

**Informe
de la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de
España¹ con motivo del trámite de audiencia e información pública del**

“ANTEPROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE”

Abril de 2022

1. Introducción

A iniciativa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), se ha abierto trámite de audiencia e información pública sobre el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

La tramitación de este Anteproyecto de Ley obedece a la necesidad de constituir el marco normativo que permita que las políticas públicas de transporte y movilidad de las administraciones en España respondan mejor a las necesidades reales de los ciudadanos y a los retos del siglo XXI: la sostenibilidad, la digitalización y la cohesión social y territorial. Además, por primera vez, se reconoce la movilidad como un derecho y un elemento de cohesión social que contribuye al Estado del Bienestar y la necesidad de que las administraciones faciliten el ejercicio de este derecho, y se establecen los principios rectores de las administraciones públicas en esta labor.

Asimismo, la nueva normativa debe contribuir a facilitar el cumplimiento de los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y emisiones contaminantes en el transporte, estando alineada con todos los acuerdos internacionales para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible marcados por la Agenda 2030 de la ONU o los marcados en la COP21 de París, y con todas las estrategias europeas como el Pacto

¹ Este documento recoge la posición de la Cámara de Comercio de España al trámite de audiencia e información pública del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, y se ha conformado a partir de las aportaciones de diferentes empresas y agentes implicados. El documento trata de recoger el mayor consenso posible en sus diferentes observaciones, sin que ello necesariamente implique que sea la opinión unánime de todas y cada una de las empresas y agentes participantes en su elaboración.

Verde Europeo, la Agenda Digital, o la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de la Comisión Europea.

En este contexto, la futura Ley nace con el objetivo de establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos y las empresas puedan disfrutar de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y calidad del aire.

En particular esta Ley pretende:

- a) Establecer los principios generales que permitan el desarrollo de un sistema integrado de movilidad para toda la ciudadanía, seguro, sostenible, accesible, inclusivo y digitalizado, a un coste razonable para el usuario y el conjunto de la sociedad.
- b) Facilitar la existencia de un sistema de transportes de mercancías y logística eficiente, sostenible y resiliente.
- c) Dotar a las administraciones públicas de los instrumentos necesarios para la implantación y desarrollo de este sistema integrado de movilidad.
- d) Fortalecer los mecanismos de coordinación, cooperación y transparencia en el diseño y gestión de las políticas públicas de infraestructuras, transporte y movilidad.
- e) Establecer un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano que se rija por los principios de igualdad, estabilidad, certidumbre y proporcionalidad.

2. Valoración global

La Cámara de Comercio de España valora positivamente el avance realizado en la regulación prevista, cumpliendo el mandato establecido en el artículo 99 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, de acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y en el marco de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, cuya visión es “hacer de la movilidad un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico”, teniendo como horizonte el año 2030. En este contexto, considera que el nuevo proyecto regulatorio contribuye a los retos en materia económica, social y medioambiental que enfrentan el transporte y la movilidad actual, entendidos como política transversal.

En este sentido, el Anteproyecto de Ley evidencia un subrayable ejercicio de integración de las propuestas y observaciones recibidas de los diferentes agentes y entidades participantes en el trámite de consulta pública previa, por parte del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. De hecho, una parte de los comentarios remitidos en su día por la Cámara de Comercio de España se han tenido en consideración, aspecto que debe reconocerse.

Por tanto, la Cámara de Comercio de España apoya los avances realizados en el desarrollo y concreción de un marco regulatorio homogéneo, proporcionado y eficiente, que impulsa la innovación y sitúa al ciudadano y al tejido productivo en el centro de las políticas públicas de movilidad, al tiempo que resulta conforme con la normativa europea y nacional.

Sobre esta base, la Cámara destaca particularmente la trascendencia de la definición desde un enfoque holístico de un modelo de transporte y movilidad sostenible de carácter nacional, que favorezca el aprovechamiento de sinergias y la unidad de mercado, la eliminación de duplicidades, y que dote de coherencia y estabilidad al marco de actuación en la materia, elemento indispensable para orientar la transformación hacia una movilidad sostenible. Un contexto, por tanto, capaz de promover la competitividad y la eficiencia, al tiempo que garantiza el cumplimiento de los objetivos y metas fijados por la Agenda 2030. En definitiva, que proporcione una hoja de ruta que oriente con claridad todo el proceso, y que defina los pasos, las pautas a seguir hacia los objetivos a alcanzar.

Por último, desde la Cámara de Comercio de España se desea trasladar la plena colaboración con las administraciones públicas en este proceso de elaboración de la Ley de Movilidad Sostenible, de modo que la misma beneficie a la ciudadanía y a las empresas de nuestro país.

A tal efecto, a continuación, se presenta una serie de consideraciones generales y específicas.

3. Consideraciones generales

En términos generales, desde la Cámara de Comercio de España se advierte que, si bien la movilidad y el transporte en los entornos urbanos se aborda de una manera integral en el presente Anteproyecto de Ley, no ocurre lo mismo en cuanto a **los entornos rurales**, con respecto a los cuales se han dejado cuestiones sin abordar, lo que podría derivar en el agravamiento de los actuales desequilibrios territoriales. Como ejemplo de ello, procede señalar la **distribución de mercancías**; la futura Ley solo hace mención a la misma en zonas urbanas, sin hacer referencia a la distribución de mercancías en zonas rurales o con menor densidad poblacional. En lo que respecta al **transporte colectivo de viajeros**, la futura Ley se refiere al transporte colectivo urbano, omitiendo el interurbano y por tanto, entre otras cuestiones, sus posibilidades de acceso a algún tipo de financiación. Del mismo modo, el Anteproyecto de Ley no contempla **subvenciones** a la movilidad interurbana de mercancías o de personas, ni al despliegue de infraestructuras interurbanas de recarga.

En lo que respecta al **transporte de mercancías** en sentido amplio, el presente Anteproyecto de Ley apenas aborda su regulación, dejando cuestiones de relevancia sin desarrollo. La ausencia de un marco normativo claro puede generar desconocimiento e incertidumbre, que se traduce en inseguridad en la toma de decisiones por parte de las empresas del sector, mermando su competitividad.

Así, por ejemplo, de manera más específica, el Anteproyecto de Ley podría abordar la regulación del **transporte de mercancías de larga distancia por carretera**, que engloba la conectividad de nuestro país con el resto del mundo, en especial con Europa.

Finalmente, en cuanto a la **distribución urbana de mercancías (DUM)**, si bien el Anteproyecto de Ley incorpora una definición de DUM, deja pendiente el establecimiento de criterios estandarizados a adoptar por parte de los municipios. Aunque es de esperar que los mismos se concreten en el futuro (Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible – DOMOS y documentos complementarios), dado que constituye un documento meramente orientativo, previsiblemente no implica necesariamente una armonización que dé respuesta a las necesidades del transporte urbano de mercancías o a los nuevos modelos de negocio que puedan surgir.

Algo similar ocurre en el caso de las actividades de **movilidad compartida**. La Cámara de Comercio de España considera necesario y oportuno el establecimiento de un marco normativo o líneas de orientación que favorezcan una armonización de las prácticas existentes en las distintas ciudades españolas, en cuanto a criterios de referencia que deba asumir la regulación local.

Finalmente, cabría incluir una mayor referencia al **transporte privado**, y en particular a la promoción de la descarbonización del parque y el despliegue de las infraestructuras interurbanas necesarias para ello.

4. Observaciones específicas

Sobre la base de lo expuesto, desde la Cámara de Comercio de España se ha llevado a cabo una revisión de la nueva normativa, planteándose diversas observaciones y comentarios en los diversos ámbitos específicos de la misma, con el fin de contribuir a la disposición de un contexto regulatorio eficiente y favorable a la competitividad de nuestro tejido productivo y al interés general.

