

Ley de Movilidad Sostenible: objetivos y medidas

Ciudades que prioricen la movilidad activa, como caminar e ir en bici, y el transporte colectivo por ser la opción más exenta de emisiones y saludable. Ese es uno de los grandes objetivos de la futura Ley de Movilidad Sostenible que promueve el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, MITMA con la mirada puesta en los grandes retos del siglo XXI en esta materia: la sostenibilidad, la descarbonización, la digitalización y la cohesión social y territorial. La ley prevé la creación del Sistema Nacional de Movilidad, en el que los Ayuntamientos tendrán una destacada participación, y abre la posibilidad al establecimiento de nuevos mecanismos de financiación que garanticen el mantenimiento de la Red de Carreteras del Estado.



F. Alonso

El Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible fue llevado al Consejo de Ministros el pasado 1 de marzo y el 13 de abril concluyó el trámite de consultas y audiencia pública. La previsión del Gobierno es que el texto pueda ser remitido a las Cortes antes de que acabe este año y poder cumplir así con el compromiso adquirido con la Comisión Europea sobre los hitos y objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) de que la ley quede aprobada antes de finalizar 2023.

Esta nueva ley constituirá el marco normativo que permitirá a las políticas públicas de transporte y movilidad de las distintas Administraciones responder mejor a las necesidades de los ciudadanos y a los retos del siglo XXI: la sostenibilidad, la digitalización y la cohesión social y territorial. El MITMA resume en cuatro pilares los fundamentos de la ley: la movilidad como un derecho social, una movilidad limpia y saludable, un sistema de transporte digital e innovador, e invertir mejor al servicio de los ciudadanos.

Además, mediante este texto articulado se implementan diversas medidas recogidas en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, aprobada el pasado 10 de diciembre, que requieren reformas jurídicas con rango de Ley, y se da cumplimiento a diversas recomendaciones facilitadas por la AIREF y otros organismos internacionales.

Finalmente, esta nueva norma contribuirá 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, como el Pacto Verde Europeo.

El MITMA destaca que con esta ley se busca dar una nueva visión a las ciudades que priorice la movilidad activa (ca-

LOS CUATRO PILARES DE LA LEY



1 LA MOVILIDAD COMO UN DERECHO SOCIAL

- Situando al ciudadano en el centro de las políticas públicas: el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible
- Facilitando una movilidad inclusiva y universal, adaptada a las necesidades de todas las personas
- Implementando soluciones de movilidad para todas las personas, vivan donde vivan
- Priorizando el dar respuesta a las necesidades de movilidad cotidiana



2 UNA MOVILIDAD LIMPIA Y SALUDABLE

- Impulsando una movilidad más limpia, respetuosa con la salud y el medio ambiente, principalmente en ámbitos urbanos
- Promoviendo la movilidad activa en bicicleta y a pie
- Reforzando la sostenibilidad y resiliencia del sistema de transporte de mercancías

minar, ir en bici) por ser la opción más saludable y exenta de emisiones, y al transporte público colectivo de manera que sea una solución accesible y asequible para toda la ciudadanía. La Ley trata de dar alternativas atractivas al vehículo privado tanto en el ámbito urbano como en el conjunto del territorio, y facilita la provisión de soluciones de movilidad flexibles, que podrán consistir tanto en los servicios de transporte tradicionales como en nuevos servicios de movilidad, como sistemas de transporte público a la demanda, sistemas privados de movilidad colaborativa o servicios de movilidad compartida.

También se busca reforzar el papel de las Zonas de Bajas Emisiones como áreas “libres de humos y congestión”, permitiendo crear medidas que limiten más el acceso de los vehículos privados a motor. Así, la Ley abre la puerta a que los Ayuntamientos puedan establecer una tasa por la circulación de vehículos en las zonas de bajas emisiones. Para crear esta tasa es necesaria una habilitación con rango de ley, lo que permite garantizar que las condiciones básicas sean homogéneas en todo el territorio, aunque cada municipio podrá decidir si implementa la tasa o no.

