

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

# es.movilidad

**La Estrategia de Movilidad es un documento marco a largo plazo que guiará las actuaciones del MITMA en los próximos 10 años para afrontar los retos del siglo XXI en movilidad de personas y transporte de mercancías. La Estrategia considera la movilidad como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico y se centra, como su nombre indica, en la seguridad, en la sostenibilidad -social, económica y ambiental- y en la digitalización. Busca poner al ciudadano y usuario (tanto del transporte de viajeros como de mercancías) en el centro de las decisiones de movilidad.**

■ *Texto: PALOMA ALONSO GARCÍA-PUENTE y ADRIÁN MUELAS GIL*



La Estrategia considera al ciudadano en el centro de las políticas de movilidad.



## El 17 de septiembre

de 2020 el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, presentó la "Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030", junto a Pedro Saura, Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y María José Rallo, Secretaria General de Transportes y Movilidad. La Comisaria de Transportes de la Unión Europea, Adina Vălean, así como el Presidente del International Transport Forum, Young Tae Kim, participaron también en el evento y manifestaron su apoyo a la iniciativa. La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, también conocida como "es.movilidad", es uno de los pilares centrales de actuación del MITMA y guiará nuestra actividad en los próximos diez años. El presente artículo explica en qué consiste la Estrategia de Movilidad, para darla a conocer con mayor profundidad a nuestros lectores.

### 1. El contexto

El sector transporte representa el 4,27% del PIB (INE, 2019) y genera unos 961.600 puestos de trabajo en España, el 5% del empleo total (Ministerio de Empleo y Seguridad Social, 2019). Es, por tanto, un pilar fundamental de nuestra economía. Además, en España se mueven 4 millones de toneladas al día y se producen 5 millones de viajes en transporte colectivo al año, dedicándose al transporte el 13% del gasto de las familias españolas. Es decir, el transporte garantiza la movilidad de los ciudadanos, responde a la libre circulación de mercancías y constituye una herramienta esencial para incrementar la



José Luis Ábalos, ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentando es.movilidad el 17 de septiembre de 2020.

productividad de las actividades económicas. Incluye, además, de forma relevante, en el día a día de las personas.

El sector se encuentra ante una etapa de grandes cambios, motivados fundamentalmente por tres vectores:

- por la incorporación masiva de la tecnología y la digitalización en la movilidad, que está produciendo la aparición de nuevas formas y servicios de movilidad y supone una oportunidad para mejorar la eficiencia del transporte;
- por la necesidad de avanzar en la descarbonización de la economía y luchar contra la emergencia climática, resultando imprescindible reducir las emisiones del sector transporte ya que representa aproximadamente el 27% del total de emisiones de gases de efecto

invernadero (GEI) en nuestro país; y

- por la mayor concentración de población en las grandes ciudades y zonas periurbanas, lo que conlleva externalidades en estas grandes ciudades (congestión, efectos sobre la salud debidos a la calidad del aire, ruido, etc.), y además trae consigo la despoblación del mundo rural y ciudades medianas.

Los mencionados cambios tecnológicos han extendido el concepto de "movilidad", dándole un sentido amplio, que engloba no sólo aquello inherente al transporte desde una perspectiva tradicional –el desplazamiento de personas o bienes, entre un origen y un destino, consumiendo recursos cuantificables– sino que además incluye todos aquellos condicionantes, necesidades, mo-

tivaciones y percepciones de los individuos, situando al ciudadano y al usuario del transporte en el centro de todo el sistema. Debemos destacar que algunos de los cambios mencionados (digitalización, necesidad de descarbonización, mejora de la calidad del aire, necesidad de reparto territorial de población) se han acentuado durante la reciente pandemia de la covid-19. La pandemia ha puesto de manifiesto la importancia de tener un sistema de transportes –tanto para viajeros como para mercancías– resiliente, coordinado en los distintos niveles, flexible y dinámico, y también la importancia de tener en cuenta el papel del sector y, especialmente, las necesidades del usuario. Además, esta pandemia ha acelerado tendencias que ya se estaban produciendo (como la movilidad saludable, el debate sobre el uso de espacios en las ciudades, el auge del teletrabajo, del *e-commerce* o del ocio en casa), que conllevan un cambio en los hábitos de movilidad. Pero

también ha supuesto numerosos retos para el transporte, como la menor utilización del transporte público y colectivo. Desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) seguimos trabajando para fomentar el transporte público y colectivo como columna vertebral de la movilidad en España y evitar la utilización masiva del vehículo privado, y debemos implicarnos para que los nuevos hábitos que se consoliden nos lleven hacia una movilidad más segura, más sostenible y más conectada. Estos cambios que se están produciendo en el sector transporte suponen necesariamente cambios dentro del MITMA, pues resulta necesario un nuevo enfoque en las políticas de transporte y su planificación.