Respecto a cada una de las temáticas abordadas, siguiendo la estructura del documento de Anteproyecto de Ley, cabe señalar las siguientes observaciones específicas:

Exposición de motivos

- Desde la Cámara de Comercio de España se recomienda modificar el siguiente párrafo (pág. 12):

“Además, se establecen reglas específicas para los servicios de transporte regular de viajeros por carretera de uso general de competencia estatal que consagran la senda de flexibilización y eficiencia en la prestación de estos servicios, configurados hasta el momento, en todo caso, como servicios públicos de titularidad estatal y respecto de los cuales, las novedades que introduce este título, así como la modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) operada por la Disposición final 4ª, abren la puerta a una mayor racionalización de los servicios de competencia estatal, la posibilidad de que puedan liberalizarse ciertos tráficos, así como la modulación de su prestación en régimen de exclusividad.”

En concreto, se propone especificar el término “liberalizar”, enfatizando la idea de “no exclusividad”, ya que lo que principalmente se plantea en el Anteproyecto de Ley es la exclusividad o no de tráficos.

- Desde la Cámara de Comercio de España se recomienda revisar el siguiente párrafo (pág. 14), incorporando de manera explícita la garantía de derecho a la movilidad sostenible en aquellas zonas de baja densidad poblacional en la que se esté valorando suprimir un servicio de transporte específico.

“El transporte ferroviario es una fórmula muy eficiente, tanto desde una perspectiva ambiental como económica, cuando el nivel de utilización es alto, pero no lo es en el caso de niveles muy bajos de utilización: por ello, no suele ser la mejor solución para los territorios de baja densidad de población...En este sentido, para aquellos servicios con una baja demanda, se plantea la posibilidad de que las Comunidades Autónomas, con el acuerdo de los municipios afectados, puedan solicitar que dejen de prestarse esos servicios, de forma que el importe destinado a la compensación de los mismos en el contrato vigente pueda destinarse a financiar otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes”.

A la hora de valorar la supresión de servicios de transporte en zonas con baja densidad poblacional y su correspondiente sustitución “por otras soluciones de movilidad que resulten más eficientes”, debe tenerse siempre en consideración la necesidad de que se garantice el derecho a la movilidad sostenible de las mismas. Por tanto, en este contexto, desde la Cámara de Comercio de España se recomienda incorporar esta garantía de manera explícita en la redacción.

Título preliminar

- **Artículo 2. Definiciones**

Se sugiere valorar la incorporación de definiciones para los siguientes términos o expresiones que se utilizan en el texto del Anteproyecto, para facilitar y garantizar el entendimiento del mismo:

- Asistentes de movilidad
- Movilidad a gran escala
- Población principal de un itinerario

- **Artículo 5. Principios rectores**

Desde la Cámara de Comercio de España, con el ánimo de hacer más comprensivos los Principios rectores que guían la acción de las administraciones públicas en sus respectivos ámbitos de competencia, se propone la incorporación entre los mismos de los principios de Universalidad, Accesibilidad y Unidad de mercado. Estos principios se consideran esenciales, ya que garantizan del acceso a los servicios de transporte y movilidad por parte de toda la ciudadanía, en condiciones de igualdad y no discriminación.

Título I – Sistema Nacional de Movilidad Sostenible

- **Artículo 12. Funciones del Consejo Superior**

Atendiendo a la relevancia del Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM), la Cámara de Comercio de España entiende que la función del Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles de informar sobre el mismo debería ser también preceptiva. Asimismo, debería añadirse, entre sus funciones preceptivas, la de proporcionar información sobre el seguimiento de la consecución de sus objetivos cada cinco años, y la correspondiente revisión de sus determinaciones, según se establece en el Artículo 22, punto 8. En este contexto, se sugiere incorporar estas consideraciones en el punto a) del presente artículo.

