

7. LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Algunas medidas de los Ejes expuestos requerirán desarrollo normativo para poder implantarse y/o cumplir sus objetivos. De esta forma, la Estrategia de Movilidad incluye la redacción de una disposición normativa con rango de Ley: la Ley de Movilidad Sostenible. Esta Ley ha sido incluida como una de las reformas comprometidas por España dentro del Componente 1 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Esta ley tiene por objeto principal 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, esta ley reconocerá la movilidad, por primera vez, 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 establecerá los principios rectores de las administraciones públicas en esta labor.

Para ello la ley exigirá la cooperación de las distintas administraciones públicas que deben procurar servir de la mejor manera posible al ciudadano y salvaguardar el interés público y facilitará instrumentos para dicha coordinación. Además, esta norma contribuirá a facilitar el cumplimiento de los objetivos de reducción de gases efecto invernadero y emisiones contaminantes en el transporte estando alineada con todos los acuerdos internacionales para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible que nos marca la Agenda 2030 de la ONU o los marcados en la COP21 de París, y con todas las estrategias europeas como el Pacto Verde Europeo, la Agenda Digital, o la Estrategia de movilidad sostenible e inteligente de la Comisión Europea.

La Ley apostará por políticas públicas que integren los servicios tradicionales de transporte público, por carretera y ferrocarril, con los nuevos servicios de movilidad, con el fin de que la intervención pública

pueda adaptarse a las necesidades reales de la ciudadanía de un determinado entorno de manera flexible y eficiente, y, por tanto, más sostenible.

A modo de resumen no exhaustivo, la ley incluirá los siguientes contenidos:

- **Instrumentos para la gobernanza y participación pública de la movilidad:**

El carácter transversal de la movilidad y las diferentes Administraciones que ostentan competencias sobre la misma, hacen necesario el establecimiento de una estructura de gobernanza bajo los principios de colaboración, cooperación y coordinación, desde el pleno respeto al reparto competencial y con la participación de todos los actores implicados.

Para ello se creará el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible que contará con un órgano de cooperación entre administraciones competentes en materia de transportes y movilidad, un órgano consultivo para la cooperación de las administraciones públicas con el sector y los usuarios, un instrumento digital para garantizar la disponibilidad de la información relativa a la movilidad y una serie de documentos dirigidos a establecer el marco de orientaciones para la planificación de una movilidad sostenible.

- **Regulación en materia de sensibilización y formación en movilidad sostenible:**

Se contemplan acciones dirigidas a concienciar y sensibilizar a los diferentes agentes y colectivos, y a la ciudadanía en general, de las ventajas que aporta la movilidad sostenible, y también acciones de prospección y detección de necesidades formativas del sistema productivo vinculado a la movilidad y al transporte, con el fin de proporcionar respuestas efectivas a las necesidades de formación y recualificación del mercado laboral, en función de los avances

del conocimiento y de los cambios y nuevas exigencias del sector.

- **Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano:**

Las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad más sostenibles y saludables en los entornos urbanos y metropolitanos, primando la movilidad activa (movilidad a pie y en bicicleta), que contemplen medidas para facilitar la movilidad personal en situaciones de diversidad funcional, el transporte público colectivo y los esquemas de movilidad de alta ocupación.

- **Fomento de la movilidad limpia y sostenible:**

Se introducen una serie de medidas complementarias relativas a infraestructuras y equipamientos para la sostenibilidad del sistema de transportes, como el uso y suministro de fuentes de energía alternativas en puertos y aeropuertos, así como para la información y gestión ambiental y de la energía en los servicios de transporte. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias, promoverán la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de

servicios de transporte o gestores de infraestructuras de transporte, y medidas que faciliten el cálculo, la reducción y la compensación de las emisiones de gases de efecto invernadero.

- **Regulación de los servicios de movilidad:**

Las formas de proveer soluciones de movilidad a los ciudadanos deben ser flexibles para poder adaptarse tanto al entorno en el que surgen las necesidades con soluciones que pueden ser innovadoras o resultar eficaces como alternativa al coche privado, así como también adaptarse estas soluciones a las distintas tecnologías de movilidad que puedan surgir. Se abre, por tanto, la definición de servicios de movilidad a otras formas de provisión de movilidad alternativas, que podrán consistir tanto en sistemas de transporte público a la demanda, como en sistemas privados de movilidad colaborativa o servicios de movilidad compartida.

- **Regulación de las obligaciones de servicio públicos estatales en el transporte:**

Para garantizar la eficiencia en el sistema de transportes, antes de conseguir la declaración de obligaciones de servicio públicos (OSP) se exigirá elaborar una

propuesta que analice el cumplimiento de aspectos relacionados con la demanda, los costes de compensación y la rentabilidad de la propuesta, entre otros. Asimismo, se realizará un seguimiento posterior que verifique que se siguen cumpliendo las condiciones que dieron lugar al establecimiento de la OSP.

