



es.movilidad



Resumen Ejecutivo

El sector transporte representa el 4,27% del PIB¹ y genera unos 961.600 puestos de trabajo en España (5% del empleo total)², siendo un pilar importante en nuestra economía. El sector se encuentra ante una etapa de grandes cambios, motivados fundamentalmente por la introducción de la **tecnología** en la movilidad, por la necesidad de avanzar hacia la **descarbonización** de la economía, y por la mayor **concentración de población** en las grandes ciudades y zonas periurbanas, con sus implicaciones en congestión, salud de las personas (calidad del aire, ruido) y despoblación del mundo rural.

La política de desarrollo de infraestructuras aplicada en España desde mediados de los años 80 ha permitido dar un salto cuantitativo y cualitativo sin precedente. Esta política, enfocada en el aumento de la dotación de infraestructuras, no solo ha permitido solucionar carencias históricas que acumulaba el país, sino que ha formado uno de los **mejores sistemas de transporte** del mundo³.

No obstante, los mencionados cambios han impulsado el concepto de movilidad, un concepto más amplio que engloba no sólo aquello que es 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, motivaciones y percepciones de los individuos, situando al **ciudadano y al usuario en el centro** de todo el sistema.

El potencial económico del nuevo concepto de movilidad es grande: en España, se prevé un importante aumento de las áreas de conectividad, electrificación y coche eléctrico en el PIB en los próximos 10 años. A esta realidad, se une el deber de los poderes públicos de luchar por un sistema de transportes sostenible y resiliente para las generaciones futuras y de garantizar la movilidad cotidiana de las personas.

Por tanto, para sacar el máximo partido de nuestro sistema de transportes de primer nivel, es necesario un nuevo enfoque en las políticas y su planificación. Esto supone un **cambio de paradigma** en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), para pasar de ser un Ministerio centrado en la provisión de infraestructuras a liderar las políticas de movilidad. Un primer paso hacia este cambio de paradigma es el cambio de nombre del Ministerio de Fomento a Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Algunas de las transformaciones se han acentuado durante la reciente pandemia del COVID-19, destacando la importancia de tener un sistema de transportes resiliente, coordinado en los distintos niveles, flexible y dinámico, y de tener en cuenta el papel del sector y, especialmente, las necesidades del usuario. Además, esta pandemia ha impulsado y consolidado nuevos.



“El nuevo enfoque de las políticas y su planificación supone un cambio de paradigma en el MITMA, para pasar de ser un Ministerio centrado en la provisión de infraestructuras a planificar la movilidad en su conjunto”

1. Contabilidad nacional anual de España por rama de actividad para 2019.

2. Anuario de estadísticas del Ministerio de Empleo y Seguridad Social 2019.

3. 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.