Título II – Fomento de la Movilidad Sostenible

Capítulo I – Bases para la Movilidad Sostenible

- **Artículo 15. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y documentos complementarios**

En lo que respecta a la periodicidad con la que deberán realizarse las revisiones del Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, desde la Cámara de Comercio de sugiera valorar la posibilidad y conveniencia de modificar los años requeridos, estableciendo un mínimo de cinco años, en lugar del máximo de diez años estipulado en el punto 3 del presente artículo. Ello, atendiendo a la relevancia del documento y en coherencia con la periodicidad de las revisiones establecidas para documentos de menor envergadura previstos en el propio Anteproyecto.

- **Artículo 16. Directrices generales para garantizar el derecho de las personas a una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS**

En lo que respecta al punto 2, *“Las directrices generales para una movilidad sostenible a incluir en el DOMOS, de acuerdo con los principios y las finalidades de esta ley, establecerán, al menos, los siguientes aspectos: ...”*, cabría valorar la conveniencia y necesidad de incorporar de manera explícita entre los aspectos detallados, los

mecanismos e instrumentos relativos a la garantía del derecho a la movilidad sostenible, tal y como se establece en el punto 1 del Artículo 4: “... *que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad obligada.*”

- **Artículo 19. Los documentos de guías de buenas prácticas**

En el punto 2, entre los ámbitos que abordarán las guías de buenas prácticas, se sugiere añadir, en al ámbito de la distribución urbana de mercancías, aquellas buenas prácticas que contribuyan de manera exitosa a la necesaria transición hacia modelos de reparto más sostenibles, que generen menores emisiones y favorezcan la disminución de la congestión en las ciudades. Asimismo, tomando además en consideración la necesaria preservación de la capacidad competitiva del tejido productivo, en un contexto caracterizado por las novedades regulatorias y tecnológicas que exigirán sensibles inversiones y adaptaciones.

Capítulo II – Planificación y gestión de la movilidad

- **Artículo 25. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad**

En relación con la identificación de aquellos centros de actividad que deberán disponer de planes de movilidad sostenible, desde la Cámara de Comercio de España se propone que, una vez establecidos y publicados los criterios, sea el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el organismo responsable de su identificación. Con ello, se estaría agilizando la gestión de la iniciativa, al tiempo que se refuerza su cumplimiento y la unidad de criterio.

- **Artículo 26. Planes de transporte sostenible al trabajo**

El punto 4 de este Artículo 26 establece que los planes de transporte sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa, entre otros.

Con el objeto de promover la utilización de ciertos medios de transporte sostenible al centro de trabajo, se sugiere acompañar la mencionada obligación de contar con planes de movilidad sostenible al trabajo con medidas adicionales de incentivo, como por ejemplo, de carácter fiscal.

- **Artículo 28. Jerarquía del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano**

En el marco de una “movilidad para todos”, se recomienda valorar la posibilidad de incorporar una jerarquía del sistema de medios de movilidad que vaya más allá del ámbito puramente urbano y metropolitano, tomando en consideración también el interurbano.

- **Artículo 33. Carriles reservados a determinados vehículos**

Cuando se hace referencia al nivel de emisiones de los vehículos, como por ejemplo “emisiones nulas” o “bajas emisiones”, se sugiere considerar como criterio para el territorio nacional la clasificación de los vehículos a través del distintivo ambiental emitido por la Dirección General de Tráfico (DGT), tal y como se aplica en otros aspectos del propio Anteproyecto. Así, por ejemplo, el punto 1 del presente Artículo 33 quedaría redactado de la siguiente manera: “... carriles de uso reservado o preferente para el transporte público colectivo, para la bicicleta y para vehículos de alta ocupación, así como para vehículos etiquetados como Cero emisiones (azul) por la DGT en los accesos a los municipios de más de 300.000 habitantes...”.

Título III - Planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte

Capítulo II - Obligaciones de servicio público en los servicios de transporte de competencia estatal

- **Artículo 47. Servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de competencia estatal**

En el punto 2 de este Artículo se sugiere reconsiderar la exigencia de un “acuerdo del Consejo de Ministros para autorizar un origen o destino”, dado que la condición de alcanzar tal acuerdo podría implicar una gran rigidez y demora para la toma de decisiones del sistema, derivando en una potencial ineficiencia.