- **Planificación y financiación de las infraestructuras de transporte:**

Se refuerzan las bases para garantizar una planificación rigurosa en el ámbito de las infraestructuras de transporte, así como criterios de priorización para las inversiones que acometa la Administración General del Estado, que aseguren que los recursos se destinan a los proyectos que generen mayor valor para la sociedad.

Finalmente, se llevarán a cabo evaluaciones ex post de las infraestructuras que se ejecuten con el fin de conocer las desviaciones que puedan producirse para cada tipología de proyecto respecto a los estudios realizados en fase de planificación, y así optimizar los procesos de toma de decisiones.

- **Financiación del transporte:**

Se fomenta un sistema de financiación del transporte público colectivo urba-

no de viajeros basado en criterios estables, predecibles y proporcionales, de forma que se incentive la eficiencia y se minimice la incertidumbre en la financiación anual de los costes de operación.

Además, se financiarán también proyectos de inversión orientados a la mejora, sostenibilidad y digitalización de la movilidad urbana.

- **Fomento de la innovación en transporte y movilidad:**

Se promueve la creación de un *sandbox* que permita que el promotor de un proyecto innovador en movilidad pueda llevar a cabo su actividad innovadora (nuevo servicio, nueva tecnología, nuevo modelo de negocio...) en un entorno de pruebas acotado (en tiempo, extensión, número de usuarios, etc.), en el marco de un protocolo ad-hoc y con la participación en todo el proceso de las administraciones implicadas, y que facilite su llegada al mercado. El resultado de la prueba permitirá tanto al promotor como a la administración adquirir un aprendizaje observando el mercado en un entorno controlado.

Además, se introduce la regulación del vehículo automatizado para facilitar su introducción progresiva en el sistema de transportes de forma segura.



- **Digitalización y automatización del transporte y datos abiertos:**

Se aborda 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; promover esa disponibilidad de información mediante datos abiertos, y favorecer el desarrollo de aplicaciones que permitan a los ciudadanos la adopción de decisiones sobre la planificación de sus viajes y durante el desarrollo de los mismos, así como la mejora de las condiciones de prestación de los servicios y de la experiencia durante el viaje; favorecer la investigación, la creación de nuevos desarrollos y negocios a partir de todos estos datos que se generan en el ecosistema del transporte y la movilidad; y fomentar el uso de estos datos para otros fines de interés público que puedan surgir.

- **Mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística:**

Se considera el transporte de mercancías como un servicio indispensable para la sociedad, por lo que se implementarán las medidas adecuadas para que aumente su eficacia y competitividad y se reduzca el desequilibrio en las relaciones comerciales entre los diferentes operadores de la cadena de valor, en el marco de una competencia justa que redunde en beneficio no solo del sector, sino también de los consumidores.

- **Participación y transparencia:**

Se establecen varias herramientas para la mejora de la transparencia y de la participación pública, como la mejora de la Web del MITMA con información actualizada y a disposición de todos los ciudadanos, el fomento de la publicidad activa en la definición y el seguimiento de las políticas públicas de mo-

vilidad, y la obligación para el MITMA de realizar un informe bienal de actividad, en el que se retrate el estado del ecosistema de la movilidad en nuestro país.

Con todo ello, se pretende dar un importante paso hacia adelante que permita reorientar la movilidad hacia modos de transporte más sostenibles, 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.

En línea con el compromiso del MITMA de apostar por el establecimiento de un diálogo activo con todos los agentes de la movilidad, como paso previo a la redacción de este anteproyecto de Ley, se llevó a cabo un ambicioso proceso de consulta pública previa, en el que se recibieron 647 propuestas en un total de 306 aportaciones de agentes (ver sección 5.2.2). Tras la primera lectura del anteproyecto de ley en Consejo de Ministros se dará inicio a un segundo proceso de consulta pública, esta vez sobre el texto articulado del anteproyecto de ley, que permitirá de nuevo la participación activa de todos los agentes interesados en contribuir al texto.



LA MOVILIDAD COMO DERECHO SOCIAL

La movilidad es esencial para que las personas puedan acceder al trabajo y a los servicios públicos esenciales como la educación y la sanidad. Además, impacta de manera relevante en el bienestar de las personas.

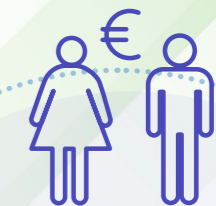


UNA MOVILIDAD LIMPIA Y SALUDABLE

El reto climático y la salud exigen la adaptación del sistema de transporte hacia una movilidad limpia, menos vinculada a la utilización del vehículo privado.

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

¿Por qué una ley de movilidad?



INVERTIR MEJOR AL SERVICIO DE LOS CIUDADANOS

Es necesario garantizar que las inversiones públicas se centren en aquello que genera un mayor valor social.



UN SISTEMA DE TRANSPORTE DIGITAL E INNOVADOR

La digitalización y las nuevas tecnologías están transformando la movilidad, y es necesario adaptar el marco jurídico para poner estas herramientas al servicio de las personas.



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA