



Raquel Sánchez, ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. EFE

Ley de Movilidad: necesaria, pero con lagunas en financiación y gobernanza

El Gobierno ha dado los primeros pasos para aprobar la nueva Ley de Movilidad Sostenible, una norma que los expertos del sector consideran “necesaria”, pero en la que todavía quedan cosas que mejorar. ‘elEconomista Transporte y Movilidad’ analiza con seis expertos en el sector qué supone esta ley.

Lucía Gómez.

Transporte y Movilidad

elEconomista.es



María Marelza Cózar
Asociada sénior de Garrigues

“ Destaca la introducción de una tasa municipal a disposición de los ayuntamientos para zonas de bajas emisiones”



José Manuel Vassallo
Catedrático de Transportes de la UPM

“ La norma no deja mucho espacio a las iniciativas del sector privado en materia de movilidad”



Fernando J. Cascales
Exdirector gral. de FFCC y Tte. por Carretera

“ Los problemas de urbanismo y distribución de mercancías en grandes ciudades deberían tener mayor atención”

El Gobierno ha dado el primer paso de la tramitación de la Ley de Movilidad Sostenible. Esta nueva norma, que no se aprobará hasta finales de 2023, ha suscitado múltiples opiniones que van desde “un proyecto ambicioso por cuanto pretende un cambio del modelo de movilidad y transporte”, como apunta María Marelza Cózar, asociada sénior de Garrigues especializada en el sector de Transporte y Marítimo, a “imprescindible pero con complejidad en la gobernanza y la financiación”, que señala J. Víctor Esteban, secretario general de la Fundación Correll. Ahora se abre un periodo de alegaciones en el que la participación de los agentes del sector será clave para dar forma a una norma que aspira a ir más allá de los colores políticos que pasan por el Ministerio de Transportes y Movilidad. Seis expertos del sector analizan la norma para *elEconomista Transporte y Movilidad*.

“La Ley responde a nuevos problemas que han surgido por los cambios tan relevantes que ha experimentado la movilidad en los últimos años. Incorpora grandes retos como la digitalización y el cambio climático. También contempla como alternativa a los modos tradicionales nuevos servicios de movilidad que pueden tener un papel muy importante en el futuro”, señala José Manuel Vassallo, catedrático de Transportes de la Universidad Politécnica de Madrid, que califica la norma como “bastante completa” pese a no llegar a “establecer compromisos serios en materia de financiación de la movilidad”. “Prueba de ello es que la Ley se iba llamar “Ley de Movilidad Sostenible y financiación del Transporte, y finalmente se ha caído la última parte, precisamente la que se refiere a la “financiación del transporte”, admite.

Esta misma opinión la defienden desde la Fundación Corell que recuerdan que además de “cifras insigni-

ficantes” para dotar algunas de las propuestas, se puede apreciar una “complejidad en la gobernanza” y la existencia de inversión de competencias autonómicas que provoca un “enmarañamiento regulatorio”. “Se establecen demasiados organismos superiores, lo que puede llegar a causar confusión a la hora de dirigirse a la administración”, admite Esteban.

También coincide con ello Fernando J. Cascales, exdirector general de FFCC y Transporte por Carretera y del INTA, que señala que la nueva norma “constituye un acierto, aunque en algunas cuestiones no

La nueva norma pasa ahora a la fase de audiencia pública donde se espera que incluyan cambios

excluyo que no pueda haber conflictos de constitucionalidad con las CCAA”. Cascales destaca como principal novedad de esta norma el hecho de que intenta una coordinación entre el ferrocarril y la carretera, con puertos y aeropuertos, lo que en su opinión “constituye una primicia fundamental”.

Puntos clave de la norma

Con respecto a los puntos más llamativos del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, Miguel Nieto, Socio responsable del equipo de Transporte y Movilidad de Pinsent Masons, y Zoila Jiménez, asociada sénior del despacho, señalan que se produce un cambio relevante en la terminología utilizada con la introducción del concepto de movilidad, se garantiza la movilidad en las zonas de la España vaciada mediante una reordenación de las obligaciones de servicio público y “se abren los datos de transporte

Transporte y Movilidad

elEconomista.es



Miguel Nieto y Zoila Jiménez
Socio y asociada sénior de Pinsent Masons



J. Víctor Esteban
Secretario general de la Fundación Corell

“Es una Ley programática, con pocas obligaciones sustantivas hacia los ciudadanos”

“Es una norma imprescindible, pero con complejidad en la gobernanza y la financiación”

la congestión y prevenir accidentes en desplazamientos al trabajo”, admite.

Mercancías y autobús

En el transporte de mercancías, Nieto y Jiménez señalan que prácticamente se queda sin regular. “Hay ayudas para trasladar las mercancías al ferrocarril y se abandona la carretera”, señala la Fundación Corell. “La Ley parece olvidarse también de la necesidad de conectar España con el resto del mundo, en especial con Europa a través de Francia, para que nuestra economía sea más competitiva”, admite Vassallo.

Con respecto a las concesiones de autobús, “hay demasiada confusión”, señala Esteban, “se necesita especificar mejor de dónde van a salir los fondos para las deficitarias”. “Con esta medida el MITMA intenta reorganizar y actualizar las líneas de autobuses en un plazo muy razonable”, dicen Nieto y Jiménez, que añaden que “ahora mismo la mayoría de concesio-



La norma regula las concesiones de autobús.

iStock

a todos los ciudadanos, que los pueden utilizar para sus negocios”. En cambio, se quedan en el aire puntos claves como el pago por uso de las autovías ya que “simplemente hace referencia a que se estudiarán alternativas, sin establecer ningún plazo ni obligación concreto. Por tanto prácticamente queda sin regular”, admiten.

Para Cózar también destaca “la reforma del Estatuto de los Trabajadores que introduce el deber de negociar planes de transporte para promover que el desplazamiento al trabajo sea sostenible y orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad eléctrica, activa y la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar

nes están caducadas y no se consiguen licitar de nuevo porque se impugnan los pliegos, las adjudicaciones...” y para ello se da un plazo que consideran “más que razonable”. Cascales es crítico con la forma en que se incorporan los cambios, “no me parece una buena técnica jurídica incluir en el anteproyecto modificaciones de la LOTT, pues pondro que éstas deberían hacerse mediante un proyecto normativo independiente”, señala. “La introducción de más de un operador en algunas concesiones me parece una medida negativa, ya que los servicios de largo recorrido son muy poco rentables”, admite, y critica “la nueva prórroga de 18 meses de aquellas concesiones que llevan años caducadas” y dice que debería de aplicarse la “adjudicación directa” por el plazo de 2 años a favor la empresa que a precario viene prestando el servicio.