

Jorge Hernando
Think Tank Movilidad
Licenciado en Derecho
Dr. Ingeniero de Caminos

LA URGENTE NECESIDAD DE UNA LEY DE MOVILIDAD

El 23 de marzo pasado, la Fundación Corell presentó en Madrid el trabajo "Bases para una nueva Ley general de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Terrestre". Se trata de un trabajo promovido por la Fundación y elaborado por prestigiosos juristas del área del Derecho público y de la movilidad.

Se difunde un trabajo de más de un año de elaboración, que parte de una iniciativa del sector privado y que se presenta con anterioridad a la propuesta de la Administración. Una forma de proceder en línea con lo que debe ser la cooperación público-privada.

Es preciso subrayar la necesidad de una ley de movilidad por diversas razones. En primer lugar, porque es heredera de la Ley de 1987, de la que urge una actualización. En segundo lugar, porque la nueva ley debe tener un alcance claramente superior al tener que ordenar determinados elementos del sistema de movilidad, tales como las infraestructuras y entrar a fondo en materia de la sostenibilidad del sistema. Finalmente, porque le cabe adecuarse al mercado de hoy, ante los profundos cambios sociales, económicos y tecnológicos experimentados.

También es preciso actualizar la Ley de 1987 por una serie de factores internos y externos al sistema de movilidad que deben tenerse en cuenta. Entre los internos cabe destacar la existencia de una red anticuada de servicios regulares de viajeros por carretera, la falta de modernización de los procesos administrativos, y la actualización de los mecanismos de gobernanza del sistema.

En cuanto a los factores externos debemos referirnos al modelo concursal y las modalidades de contratación y licitación de los servicios de transporte. Por otra parte, a la interacción entre movilidad y las estrategias y planteamiento de la ordenación territorial y del urbanismo y al imperativo de un desarrollo sostenible.

Es esencial también responder a los profundos cambios que se vienen produciendo en los últimos años y en este sentido resaltamos dos tendencias actuales en las grandes ciudades: el aumento incesante de su población y la aparición de nuevas formas de movilidad. También las nuevas tendencias en digitalización y avance tecnológico de los vehículos.

En el ámbito organizativo es evidente la necesidad de coordinación entre los distintos niveles de la Administración pública involucrados en la ordenación de la movilidad de las grandes ciudades y también por supuesto la de armonizar las normativas de las conurbaciones y sus municipios próximos. A veces descuidamos que la ordenación de la movilidad incide de lleno en el modelo económico de las grandes ciudades, Desde esta óptica, un ejemplo de estrategia de movilidad alineada con la eficiencia económica

podría ser el de una regulación específica de la distribución urbana de mercancías (DUM) y su versión más actualizada la vinculada al e-commerce, lo que dicho sea de paso sería también una actuación clave desde el punto de vista medioambiental.

Cabe matizar también desde el 'lado económico' que el cambio demográfico en las grandes aglomeraciones urbanas suele alterar la cuenta de resultados de las empresas de servicio regular de viajeros por carretera, al cambiarse los mapas de tráfico iniciales.

Asistimos también en las grandes ciudades a la irrupción masiva de las nuevas formas de movilidad: coches, motos y bicis compartidas, y el fenómeno de la denominada micromovilidad de la que es exponente el creciente impulso del patinete eléctrico.

Ante esta nueva situación, se requiere que el sistema de movilidad "funcione como un todo". Entre las cuestiones que se plantean destacan su incidencia en la básica y tradicional política de fomento del transporte colectivo; la intermodalidad, el marco fiscal, social y laboral; las plataformas de contratación y sus impactos en la seguridad vial y en el espacio urbano. Aunque ya existen iniciativas reguladoras en el ámbito local, entendemos que se trata de un mercado inmaduro que hay que ordenar en su conjunto. Una ordenación que debe partir de la iniciativa del Estado, desde la regulación general de la circulación en las vías públicas.

No hace falta insistir tampoco en el significado de la digitalización en la movilidad actual y futura y en especial de las infraestructuras. En cuanto al progreso tecnológico nos referimos a título de ejemplo a las experiencias y ensayos en la UE en el tema de vehículos autónomos y viales inteligentes. Entendemos que en el futuro inmediato el controvertido tema del incremento de la masa máxima hasta las 44tn quedará superado dando paso a un debate más global sobre la ordenación de los pesos y dimensiones máximas de los vehículos en base a criterios funcionales.

En otro orden de ideas nos referimos a la necesidad de un "marco estable" de regulación, aspiración permanente de los ciudadanos y esencial, en particular, para la estrategia de las empresas y desarrollo de sus inversiones. Es cierto que la gran incertidumbre en la que vive el mundo de hoy lo pone muy difícil, pero ¿Se podría pensar en una "regulación evolutiva y adaptativa" resultante de una política activa por parte de la Administración pública en base también a un trabajo prospectivo y la colaboración del sector privado?

Finalmente, es claro, que la función de la gobernanza de hoy tiende a ser muy distinta a la de antaño, centrada especialmente en 'controlar e inspeccionar' y que se reconoce la necesidad de la cooperación ciudadana y del sector privado. En este sentido, cabe resaltar que, si bien en una ley de transporte en sentido tradicional el sector privado será un actor principal en base a su contenido económico y empresarial, en una ley de movilidad cobran relieve los espacios propios del interés general y del juicio político. El concepto de movilidad inclusiva, que haga llegar a todas las personas los efectos beneficiosos de un sistema indispensable para el desarrollo de derechos tan básicos como el trabajo, la educación o la asistencia sanitaria y social debe imponerse ante cualquier otra consideración en una sociedad moderna y avanzada socialmente.

Finalmente, se traducen de las bases propuestas la necesidad y el manejo de datos y conocimientos que sobrepasan la capacidad de las Administraciones Públicas de cualquier país. Es imprescindible recurrir a la "meritocracia", en el sentido de la



contribución del entorno técnico y profesional a la elaboración del marco regulatorio y a su desarrollo, sin perjuicio de la existencia de materias estrictamente reservadas a la función pública, como puede ser el caso de las cuestiones de equidad o los problemas relativos a los grupos desfavorecidos en materia de movilidad.

En definitiva, la nueva regulación habrá de discurrir por estos y otros caminos cuya descripción detallada excede del objetivo de este artículo. Pero el ritmo que debe imprimirse a la transformación normativa, y la necesidad de un marco colaborativo del que es expresión el trabajo de la Fundación son sin duda factores que deben priorizarse ante el importante reto que nos hemos impuesto.