El Anteproyecto, asimismo, faculta al Gobierno a realizar un estudio de alternativas para establecer un mecanismo de financiación que permita garantizar los fondos necesarios para el correcto mantenimiento de la Red de Carreteras del Estado. Pero el texto no define ni concreta ningún modelo, y además establece que el mecanismo que se plantee deberá tener en cuenta criterios de equidad territorial, seguridad vial y sostenibilidad ambiental; buscará un amplio consenso social y político y se ajustará a las circunstancias económicas concurrentes.

Sistema Nacional de Movilidad Sostenible

Para lograr todos estos objetivos y constituir una política de transportes y movilidad que ponga al ciudadano en el centro de la toma de decisiones, el MITMA considera imprescindible



ble la cooperación entre las tres Administraciones: Estado, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos.

Para ello, la ley crea el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible que facilitará esta coordinación a través de distintos instrumentos: un foro de cooperación entre todas las Administraciones, la Conferencia Territorial de Movilidad y Transporte; un órgano consultivo para facilitar la cooperación de estas con el sector y los usuarios; un instrumento digital para garantizar la disponibilidad de datos relativos a la movilidad (EDIM); y un documento a modo de marco de orientaciones para la planificación de una movilidad sostenible que se coordinará con todas las Administraciones (DOMOS).

El instrumento digital, bautizado como Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM), aglutinará información actualizada sobre movilidad, como la oferta y demanda de los distintos modos de transporte, con el fin de mejorar la toma de decisiones y contribuir a la creación de soluciones de movilidad adaptadas a la demanda. Los datos estarán a disposición de las Administraciones Públicas y, en la medida de lo posible, serán accesibles también para el sector privado con el fin de fomentar la creación de nuevos servicios de valor.

3 UN SISTEMA DE TRANSPORTE DIGITAL INNOVADOR

- Impulsando la digitalización del transporte para un mejor servicio al ciudadano
- Con datos abiertos de transporte para mejores servicios a ciudadanos y empresas
- Promoviendo la implantación de soluciones innovadoras de movilidad: sandboxes de movilidad

4 INVERTIR MEJOR AL SERVICIO DE LOS CIUDADANOS

- Dando la importancia que merece a la seguridad y al mantenimiento de infraestructuras
- Reforzando la participación en la toma de decisión de las inversiones públicas
- Mejorando la justificación de las decisiones de inversión pública
- Garantizando la transparencia y la rendición de cuentas
- Garantizando la contribución del Estado en el sostenimiento del transporte urbano

OTRAS REFORMAS

El MITMA considera que la nueva ley garantiza la contribución del Estado en el sostenimiento del transporte urbano colectivo mediante un sistema homogéneo para todas las ciudades y predecible en el tiempo. Además, establece la obligación que las Administraciones velen por incentivar y promover las soluciones de movilidad más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público colectivo. Se trata de avanzar en la transformación “de la ciudad de los coches” a la “ciudad de las personas”.

Además, se introduce la obligación de que las empresas de más de 500 trabajadores dispongan de planes de movilidad sostenible al trabajo. Estos planes se consideran una herramienta imprescindible para avanzar en el impulso de la movilidad sostenible en los trayectos de ida y vuelta al trabajo. Las empresas pueden optar por distintas alternativas como potenciar la movilidad activa, la eléctrica, la compartida o el transporte colectivo o bien apostar por flexibilizar los horarios de entrada y salida y el teletrabajo.

También se establecen mayores exigencias en la planificación de los transportes y la movilidad. A nivel estatal se elaborará un Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM), y para los municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes se establecen los Planes de Movilidad Urbana Sostenible Simplificados. También se establece que los planes de movilidad urbana sostenible deben contener medidas de ordenación de la distribución urbana de mercancías cooperando con otros municipios colindantes para el establecimiento de criterios homogéneos, medida largamente demandada por el sector para facilitar el transporte y la logística de última milla entre núcleos urbanos colindantes.

¿POR QUÉ UNA LEY Y POR QUÉ AHORA?

El Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana resume en cuatro puntos la respuesta a estos interrogantes:

- Porque la movilidad es esencial para que las personas puedan acceder al trabajo y a los servicios públicos esenciales como la educación y la sanidad, y está íntimamente vinculada a la libre circulación y a la facilidad de los desplazamientos, impactando de manera relevante en la calidad de vida de las personas.
- Porque 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.
- Porque 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.
- Porque es necesario garantizar que las inversiones públicas se centran en aquello que genera un mayor valor social.