Desde mediados de los 80, la política de desarrollo de infraestructuras aplicada en España nos ha permitido dar un salto cuantitativo y cualitativo sin precedentes en nuestra dotación de infraestructuras. Esta política, no solo nos ha permitido solucionar carencias históricas, sino que nos ha situado entre los países con mejores infraestructuras de transporte del mundo (según el World Economic Forum Global Competitiveness Report 2019 somos séptimos sobre 141 países en el pilar de las infraestructuras, y novenos concretamente en infraestructuras de transporte).

La Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, AIREF, en su estudio 'Infraestructuras de transporte' constata el intenso esfuerzo inversor realizado en los últimos 35 años en España, y el fuerte incremento de la demanda derivado de dicho esfuerzo. Esta institución destaca positivamente la calidad de nuestras infraestructuras y

el impacto que han tenido en la sociedad, así como que los costes de construcción son mucho más bajos que los de nuestros vecinos europeos.

Pero la AIREF también propone repensar nuestro modelo de inversiones, poniendo el foco en parámetros de beneficios socioeconómicos para conseguir una provisión eficiente de infraestructuras capaces de satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos y el sistema económico, con un gasto racional de recursos.

Por ello, y dado que disponemos de unas infraestructuras de primer nivel, es el momento ahora de optimizar su uso. Esto no significa que debamos dejar de construir, pues seguiremos haciéndolo donde sea necesario y esté justificado, sino que las inversiones deben orientarse a proporcionar soluciones a las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos y de las mercancías, priorizando aquellas actuaciones que generen un mayor beneficio social. Esto nos supone un cambio de paradigma en el MITMA, para pasar de ser un Ministerio centrado en la construcción de infraestructuras y provisión de determinados servicios, a planificar la movilidad en su conjunto, incluyendo la sostenibilidad, estando abiertos a la innovación e implicándonos en los nuevos retos. El primer paso hacia este cambio de paradigma fue el cambio de nombre del Ministerio de Fomento a Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Pero el Ministerio no puede impulsar este nuevo enfoque por sí solo, pues el complejo contexto de la movilidad y sus desafíos hacen necesario contar con otros actores. En primer lugar, las políticas de movilidad tienen un

## El primer país en...

- Somos el país de Europa con más kilómetros de autovías y autopistas (más de 11.000 km).
- Somos el país de Europa con más kilómetros de ferrocarril de alta velocidad (más de 3.000 km) y el segundo del mundo sólo por detrás de China.
- Somos el primer país de Europa en tráfico portuario de contenedores (más de 17 millones de TEUs anuales).
- AENA es el primer operador mundial de aeropuertos, con más de 293 millones de pasajeros en 2019.



carácter transversal. Hoy en día, no podemos hablar de políticas de movilidad y transporte sin hablar de energía, industria, medio ambiente, desarrollo urbano, innovación, telecomunicaciones, finanzas, etc. por lo que la coordinación con otros departamentos ministeriales debe ser cada vez más fluida. En segundo lugar, todas las administraciones territoriales (estatal, autonómica, local –y también europea–) tienen competencias en materia de movilidad. Por ambas razones, debemos adoptar un enfoque integrador basado en la coordinación y cooperación de todas las administraciones públicas involucradas. Además, los organismos, entes y entidades del Grupo MITMA, como Adif, AENA, Puertos del Estado, Renfe, ENAIRE, Sasemar, y el CEDEX, entre otros, son clara referencia en el sector y pueden servir de punta de lanza del cambio. En tercer lugar, la complejidad de los retos que afrontamos hace que desde el sector público no tengamos todas las respuestas. Es por tanto imprescindible en este cambio de paradigma involucrar al sector privado, la academia, sindicatos, asociaciones empresariales, organizaciones de la sociedad civil, etc., para tener en cuenta las distintas perspectivas y crear una base de conocimientos compartidos. El MITMA debe por tanto adoptar un nuevo papel, pasando ahora a tener un rol dual. Por un lado, y sin duda, debe seguir ejecutando sus competencias tradicionales como supervisor, regulador, garante de derechos de los usuarios, proveedor de servicios y constructor de infraestructuras, pero por otro, ante el nuevo paradigma de la movilidad no puede eludir su implicación en nuevos retos como la movilidad

urbana, la promoción de modos saludables, la descarbonización o el fomento de la innovación, entre otros, que no forman parte de su núcleo tradicional de competencias, pero que afectan a la movilidad en su conjunto y en muchos casos requieren directrices nacionales. En estos ámbitos, el MITMA debe actuar desde una posición de coordinación y liderazgo, para ser catalizador de iniciativas y estrategias, y facilitar el debate, junto con el resto de actores y administraciones implicados. En cuarto lugar, y como pieza imprescindible, dado que el centro de la movilidad debe ser el usuario, y que los proyectos y servicios de transporte inciden

directamente en la vida de las comunidades donde se desarrollan, esta nueva planificación debe basarse en un proceso de participación pública abierto y transparente, buscando la implicación real por parte de las asociaciones de la sociedad civil y la ciudadanía. Por otra parte, no podemos ignorar que el potencial económico de la nueva movilidad es grande. Algunas publicaciones estiman que para 2030 los ingresos mundiales por servicios de movilidad pueden llegar a 1.2 billones de euros (Accenture, 2018) y el mercado global de monetizar los datos de los vehículos puede oscilar entre los 450 y los 750 mil millones de dólares (McKinsey, 2016). Para

## Algunas conclusiones del Informe AReF sobre Infraestructuras de Transporte

- España ha construido una red de infraestructuras más extensa que otros países a un coste inferior, pero no siempre se han tenido en cuenta las necesidades de movilidad.
- Los beneficios sociales no siempre compensan los costes de construcción de ciertas infraestructuras de transporte, y no ofrecen seguridad en escenarios de incertidumbre y en los que el coste de oportunidad de los fondos públicos es elevado.
- Se deben evaluar las actuaciones pendientes, establecer un marco normativo que permita incrementar la intensidad de uso de las infraestructuras y priorizar los proyectos, mejorando qué y cómo debemos planificar.
- La alta velocidad ha supuesto importantes mejoras en tiempos de viaje y ahorros en coste de transporte para todas las regiones, pero ha contribuido a un aumento de las disparidades provinciales.
- Pese a que el Cercanías transporta al 90% de los usuarios de ferrocarril en España, y es un modo de transporte asociado a la movilidad cotidiana, la inversión en este modo de transporte ha sido insuficiente.
- Se debe redefinir la financiación del transporte metropolitano y crear un mecanismo con criterios de asignación equitativos para el conjunto de las áreas metropolitanas, reflexionando sobre el sistema de reparto de competencias en transporte urbano.

La movilidad debe ser considerada como un derecho de los ciudadanos y como un instrumento de cohesión social y de crecimiento económico

2050, Intel (2017) estima que el potencial global económico y social de los vehículos completamente autónomos será de 7 billones de dólares (6 billones de euros con tipo de cambio de octubre 2020). En España también se prevé un importante aumento del PIB en las áreas de conectividad, electrificación y coche eléctrico en las próximas décadas. Debemos, por tanto, apoyar a nuestras empresas y emprendedores, para que sean capaces de aprovechar este potencial, y ser

parte influyente de las soluciones a nivel global.

Para lograr el mencionado cambio de paradigma y afrontar todos los retos mencionados de la movilidad del futuro, la herramienta que hemos diseñado en el MITMA es "es.movilidad", la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

## 2. La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, o de forma abreviada "es.movilidad", concibe la movilidad como un derecho de los ciudadanos y un elemento de cohesión social, de crecimiento económico y de competitividad, y tiene como prioridades la movilidad cotidiana en todo el territorio (ciudades y mundo rural), la seguridad, la sostenibilidad –ambiental, económica y social–, la conservación, la intermodalidad,

la innovación y la digitalización, tanto en el transporte de viajeros como de mercancías.

La Estrategia de Movilidad está alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU y con el Acuerdo de París de 2015, así como con los objetivos marcados por Europa y los principios del Pacto Verde Europeo. La Estrategia de Movilidad responde también al mandato definido por la Comisión del Congreso de los Diputados para la reconstrucción económica y social por la crisis provocada por la covid-19. En dicha Comisión se acordó *establecer una Estrategia de Movilidad sostenible [...], segura y conectada, que permita transitar hacia un modelo de transporte más moderno que potencie la sostenibilidad medioambiental, la productividad, el crecimiento económico y la cohesión social y que aborde un modelo de movilidad en las áreas rurales, mejorando su financiación y afrontando los sobrecostes generados por las*



La Estrategia de Movilidad contribuye a 14 Objetivos de Desarrollo Sostenible. Oficina de la Estrategia de Movilidad



## Principios

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, como su propio nombre indica, se basa en los principios de:

- **Seguridad** en los desplazamientos, como condición indispensable del sistema de transportes, garantizando una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad. Engloba la seguridad de las infraestructuras, seguridad operacional, seguridad en casos de emergencia y crisis, seguridad contra actos ilícitos y ciberseguridad. (MOVILIDAD SEGURA).
- **Sostenibilidad** en su triple vertiente: social, medioambiental y económica, priorizando la movilidad cotidiana, la equidad económico-social, la eficiencia energética y la lucha contra el cambio climático. Minimizando la contribución del transporte a las emisiones contaminantes y fomentando los modos limpios, la economía circular, la resiliencia climática y la movilidad universal. (MOVILIDAD SOSTENIBLE).
- La **Conectividad**: Desde tres aproximaciones: la primera, la digitalización y el avance tecnológico, gran oportunidad para la transformación del sector transporte, la segunda, la conectividad modal en el transporte y la logística, y la tercera, la conectividad con Europa y el mundo. (MOVILIDAD CONECTADA).

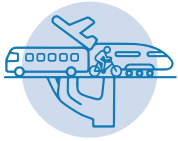


*medidas tomadas para combatir la covid-19.*

Los fondos europeos que van a financiar el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía Española priorizan dos de los pilares fundamentales de la Estrategia: sostenibilidad y digitalización. Habrá, por tanto, fondos públicos para facilitar el cambio de paradigma de la movilidad, pero debemos diseñarlos y utilizarlos bien, con la participación del sector y con una gran responsabilidad por todas las partes. Partiendo de los principios básicos de seguridad, sostenibilidad y conectividad, la Estrategia de Movilidad se estructura en nueve ejes, que se desarrollan a través de más de 40 líneas de actuación y más de 150 medidas concretas. Estas medidas son heterogéneas y asimétricas, y presentan diferentes grados de desarrollo. Aunque la Estrategia es un documento muy trabajado y con medidas concretas, no se ha publicado como un documento cerrado, sino como un "Docu-

mento para el Debate", llamado así porque pretende servir de base para el debate con todos los actores del ecosistema de movilidad mencionados anteriormente y con los ciudadanos, que podrán realizar aportaciones al mismo y enriquecerlo. Se trata, por tanto, de un documento de propuestas, pues parte de las medidas de la Estrategia no son competencia directa del MITMA y requieren para su implementación la participación de otras Administraciones y otros agentes. La Estrategia de Movilidad tiene un horizonte 2030, pero las medidas concretas tienen metas trienales, evaluándose su idoneidad y nivel de ejecución y adaptándose en lo necesario, transcurrido este plazo. Para ello, la Estrategia incluye indicadores de seguimiento de dos tipos: indicadores generales de la movilidad e indicadores de seguimiento de las medidas concretas. La coordinación general de la Estrategia de Movilidad se lleva a cabo desde la Oficina de la Estrategia de Movilidad, que depende de la

# Los nueve Ejes de la Estrategia de



## Eje 1. Movilidad para todos

El Eje 1 se centra en proporcionar soluciones de

movilidad accesibles y asequibles para todos los ciudadanos y en todos los territorios, incidiendo en la movilidad cotidiana y la movilidad inclusiva. Para ello, se realizará un inventario de Planes y Estrategias de Movilidad de las distintas Administraciones y se velará por la integración de la movilidad en la planificación urbanística; se propondrán medidas incentivadoras al abandono del coche privado en la movilidad urbana y al uso de medios saludables; se tratará de optimizar los medios de transporte colectivos y compartidos en el ámbito interurbano y rural con acceso a todos los ciudadanos; se plantea revisar las obligaciones de servicio público (OSP) aplicando criterios de coordinación e intermodalidad; se apostará por una accesibilidad universal a las infraestructuras y los transportes; y se avanzará hacia la liberalización del transporte ferroviario de viajeros. Entre las medidas de promoción de los modos saludables se encuentra el liderazgo de la Estrategia Estatal de la Bicicleta.



## Eje 2. Nuevo enfoque a las políticas inversoras

La necesaria transición desde la política de inversión en infraestructuras a una política de

inversión en movilidad supone definir nuevos criterios de priorización que garanticen que las inversiones se dirijan a obtener los mayores retornos sociales. La planificación y gestión estratégica de la red ferroviaria y viaria tienen especial relevancia en el Eje 2, principalmente ante la necesidad de culminar la tramitación de la Estrategia Indicativa Ferroviaria, así como el debate en torno a la fiscalidad y los modelos de gestión y financiación de las carreteras estatales. Igualmente, resulta necesario promover una fiscalidad verde para todos los modos de transporte. Por último, se requiere la modernización de los mecanismos de gobernanza, con una participación de agentes afectados y ciudadanos más transparente y coordinada.



## Eje 3. Movilidad segura

La seguridad es una condición básica e irrenunciable para

todo el sistema de transportes. Por ello, el Eje 3 plantea la seguridad desde un punto de vista integral. Las líneas de actuación de este eje van encaminadas a reforzar la inversión en seguridad, las organizaciones de supervisión y control, la vigilancia frente a actos ilícitos y las políticas de gestión en caso de emergencias y crisis. Conceptos como la innovación en materia de seguridad y el refuerzo de la ciberseguridad tomarán un papel primordial debido al proceso de di-

gitalización del transporte. También adquiere importancia la seguridad sanitaria, motivada por la pandemia de la Covid-19. Se pretende además completar y modernizar el marco normativo en materia de seguridad y abordar la resiliencia climática de las infraestructuras y de sus sistemas de gestión asociados, durante todo su ciclo de vida.



## Eje 4. Movilidad de bajas emisiones

El Eje 4 se centra en apoyar el desarrollo

de fuentes de energías alternativas y sostenibles para el transporte (electrificación, hidrógeno, etc.), y el estímulo de los medios de transporte de bajas emisiones, para reducir el impacto medioambiental del transporte, así como la contaminación acústica, a través de una renovación de flotas que incorporen tecnologías de tracción más eficientes y de bajas emisiones. Otras actuaciones hacen referencia al impulso de la sostenibilidad de los edificios e instalaciones del transporte (terminales, talleres, superficies, etc.) y la gestión eficiente de sistemas y medios de transporte, para incrementar su eficacia y eficiencia, así como el control y registro de su evolución y mejora.



## Eje 5. Movilidad inteligente

El Eje 5 articula la utilización de la tecnología como



01



02



03



04



# Movilidad

apoyo a las políticas de movilidad, reforzando el papel del MITMA como facilitador de la movilidad como servicio (MaaS), a través de iniciativas como la publicación de datos abiertos sobre la movilidad. También apuesta por la gestión inteligente de infraestructuras, terminales y estaciones, por la automatización del transporte y la logística, el impulso a los vehículos conectados y autónomos (automóviles, pero también embarcaciones o trenes), la utilización del sistema Galileo en la movilidad, el uso de drones y el fomento del emprendimiento y la I+D+i en movilidad.



## Eje 6. Cadenas logísticas intermodales inteligentes

El Eje 6 centra su esfuerzo en mejorar la conectividad entre nodos y la aplicación de la tecnología para mejorar la eficiencia del sector logístico. En concreto, plantea incrementar de forma efectiva el transporte ferroviario de mercancías, que actualmente tiene en España cuotas significativamente inferiores a la media europea, así como mejorar las cadenas de transporte por carretera e impulsar una política de intermodalidad, apoyar y facilitar la normativa sobre distribución urbana de mercancías (DUM), velar por la transición justa para el sector transporte en todos sus

modos, y digitalizar la cadena logística intermodal en puertos, aeropuertos y nodos terrestres, con medidas como la implantación de la plataforma SIMPLE.



## Eje 7. Conectando Europa y conectados al mundo

Los sistemas de movilidad nacionales deben facilitar la conexión con los mercados europeos y mundiales y contribuir a culminar la creación de un espacio único europeo de transportes. España debe ser una plataforma intercontinental para Europa, un *hub* de conexión de Europa con el resto del mundo, impulsando el papel de los principales nodos de transporte del país y la cooperación con los países vecinos y la Comisión Europea para la planificación conjunta de sistemas multinacionales de transporte.



## Eje 8. Aspectos sociales y laborales

El cambio de paradigma de la movilidad tiene diversos alcances aún por conocer y comprender. El Eje 8 aborda la mitigación de los impactos negativos que pueden tener estos cambios sobre la sociedad y la economía, profundizando en las materias laborales y sociales del sector. Se abarcan aspectos como apoyar la ma-

yor participación de la mujer en el sector transporte, mejorar la formación de los profesionales, o realizar campañas de concienciación y sensibilización para todos los agentes que participan en el ecosistema de movilidad.



## Eje 9. Evolución y transformación del MITMA

Para afrontar los retos que plantea el cambio de paradigma, es necesario un cambio cultural y organizativo en el MITMA. Un primer paso de este nuevo enfoque fue el cambio de nombre a Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Pero el Ministerio necesita ir más allá del desempeño de sus competencias tradicionales, y desarrollar nuevos roles. El nuevo contexto de la movilidad exige un cambio en la cultura interna de la organización (digitalización, gestión del conocimiento, resistencia al cambio, formación, etc.), e implica también cambios externos hacia la sociedad (en campos como la comunicación y transparencia, la participación ciudadana, la visibilidad internacional, etc.), incorporando los valores de gobierno abierto. Por tratarse de un eje interno del MITMA, no se somete a debate público, pero es una parte fundamental de la Estrategia de Movilidad.



05



06

**01.** El Eje 1, Movilidad para Todos, lucha por la accesibilidad universal. **02.** Dentro del Eje 1, es.movilidad también fomenta los medios de transporte saludables. **03.** El Eje 6 de es.movilidad potenciará las cadenas logísticas intermodales e inteligentes (imagen de terminal de contenedores del puerto de Vigo). **04.** El Eje 5, Movilidad Inteligente, incluye medidas para el impulso al uso de los drones. **05.** Dentro del Eje 4 es importante el fomento al vehículo eléctrico (puntos de recarga en el MITMA). **06.** El Eje 4 además trabajará para alcanzar la sostenibilidad de todos los modos de transporte, con el fomento de combustibles limpios. *Créditos fotos: Servicio de Publicaciones del MITMA (01, 02, 03 y 06); MITMA (05) y Plan Estratégico de Drones, DGAC, MITMA (04).*



## La Estrategia de Movilidad se concibe con un enfoque integrador basado en la coordinación y cooperación de todas las administraciones públicas involucradas

Secretaría General de Transportes y Movilidad.