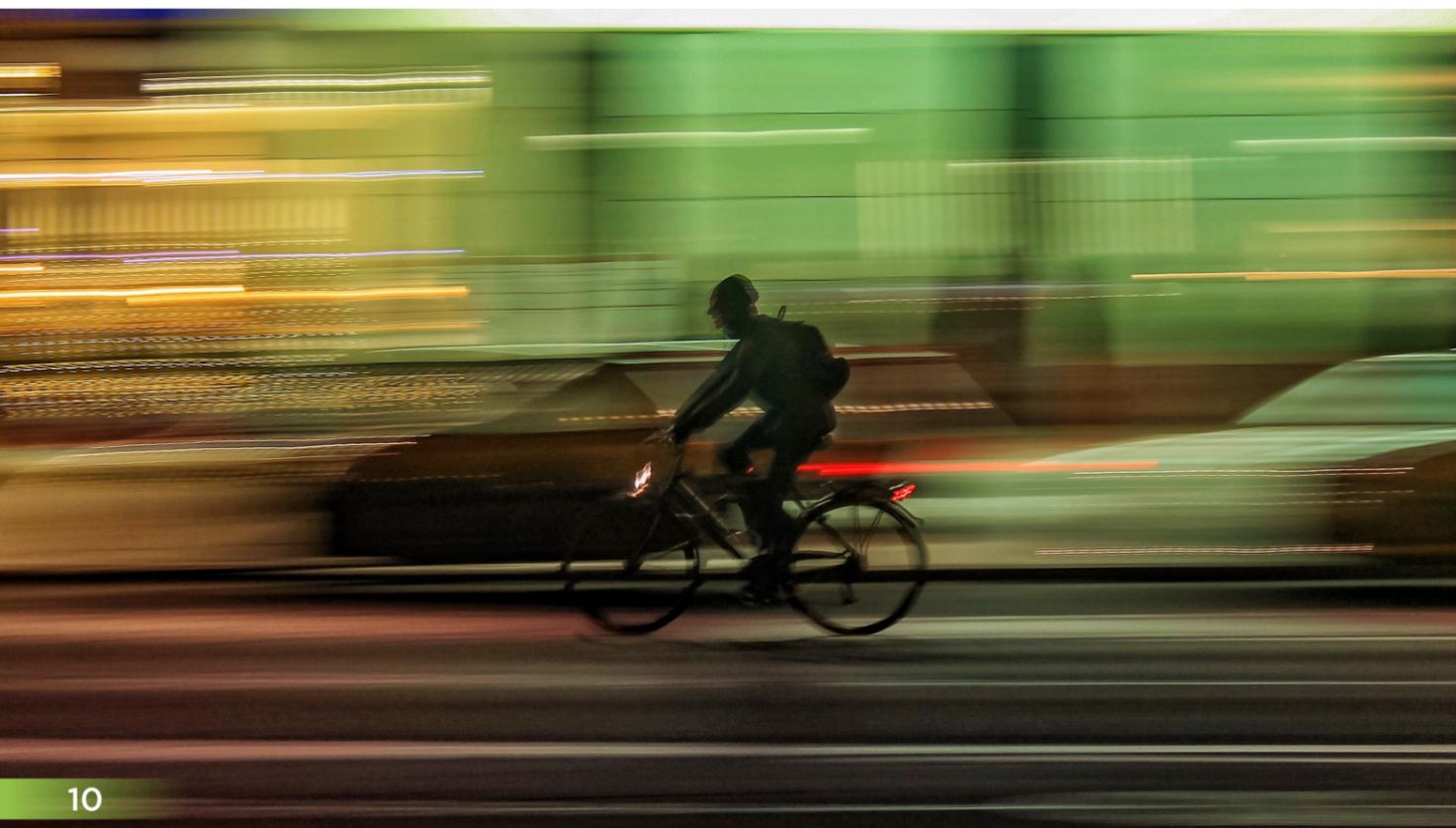
hábitos de movilidad que ya se estaban produciendo (movilidad saludable, teletrabajo, e-commerce), así como la digitalización. El MITMA debe actuar e implicarse para que los nuevos hábitos nos lleven hacia una movilidad más segura, más sostenible y más conectada.

Pero las competencias en el ámbito de la movilidad se reparten entre la Administración General del Estado (AGE), las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, y están interrelacionadas. Además, dentro de la AGE, diferentes departamentos ministeriales desempeñan funciones que afectan directa o indirectamente a la movilidad. El MITMA, por tener competen-

cias en transporte en el territorio nacional, es el actor adecuado para dirigir las nuevas políticas de movilidad en España, con un enfoque integrador y homogeneizador, con la **coordinación y cooperación** de todas las Administraciones públicas. Además, los organismos, entes y entidades del Grupo MITMA, como son Adif, Aena, Puertos del Estado, Renfe Operadora, Enaire, SASEMAR, y el CEDEX, entre otros, servirán de punta de lanza del cambio.

También se hace necesario en esta planificación contar con el sector privado, la academia, sindicatos, asociaciones empresariales, organizaciones de la sociedad civil, etc., para tener en cuenta las distintas

“La Estrategia de Movilidad tendrá un enfoque integrador y homogeneizador, con la coordinación y cooperación de todas las Administraciones públicas. Además, se ha llevado a cabo un Diálogo Abierto de Movilidad para considerar a todos los actores involucrados”



perspectivas y crear una base de conocimientos compartidos. El MITMA apuesta por desempeñar un papel dual para ser catalizador de la innovación, a la vez que mantiene su función de garante de derechos (seguridad de los usuarios, calidad del servicio, aspectos laborales, etc.).

Y como pieza imprescindible, dado que el centro de la movilidad es el usuario, y que los proyectos de transporte inciden directamente en la vida de las comunidades donde se ejecutan, esta planificación debe basarse en un proceso de participación pública abierto y transparente, buscando la implicación real por parte de la ciudadanía (public engagement). Para tener a todos los actores en cuenta, en la elaboración de la Estrategia se ha llevado a cabo un amplio proceso de debate con la sociedad: el **“Diálogo Abierto de Movilidad”**.

Con esta filosofía, y con base en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y las experiencias internacionales y europeas, el MITMA diseña **es. movilidad, 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 2030. Esta estrategia, junto con la Agenda Urbana Española, será la base para las políticas de movilidad del MITMA en los próximos 10 años. La Estrategia de Movilidad se sustenta, como su nombre indica, en tres principios básicos:

- La **Seguridad**: en los desplazamientos, 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, segu-

ridad contra actos ilícitos y ciberseguridad. **(MOVILIDAD SEGURA)**

- La **Sostenibilidad**: 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, tanto de viajeros como de mercancías; fomentando los modos limpios, el transporte público, la “economía circular”, la “resiliencia climática” y la movilidad universal. **(MOVILIDAD SOSTENIBLE)**
- La **Conectividad**: desde tres vertientes: 1) la digitalización y el avance tecnológico, gran oportunidad para la transformación del sector transporte, 2) la conectividad con Europa y el mundo, y 3) la conectividad multimodal. **(MOVILIDAD CONECTADA)**

La Estrategia de Movilidad se estructura en nueve ejes, que se desarrollan a través de líneas de actuación y medidas concretas, existiendo diversos grupos de trabajo horizontales en el MITMA trabajando en estos ejes.



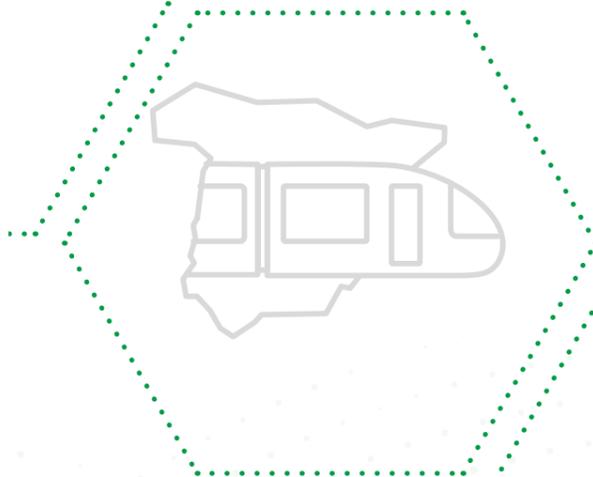
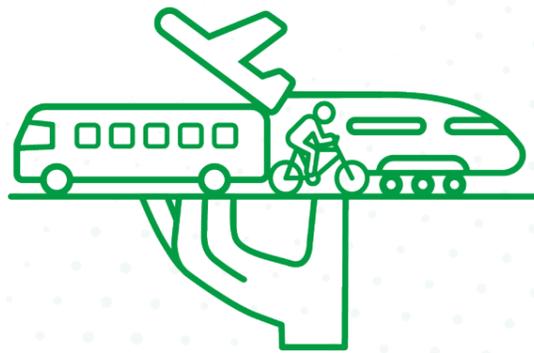
“Los principios básicos de la Estrategia son la Seguridad, la Sostenibilidad y la Conectividad, estructurándose en nueve ejes con más de 40 líneas de actuación y más de 150 medidas concretas”

Ejes de la Estrategia de Movilidad



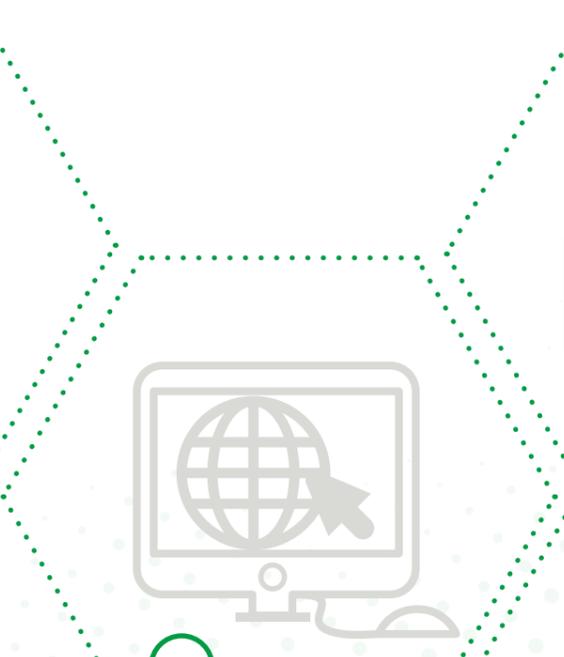
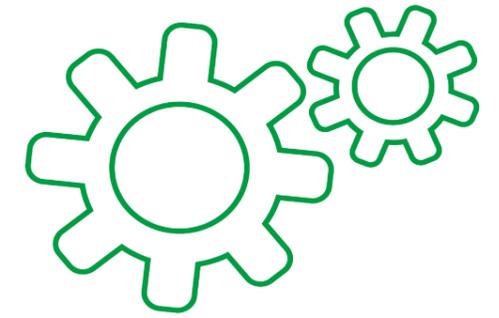
Eje 1 - Movilidad para todos

El EJE 1 se centra en proporcionar soluciones de movilidad pública accesibles y asequibles para todos los ciudadanos y en todos los territorios, incidiendo en la movilidad cotidiana y la movilidad inclusiva. Para ello, se trabajará para fomentar una planificación más coordinada entre todas las administraciones competentes y se velará por la integración de la movilidad en la planificación urbanística; se propondrán medidas que fortalezcan las alternativas al coche privado en la movilidad urbana mediante el fomento de medios saludables o la optimización de los medios de transporte colectivos y compartidos; 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 servicios de transporte; y se avanzará hacia una liberalización del transporte ferroviario de viajeros respetuosa con los derechos de los viajeros y con una adecuada convivencia de los sectores privado y público.



Eje 2 - Nuevas 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 de inversiones para 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 los modelos de gestión y financiación de las carreteras estatales. Igualmente, resulta necesario promover una fiscalidad verde de todos los modos de transporte. Por último, se requiere la modernización de los mecanismos de participación de todos los agentes afectados, así como la mejora de la transparencia.





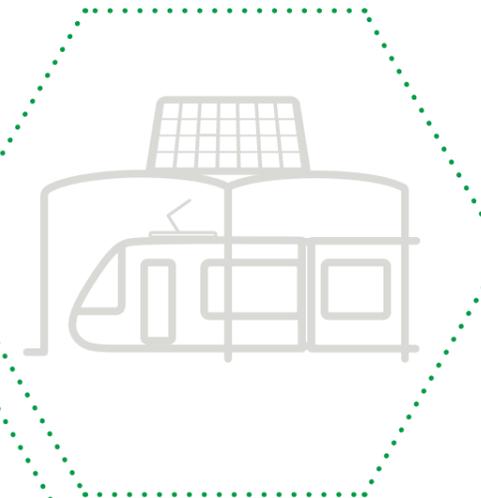
Eje 3 - Movilidad segura

El EJE 3 responde a la necesidad de otorgar a la seguridad un eje único en la estrategia, como sustrato sobre el que se debe asentar el sistema de movilidad. En él se 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 digitalización del transporte. 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.). Busca también estimular los medios de transporte de bajas emisiones, para reducir la contaminación atmosférica y acústica del transporte, a través de una renovación del parque de vehículos que incorpore tecnologías de tracción más eficientes y de bajas emisiones, y que disminuya la edad del parque móvil. Otras actuaciones del EJE 4 hacen referencia al impulso de la sostenibilidad de los edificios e instalaciones del transporte (terminales, talleres, superficies, etc.) y la reducción del ruido, provocado por vehículos, infraestructuras y equipamientos de transporte.



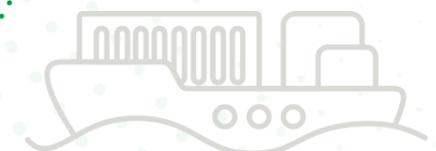
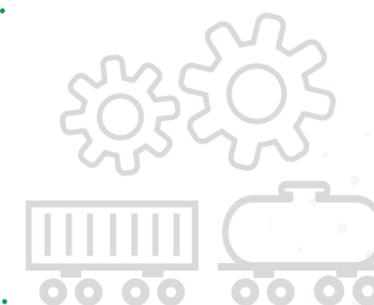
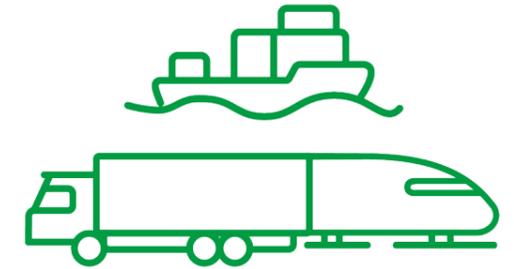
Eje 5 - Movilidad inteligente

El EJE 5 articula la utilización de la tecnología como apoyo a las políticas de movilidad para aprovechar la transformación digital y conseguir un sistema de movilidad más eficiente. Se reforzará el papel del MITMA como facilitador de datos abiertos y de calidad sobre la movilidad, que favorezcan el desarrollo de plataformas de *Mobility as a Service* (MaaS) y la planificación de servicios a administraciones y operadores. 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 de 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 impulsar una política de intermodalidad, apoyar y facilitar el desarrollo de normativa sobre distribución urbana de mercancías (DUM) 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