En el punto 3, sobre las paradas intermedias, se recomienda que, además de tener que estar debidamente conectadas con los puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y otros nodos de transporte, se incluya adicionalmente la conexión a estaciones de autobuses. Ello con el ánimo de cumplir de manera efectiva con el deber establecido, de facilitar los desplazamientos intermodales.

- **Artículo 48. Prestación de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de competencia estatal en régimen de libre competencia**

Se propone especificar la referencia a “libre competencia”, enfatizando la idea de “no exclusividad”, ya que lo que se plantea en el Anteproyecto de Ley es la exclusividad o no de tráficos.

Y en este sentido, se solicita también valorar la posibilidad de especificar con mayor detalle las condiciones y requisitos previos que deben cumplirse antes de proceder a la autorización de la prestación del servicio en régimen de no exclusividad.

Título IV - Financiación estatal del transporte público colectivo urbano de viajeros

Como comentario general, desde la Cámara de Comercio de España se recomienda la consideración del transporte colectivo de viajeros en el presente Anteproyecto de Ley en un sentido amplio, que incluya tanto el urbano como el interurbano. Y a tal efecto, en lo que se refiera a sus posibilidades de financiación.

- **Artículo 57. Condición de beneficiario y requisitos que deben cumplirse**

Se propone añadir como condición para resultar beneficiario del Fondo Estatal para el Sostenimiento de la Movilidad (FESMO-FCPJ), algún criterio de eficiencia relativo a la gestión en la prestación de los servicios de transporte público colectivo.

- **Artículo 58. Procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones para la financiación de costes operativos**

En esa misma línea, en cuanto a los conceptos especificados para la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir, se sugiere incorporar, en el Factor de equidad, la consideración de la eficiencia por parte de las entidades beneficiarias. Ello en aras de una utilización lo más óptima posible de los recursos, y entendiendo que no se trata de “penalizar” a la entidad que dedica más recursos sino de “premiar” a aquella con una organización eficiente.

Título V - Innovación y digitalización en el transporte y la movilidad

Capítulo I - Espacio controlado de pruebas para la movilidad

- **Artículo 65. Solicitud de admisión al espacio controlado de pruebas**

Si bien en el Artículo 2 se define qué se entiende por “proyectos de interés general” a efectos del espacio controlado de pruebas, no se especifica qué organismo confirmará la catalogación de un determinado proyecto como de interés general. En este sentido,

desde la Cámara de Comercio de España se considera que sería apropiado introducirlo en este Artículo 65 y se propone a tal efecto al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Disposiciones adicionales, transitorias, finales y derogatorias

- **Disposición adicional 7ª. Zonas de Bajas Emisiones**

El punto 2 de esta Disposición adicional hace referencia al uso general de las zonas de bajas emisiones por parte de los vehículos determinados por cada municipio, atendiendo a la clasificación ambiental a la que se refiere el apartado anterior, de modo que estos pueden circular libremente por estas zonas.

En caso de vehículos no incluidos en esa selección, el Anteproyecto de Ley establece que se considerará un aprovechamiento especial del dominio público y, en consecuencia, podrá ser gravado mediante la aplicación de la correspondiente tasa municipal, sin perjuicio de las excepciones que pueda establecer el municipio en función de la propiedad del vehículo o su vinculación a ciertos servicios públicos.

No se hace en ningún caso referencia explícita a la circulación de vehículos autorizados para el transporte público colectivo de nueve o más plazas. Se sugiere que en la futura Ley se asegure la circulación de este tipo de vehículos por las Zonas de Bajas Emisiones, siempre que su necesidad haya sido debidamente justificada, sin que por ello deban soportar gravámenes municipales específicos.

Asimismo, tampoco se hace referencia a aquellos vehículos cuya circulación por las Zonas de Bajas Emisiones obedece a la necesidad de garantizar el funcionamiento de actividades de carácter esencial, como las relativas a educación, sanidad y venta de productos de primera necesidad.