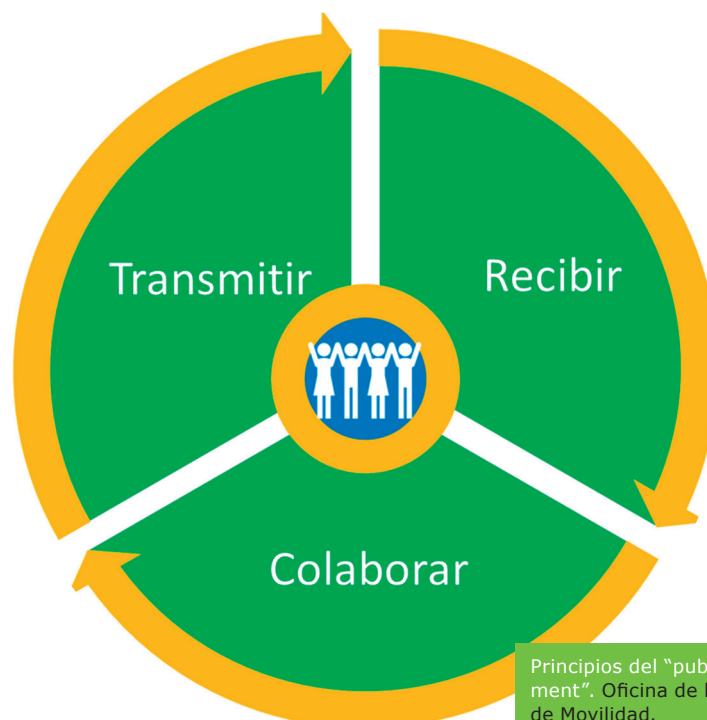
### 3. El Diálogo Abierto de Movilidad

Para lograr la participación de todos los actores (sector privado, academia, sector público, asociaciones, etc.), y para tener en cuenta las necesidades reales de movilidad de los ciudadanos, hemos diseñado un ambicioso proceso de participación pública denominado el "Diálogo Abierto de Movilidad", que comenzó el 17 de septiembre con el evento del lanzamiento de la Estrategia de Movilidad por parte del ministro, y se extiende hasta finales de 2020. El Diálogo Abierto de Movilidad está basado en los principios de gobierno abierto (transparencia, participación y colaboración). Pretende ir más allá de la participación pública tradicional y basarse en lo que internacionalmente se conoce como "public engagement" que busca transmitir (informar, sensibilizar), recibir (información, conocimiento) y colaborar con todos los intervinientes en el ecosistema de la movilidad. Se trata, por tanto, de establecer un auténtico debate con la sociedad para lograr mayor transparencia e implicación,

conocer las necesidades reales de la sociedad en materia de movilidad, dar a conocer el cambio de enfoque del Ministerio, y conseguir la mayor participación posible, que reafirme y legitime es.movilidad. El Diálogo Abierto de Movilidad se organiza en torno a "semanas temáticas" de septiembre a diciembre de 2020, en las que estamos realizando todo tipo de eventos.

Las herramientas principales del Diálogo Abierto son:

- **Documento para el Debate:** Documento principal que contiene la Estrategia, que ya se ha expuesto anteriormente. Realiza el diagnóstico y plantea las medidas. Es el documento base para lograr un auténtico debate y diálogo con los distintos actores y la sociedad.
- **Página web** (<https://esmovilidad.mitma.es/>): La herramienta principal de la participación ciudadana. Incluye una sección informativa sobre la Estrategia, una sección con los eventos asociados a la Estrategia, otra con noticias del sector, píldoras de información, etc. Y también incluye un ambicioso apartado para la participación pública y la co-creación, de modo que todo ciudadano, asociación, empresa, etc., pueda hacer sus aportes a la Estrategia.
- **Eventos** (presentaciones, *webinars*, reuniones, jornadas, seminarios, foros de debate, talleres, etc.): Estamos participando en un total de 110 eventos de todo tipo, dentro de las semanas temáticas del Diálogo Abierto, para propiciar el debate sobre los distintos temas de la Estrategia con los actores del sector y las asociaciones implicadas. Estos eventos pueden estar directamente organizados



Principios del "public engagement". Oficina de la Estrategia de Movilidad.



por el MITMA, o bien por un "evento colaborador". Esta figura hace referencia a eventos organizados por cualquier organización pública o privada, que lo solicite, siempre que (1) el evento se dirija a uno o varios agentes y grupos de interés de los sectores de la movilidad, las infraestructuras y el transporte; (2) vaya orientado a proporcionar debate y reflexión sobre alguno de los retos de la movilidad; y (3) la actividad donde se incluya la participación del MITMA sea abierto y gratuito. Los Términos de Referencia para ser evento colaborador pueden encontrarse en la web <https://esmovilidad.mitma.es>.

- **"Movilidad News"**: Boletín mensual que pretende informar y sensibilizar a los ciudadanos interesados en los temas de actualidad de es.movilidad. Esta iniciativa hace referencia al principio de "transmitir" del *public engagement*, para no sólo pedir opiniones sobre la Estrategia, sino también informar a los interesados, y que las aportaciones sean más productivas. Cualquier interesado podrá inscribirse a través de la web [esmovilidad.mitma.es](https://esmovilidad.mitma.es) para recibir este boletín informativo.