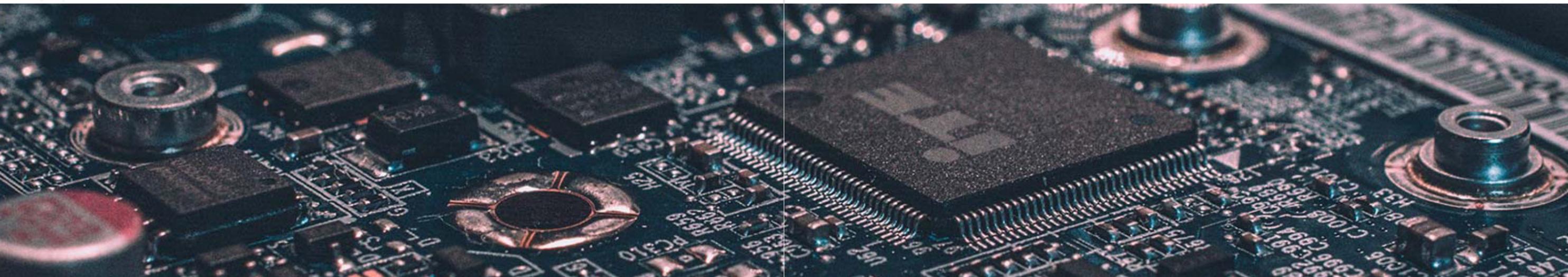
En el Eje 7 se incluyen medidas destinadas a facilitar, mediante sistemas de movilidad multimodales e interoperables, la conexión con los mercados europeos y mundiales y la creación de un espacio único europeo. España debe ser una plataforma intercontinental para Europa, impulsando el papel de los principales 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, incluyendo el papel de la mujer en el sector transporte, mejorando la formación de los profesionales, con el desarrollo normativo necesario y la concienciación de todos los agentes se pretende lograr una transición justa en todos los sectores productivos y avanzar hacia un entorno y un mercado laboral más igualitario.





Eje 9 - Evolución y Transformación del MITMA

Para que se produzca el cambio de paradigma es necesario un cambio cultural y organizativo en el MITMA. Un primer paso 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,...), e implica también cambios externos hacia la sociedad (comunicación y transparencia, participación ciudadana, visibilidad internacional...), incorporando los valores de gobierno abierto. Por ser un eje interno del MITMA, no se somete a debate público, pero es una parte fundamental de la Estrategia de Movilidad.



La Estrategia de Movilidad se configura como un **documento marco a largo plazo** que, a través del impulso de las medidas incluidas dentro de estos ejes, permitirá avanzar a nuestra sociedad y a nuestra economía hacia el nuevo paradigma de la movilidad. Estas medidas serán complementadas con las que se impulsen por otras Administraciones y ministerios, y estén alineadas con los principios básicos de la Estrategia.

No obstante, aunque la visión de la Estrategia es a largo plazo, será ejecutada a corto y medio plazo para que, según se vayan implementando las diferentes medidas, se pueda incorporar la experiencia acumulada y evaluar los resultados obtenidos, para ir realizando los ajustes necesarios y conseguir los objetivos previstos. Por tanto, aunque la Estrategia tiene un **horizonte hasta 2030**, las medidas concretas se diseñarán con metas **trienales**, evaluándose su idoneidad y nivel de ejecución y adaptándose en lo necesario, transcurrido este plazo.

Dentro del mencionado enfoque integrador, la Estrategia de Movilidad pretende incorporar y articular las iniciativas de movilidad de otros departamentos

ministeriales y Administraciones, para que, desde cada Administración, sobre la base de sus competencias, se impulsen las soluciones más adecuadas para mejorar la movilidad de las personas y el transporte de mercancías:

- En aquellas iniciativas donde el MITMA tiene **competencias propias**, consultando a otras Administraciones y la sociedad, éste implementará las medidas concretas de actuación recogidas en el presente documento.
- En aquellas iniciativas donde el MITMA tiene **competencias limitadas**, éste planteará propuestas para el debate entre Administraciones y con la sociedad, ofreciéndose como coordinador y "catalizador" del cambio.

Algunas de las medidas concretas de la Estrategia necesitarán desarrollo normativo, por ello la Estrategia se sustenta sobre la aprobación de la **Ley de Movilidad Sostenible**. Además, el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia** será una herramienta económica esencial para el desarrollo de la Estrategia. Por último, la Estrategia contempla instrumentos de gobernanza e indicadores de seguimiento.