de la movilidad, procurando la continuidad del transporte terrestre con otros modos de transportes, los conceptos sobre los que trabaja han sufrido profundos cambios y, en algunos casos, han sido ampliamente superados. La movilidad es un concepto que ha experimentado una notable evolución con respecto al año 2007, desarrollo ligado a las transformaciones experimentadas por la sociedad en los últimos años y que pretende alcanzar un ámbito más amplio que el asociado tradicionalmente al concepto de transporte.

Por otro lado, esta comunidad autónoma carece de un marco normativo adecuado a alcanzar el cumplimiento de los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y emisiones contaminantes en el transporte, en línea con los acuerdos internacionales asumidos por España para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible que marca la Agenda 2030 de la ONU y la COP21 de París, y con las estrategias europeas. El Pacto Verde Europeo, la hoja de ruta propuesta por la Comisión Europea en 2019 y ratificada tanto por el Consejo como por el Parlamento Europeo con el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, destaca la necesidad de apostar por la transición hacia una movilidad sostenible e inteligente.





#### **b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.**

Resulta indiscutible la necesidad y oportunidad de abordar una ley de movilidad desde la perspectiva de la sostenibilidad, el reto climático y la mejora de la salud de la población en nuestras ciudades exigen la adaptación del sistema de transporte hacia una movilidad limpia, menos vinculada a la utilización del vehículo privado. Además, la digitalización y las nuevas tecnologías permiten abordar mejoras sobre los sistemas de la movilidad hasta ahora inexploradas, por lo que es necesario adaptar el marco jurídico para poner estas herramientas al servicio de las personas.

En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias, establece en el Capítulo V de su Título III, las directrices que habrán de guiar las políticas en materia de transportes y movilidad sostenible, pero este ámbito requiere aún de una atención específica. Por otro lado, la Estrategia Canaria de Acción Climática, aprobada mediante Decreto 80/2023, de 18 de mayo, plantea alcanzar en los próximos años objetivos muy ambiciosos en el ámbito del transporte y la movilidad sostenible, objetivos que requieren contar con un marco normativo favorable a su consecución.

En definitiva, la regulación de la movilidad sostenible requiere de un enfoque y un marco jurídico propios que justifican la oportunidad de elaborar una nueva ley que regule la movilidad y la sostenibilidad tal y como se concibe en la actualidad.

#### **c) Los objetivos de la norma.**

El Objetivo de esta norma es establecer un marco normativo para incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos e interurbanos primando la movilidad activa (movilidad a pie y en bicicleta), que contemplen medidas para facilitar la movilidad personal en situaciones de diversidad funcional, y al mismo tiempo, proteger la salud, el medioambiente, el clima, el bienestar y la seguridad, atendiendo a las necesidades de toda la ciudadanía. Para ello, la administración está llamada a jugar un papel especialmente activo.

Mejorar la competitividad en el transporte de mercancías y la logística y abordar la regulación en materia de digitalización y datos abiertos, con el fin de disponer de información en formato digital que permita que desde las administraciones públicas se tenga un mayor conocimiento del sistema de transportes y movilidad para mejorar así la definición de las políticas públicas y la gestión del sistema.

Las políticas de movilidad, tanto de personas como de mercancías, serán desarrolladas por la Administración Pública con un enfoque integrador, basado en un modelo de gobierno abierto, en el que la transparencia y claridad en las comunicaciones con el ciudadano y la ciudadana, la sensibilización, la participación y la colaboración sean principios informadores del proceso de toma de decisiones.

Se trata de evolucionar desde la política de transportes a la política de la movilidad sostenible de personas y mercancías, que necesariamente ha de guardar relación con las políticas económicas, sociales y ambientales.

#### **d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.**

Dado el objetivo de la norma, no parece que exista una alternativa no regulatoria que permita cumplir su finalidad.





La correcta regulación de la movilidad sostenible en una ley, es una obligación de la Administración Pública y queda vinculada a las políticas de protección del medio ambiente y el clima, así como, en general, al desarrollo económico y social de los territorios. De acuerdo con estas ideas preliminares, la movilidad se debe entender como un nuevo derecho de los ciudadanos y las ciudadanas, que los poderes públicos están obligados a regular y a salvaguardar, si bien, no como un fin en sí misma, sino como un medio para el ejercicio de otros derechos .

De manera adicional, en un sistema descarbonizado y eficiente, resulta imprescindible abordar los impactos negativos tan significativos que se derivan del sector del transporte tal y como se ha venido desarrollando con la anterior Ley. Por ello, el transporte público, la intermodalidad y las formas de movilidad activas deben tener un papel esencial en un nuevo modelo de movilidad sostenible.

Visto lo anterior, se invita a la ciudadanía y entidades interesadas a realizar las aportaciones que estime necesarias de cara a la elaboración y aprobación de una ley de movilidad adecuada a la consecución de los objetivos propuestos y, en particular, a la mejora del medio ambiente, la salud y la calidad de vida de la ciudadanía, el fomento de la actividad económica y la competitividad.

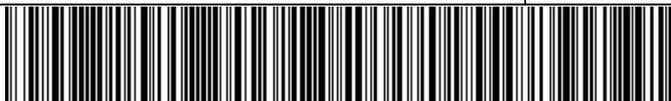
Al objeto de orientar o facilitar el proceso participativo, se incluye anexo donde se indican posibles cuestiones a valorar:





## ANEXO - CUESTIONES A VALORAR CON RESPECTO A LA INICIATIVA LEGISLATIVA

- a) ¿Considera necesaria una regulación específica en el ámbito de la movilidad sostenible en la Comunidad Autónoma de Canarias?
- b) ¿Considera necesario un cambio sobre el modelo de movilidad de las Islas Canarias? ¿en qué sentido?
- c) ¿Está de acuerdo con los objetivos planteados para la iniciativa legislativa?
- d) ¿Qué problemas relacionados con la movilidad y los sistemas de transporte ha de abordar, de forma prioritaria, la iniciativa legislativa?
- e) ¿Cree que la iniciativa legislativa debe contribuir al impulso en el uso de modos de transporte más sostenibles desde el punto de vista mediambiental?
- f) ¿Considera que el modelo de movilidad actual garantiza la continuidad a lo largo y ancho del territorio insular?

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
MARIA FERNANDEZ PEREZ - DIRECTOR/A GENERAL	Fecha: 23/04/2024 - 00:15:40
En la dirección <a href="https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=">https://sede.gobiernodecanarias.org/sede/verifica_doc?codigo_nde=</a> puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente: 0rR799ohX7SpOn3PwpxnTBx6rqsBnzOjy	 
El presente documento ha sido descargado el 23/04/2024 - 08:43:52	