Desde la Oficina de la Estrategia de Movilidad y desde el MITMA seguimos trabajando en dotarnos de más herramientas para el Diálogo Abierto. Con apoyo del CIS, estamos preparando una encuesta sobre la percepción ciudadana de las infraestructuras. También queremos llevar a cabo talleres territoriales en las distintas regiones para obtener una visión de la realidad de cada territorio.

## Semanas Temáticas

### **Semana de la movilidad sin emisiones:**

- Movilidad saludable. Impulso del uso de la bicicleta y otros modos activos.
- Movilidad sostenible.
- Soluciones tecnológicas para la reducción de las emisiones.
- Zonas de bajas emisiones.

### **Semana de la energía y la movilidad:**

- Nuevas formas de energía en el transporte.
- Energía, eficiencia y sostenibilidad en el transporte aéreo.
- Energía, eficiencia y sostenibilidad en el transporte marítimo.

### **Semana de la digitalización y la movilidad como servicio (MaaS):**

- Movilidad como servicio: planificación, *ticketing*, pago.
- Datos abiertos, economía del dato.
- Digitalización en el transporte.

### **Semana de los drones y los vehículos conectados y autónomos:**

- Drones.
- Embarcaciones autónomas.
- Tren autónomo.
- Coche conectado y autónomo.
- Utilización de Galileo en la movilidad.

### **Semana de la seguridad en el transporte:**

- Seguridad operacional en los distintos modos de transporte.
- Seguridad contra actos ilícitos.
- Ciberseguridad.

- Adaptación de las infraestructuras al cambio climático.
- Cultura de la seguridad en las organizaciones del transporte.

### **Semana del mantenimiento de las infraestructuras de transporte:**

- Nuevas soluciones para mantenimiento preventivo de infraestructuras.
- Conservación y mantenimiento de infraestructuras viarias.
- Conservación y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias.
- Conservación y mantenimiento de aeropuertos.
- Conservación y mantenimiento de infraestructuras portuarias.

### **Semana de la formación y aspectos laborales:**

- La mujer en el transporte.
- Nuevas necesidades de formación en el sector del transporte.
- La sensibilización como herramienta para una movilidad sostenible.

### **Semana de la movilidad inclusiva. Movilidad para todos:**

- Movilidad para colectivos específicos.
- Accesibilidad en el transporte.

### **Semana de la movilidad rural y en entornos de baja población:**

- Movilidad rural.
- Soluciones de adaptación de la movilidad a entornos de baja demanda.

### **Semana de la logística:**

- Soluciones tecnológicas para la mejora de la eficiencia de la logística.
- El transporte interurbano de mercancías.
- El transporte marítimo de mercancías. El papel de los puertos.
- La distribución urbana de proximidad.
- La carga aérea.

### **Semana de planificación urbana y movilidad:**

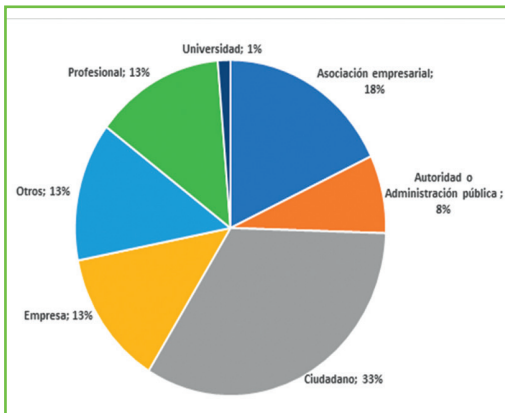
- La planificación territorial y la movilidad.
- Zonas de bajas emisiones.
- Los estudios de movilidad sostenible en ciudades.

### **Semana del transporte ferroviario:**

- Incremento del transporte de mercancías en el modo ferroviario.
- Transporte ferroviario para la movilidad del día a día (Cercanías).
- Liberalización del sector.

### **Semana de la movilidad del futuro:**

- Nueva movilidad tras covid-19.
- I+D en movilidad.
- Tendencias y retos de futuro.



**PARTICIPACIÓN CONSULTA PÚBLICA PREVIA.** Porcentaje de aportaciones en la consulta pública previa de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, sobre un total de 306 aportaciones.  
Oficina de la Estrategia de Movilidad.

Para sacar el máximo partido de nuestro sistema de transportes, es necesario un nuevo enfoque en las políticas de transporte y su planificación. Para ello se ha concebido “es. movilidad”, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, con nueve ejes que se desarrollan en más de 40 líneas de actuación y más de 150 medidas concretas

#### 4. Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte

Dentro de las medidas incluidas en es.movilidad, hay algunas que requieren desarrollo normativo. Para estas medidas, el Ministerio está trabajando en la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

Entre los distintos objetivos a alcanzar por la futura norma, destacan: avanzar hacia una fiscalidad verde en el transporte; establecer un sistema de financiación del transporte público basado en criterios estables, predecibles y proporcionales; desarrollar un modelo de gobernanza que permita un diseño coherente de las políticas de movilidad; impulsar la innovación y digitalización en el transporte y la logística; y en definitiva, avanzar hacia un modelo de transporte y movilidad sostenible como factor clave para el futuro de nuestro país. El primer hito en la elaboración de esta Ley fue el lanzamiento, el pasado 22 de julio, de una consulta pública previa en la que se invitaba a participar a todos los actores del ecosistema de la movilidad y a cualquier ciudadano interesado. Este proceso de consulta pública quería ir más allá de dar cumplimiento a la obligación administrativa, y se extendió durante casi cuatro meses (hasta el 15 de noviembre), en los que se ha realizado un esfuerzo activo en involucrar a los principales agentes del sector para que presenten sus propuestas.