En definitiva, se propone que se consideren de manera específica los casos señalados en la redacción del presente Anteproyecto, concretando las diferentes situaciones y los criterios que han de adoptarse al respecto.

- **Disposición adicional 10ª. Información para el repostaje y la recarga eléctrica de vehículos**

En la Disposición adicional 10ª se recogen las obligaciones de información que afectan a los titulares de puntos de acceso público para el repostaje de combustibles y de recarga eléctrica de vehículos, al objeto de su integración en los Puntos de Acceso Nacional. A tal efecto, en el punto 2 se establece un plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de la futura Ley para que el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico regule el contenido y la forma de remisión de la información sobre los puntos de acceso público para el repostaje de combustibles y de recarga eléctrica, por parte de los proveedores de dichos servicios.

Por otro lado, atendiendo al artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, la fecha límite establecida para la puesta a disposición del público de la información relativa a puntos de recarga mediante el Punto de Acceso Nacional, es el 20 de mayo de 2022.

En este contexto, la Cámara de Comercio de España solicita la revisión del plazo estipulado en el presente Anteproyecto de Ley, dado que podría existir un conflicto con el fijado en la vigente Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

- **Disposición adicional 13ª. Mecanismo de financiación para asegurar el mantenimiento de la Red de Carreteras del Estado y mejorar la internalización de costes externos del transporte por carretera**

En esta Disposición 13ª se establece la necesidad de presentar un estudio de alternativas que analice las distintas opciones viables para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar, al menos parcialmente, los fondos necesarios para un adecuado mantenimiento de la Red de Carreteras del Estado. Este mecanismo procurará basarse en un sistema de pago por uso de, al menos, las carreteras de altas prestaciones de la Red de Carreteras del Estado, que tenga en cuenta criterios de equidad territorial, seguridad vial, y sostenibilidad ambiental.

En este sentido, se advierte de la necesidad de evaluar el impacto que las diferentes opciones de mecanismos de financiación podrían tener sobre los diferentes sectores de nuestra economía, más aún, aquellos en los que repercutirá de manera directa, como, por ejemplo, el transporte de mercancías por carretera.

- **Disposición transitoria 8ª. Digitalización del documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera y hoja de ruta exigible para la realización de transporte público de viajeros por carretera**

Atendiendo al título y a la redacción de esta Disposición, y en lo que respecta al transporte de mercancías por carretera, la misma es aplicable únicamente al transporte público, sin explicitarse si el transporte de mercancías privado resultará también afectado por la misma. En este sentido, habría que considerar la posible incorporación de las especificidades relativas al transporte privado de mercancías por carretera.

En lo que respecta a la digitalización del documento de control administrativo exigible para la realización de transporte de mercancías por carretera, la Cámara de Comercio de España sugiere valorar la conveniencia de incorporar a la futura Ley mayor detalle sobre los estándares de certificación bajo los cuales debe efectuarse dicha digitalización, de modo que la misma tenga validez legal.

En conclusión, desde la Cámara de Comercio de España, en el desarrollo de la función consultiva que corresponde a esta Corporación conforme a la Ley 4/2014, de 1 de abril, Básica de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación, se considera conveniente avanzar en el desarrollo y concreción de la Ley de Movilidad Sostenible, avanzando así en 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.

La Cámara destaca particularmente la trascendencia de la definición desde un enfoque holístico de un modelo de transporte y movilidad sostenible de carácter nacional, que favorezca el aprovechamiento de sinergias, la eliminación de duplicidades, que dote de coherencia y estabilidad al marco de actuación en la materia, y que en definitiva promueva la competitividad, la eficiencia y el bienestar general. Todo ello, al tiempo que garantiza el cumplimiento de los objetivos y metas fijados por la Agenda 2030, en un momento marcado por la pandemia y la crisis económica y social derivada.

Con base en esta valoración general, se aportan determinadas observaciones, propuestas de incorporación y sugerencias formales para la reflexión y posible mejora de la referida Ley de Movilidad Sostenible.