Inicialmente se han identificado 10 ámbitos de actuación que podrían regularse en esta ley. Sin embargo, la norma no estará acotada necesariamente

a estos temas, durante la consulta pública se podían remitir aportaciones sobre cualquier otro aspecto relacionado con la movilidad que sea susceptible de abordarse en la nueva Ley. Debido a la amplitud de las políticas públicas afectadas por la movilidad y al alcance de los objetivos planteados, cabe la posibilidad de que su regulación se lleve a cabo mediante la aprobación de un conjunto

### Ámbitos de actuación de la Ley de Movilidad Sostenible

1. Fiscalidad del transporte.
2. Financiación del transporte urbano y otras subvenciones y ayudas al transporte.
3. Planificación y financiación de las infraestructuras de transporte.
4. Regulación para el fomento de la movilidad sostenible.
5. Regulación en materia de sensibilización y formación en movilidad sostenible.
6. Investigación e innovación en transporte y movilidad.
7. Regulación de la logística y distribución urbana de mercancías.
8. Digitalización y automatización del transporte y datos abiertos.
9. Mejora de la competitividad del transporte y otras medidas sectoriales.
10. Instrumentos para la gobernanza y participación pública.



de disposiciones normativas en lugar de una única Ley.

Dada la complejidad y variedad de los temas que se pretenden regular, resulta además necesario establecer mecanismos para garantizar la participación de los diversos ministerios con competencias. Para ello se ha constituido un Grupo de Trabajo Interministerial dependiente de la CDGAE que, a través de diversos subgrupos, se encuentra ya trabajando en la redacción de un primer borrador del Anteproyecto de Ley. Además, la ley requerirá de un amplio consenso político y social para su futura aprobación.

De las más de 300 aportaciones recibidas, la mitad corresponden a ciudadanos (50%), seguido de profesionales (20%) y de asociaciones empresariales (11%).

### 5. Gobernanza

Dotar a es.movilidad de buenos instrumentos de gobernanza es imprescindible, dado el complejo contexto competencial y los importantes retos a los que se enfrenta la movilidad del futuro.

Para mejorar la gobernanza de las políticas de movilidad y transporte, en el medio plazo se está trabajando en la creación de un Sistema Nacional de Movilidad, basado en otros Sistemas Nacionales, como el Sistema Nacional de Protección Civil, el Sistema Nacional de Salud, o el Sistema Nacional de Dependencia, que integraría la actividad de las autoridades con competencias en transportes y movilidad de todas las Administraciones Públicas para garantizar una respuesta coordinada y eficiente.

Aunque el futuro es incierto, observamos ciertas tendencias.

La movilidad del futuro será más limpia –con más vehículos eléctricos, que además serán conectados y autónomos, y con una mayor utilización de combustibles alternativos–; los peatones y modos saludables ganarán espacio hasta ahora conquistado por el automóvil; se trabajará en la accesibilidad universal y la movilidad en todo el territorio; los datos serán compartidos y abiertos y redundarán en la mejora de la eficiencia del transporte; la logística estará automatizada; se extenderá el uso de drones; la conservación pasará a tener un papel primordial; se mejorará la seguridad a través de las nuevas tecnologías; se prosperará en la intermodalidad nacional e interconexión entre países; se avanzará en ciberseguridad y en seguridad contra actos ilícitos; se adaptarán las titulaciones y se mejorará la participación ciudadana; y todo ello ocurrirá con las distintas administraciones de la mano.

Esta movilidad del futuro la estamos construyendo ahora. Precisamente ahora estamos ante un momento crucial, debido a los cambios disruptivos que se están produciendo en el sector, acentuados por la covid-19, debido al fuerte impulso nacional e internacional para que en el escenario post-covid prime la movilidad sostenible y digitalizada, y debido a la inaplazable necesidad de cambio dentro del propio Ministerio. Es, por tanto, una ocasión perfecta para que el MITMA lidere el debate necesario para que nuestro legado sea una movilidad más segura, sostenible y conectada para las generaciones futuras, con el apoyo de todos los actores del ecosistema.

**#es.movilidad #es.elfuturo #es.parati** ■



Foto: MITMA



Foto: Maixent Viau, Unsplash



Foto: Pixabay

es.movilidad quiere dar respuesta a las necesidades reales de movilidad, marcando el camino que nos llevará, en el presente y en los próximos diez años, a lograr la movilidad del futuro.