

# La necesidad de una Ley de Movilidad moderna y consensuada



## 1. Miguel Ángel Ochoa de Chinchetru

15/12/2021 - 14:06

En los últimos días, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) a través de sus representantes, la ministra o la secretaria general de Transporte, ha manifestado que el proceso de elaboración de la nueva ley de movilidad está prácticamente terminado con un anteproyecto para someterlo próximamente a primera lectura en Consejo de Ministros.

Esta ley viene a sustituir una norma con origen en 1987 que ha quedado superada a pesar de los parches y modificaciones de actualización y transposición que ha tenido y cuya obsolescencia es origen de muchos de los problemas y riesgos que hay en el ecosistema de la movilidad.

Para las empresas de transporte por carretera **es fundamental esta actualización legislativa**, como lo fue para las empresas ferroviarias la regulación, los paquetes ferroviarios por transposición de normas de la UE en el periodo 2012-2017, que normalizó el mercado ferroviario y permitió la firma en 2017 del convenio

entre la AGE y Renfe que resolvió la financiación de todas las obligaciones de servicio público (OSP) que asumen día a día y por el que se garantizaba a Renfe ingresos superiores a 9.000 millones de euros lo que no le impide competir en el mercado desregulado y se internacionaliza.

Es decir, se **precisa cerrar para el modo carretera el mismo proceso regulador que tuvo el modo ferrocarril**: elaborar una regulación nacional acorde con los reglamentos de la UE respetando el principio de subsidiariedad, atendiendo a las necesidades del ciudadano al que sirve, y **una clarificación a largo plazo de la financiación de las obligaciones de servicio público** que asumen las empresas de autobuses con independencia del ámbito geográfico y la distancia que sirven, aprovechando también para lograr una regulación técnica, laboral y fiscal que [resuelva los actuales problemas de las empresas de viajeros y mercancías](#).

Y se considera fundamental el éxito de este proceso porque **más del 52% de la movilidad diaria de los ciudadanos que usan el transporte público para distancias urbana, metropolitana, regional, rural y nacional** lo hacen en autobús y más del 95% de las mercancías que se mueven por transporte terrestre lo hacen por el modo carretera.

¿Puede ordenarse la movilidad futura con una regulación de "cartón piedra" del sector que mueve más del 52% de las personas y más del 95% de las mercancías?

La contestación es obvia: no. Por ello en este momento **es importante que el MITMA proponga para el modo de transporte que más usan los ciudadanos una regulación actual y que mejore el compromiso de digitalización, seguridad, descarbonización, eficiencia de los operadores de transporte**, con un compromiso a largo plazo que favorezca las inversiones necesarias para esa transformación que el mismo sector reconoce necesaria.

Entidades representativas del ecosistema del transporte han publicado trabajos de relevancia en 2021 que deben ser tenidas en cuenta: la propuesta de la Fundación Corell de unas bases para la **Ley General de Movilidad Sostenible**, la **asociación empresarial ATUC** con un profundo trabajo sobre "La movilidad urbana y metropolitana y financiación del transporte público", ambos trabajos presentados en la Comisión de transporte del Congreso de Diputados, y el trabajo de Confebus presentando una "Nueva Estrategia de la

Movilidad" y elaborado por KPMG, concretan esa necesidad para la movilidad de personas y sin olvidar las propuestas técnicas y de intermodalidad en numerosas publicaciones de ASTIC.

Todos ellos de una u otra manera, esperan que el proceso regulador se concrete en una ley que transforme la movilidad y en la que haya **habido participación de todos los incumbentes** y atendiendo sus sensibilidades para lograr la mayor eficacia posible.

El proceso de elaboración del anteproyecto por el MITMA ha sido largo, y durante el mismo ha habido consulta pública previa para la recepción de aportaciones de la sociedad civil. Aparentemente **esta consulta pública cumple con el compromiso de elaborar normas con la participación ciudadana** pero qué el método sea de recepción de aportaciones y no discusión sobre las mismas con sus autores elimina muchas de las virtudes que este método tiene.

A día de hoy, en el que dicen que hay un anteproyecto redactado, **no ha sido atendida de manera adecuada la petición de las asociaciones profesionales de colaborar en ese trabajo, de la forma que es eficaz:** trabajar sobre un documento concreto y en jornadas de trabajo singulares directamente o en el Consejo Nacional de Transporte Terrestre que tiene componentes relevantes, con capacidad de recoger y proponer soluciones específicas. Hay por tanto dudas de que el estado actual del proceso regulador recoja las soluciones a las inquietudes actuales de los transportistas, por lo que la pérdida de esta oportunidad, si se confirma, se recordara muchos años.

**Todas las Administraciones conocen que la sostenibilidad de las empresas de transporte de viajeros y mercancías está muy afectada negativamente por la permanencia de una baja demanda** en los transportes colectivos de personas y por circunstancias puntuales pero que afectan a todas las empresas como son la inflación, la subida del coste del combustible, el retraso en la modificación de determinados aspectos laborales, la inoportunidad de un calendario estricto e imperativo de aplicación de la ley de cambio climático y transición energética y **finalmente, por los mensajes que desde la Administración salen para modificar las cuotas modales ferrocarril/carretera a favor del primero**, que por cierto, si se llevara a cabo en el caso de las mercancías estos planes, se paralizaría el país.

¿Se van a ignorar esos esfuerzos y deseo de colaboración de los empresarios?

El MITMA comunicó, en su momento, que habrá un proceso de Audiencia e información pública posteriormente, **pero ¿servirá para algo una vez elaborado el anteproyecto?**

En los últimos tiempos **distintos países europeos como Francia, Finlandia o Estonia han desarrollado leyes completas que resuelven de una manera equilibrada el funcionamiento de los transportes colectivos** de personas y su financiación cuando no se aplican las tarifas técnicas o cuando se cubren OSP en servicios deficitarios necesarios para garantizar la movilidad en zonas de baja densidad demográfica. Italia en 2019 publicó un Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sostenible. En Alemania, el lander de Berlín ha regulado mediante ley la movilidad. Gran Bretaña ha publicado un documento estratégico 'Bus Back Better' que sitúa al bus en el centro de las soluciones a la descarbonización y lo acompaña de un plan de Medidas de Recuperación 2021-2022.

Todos tienen planes o están ya regulando esta nueva movilidad.

Las empresas de algunos países de Europa como Francia donde se les **ha despejado los riesgos de regulación y financiación nos llevan ventaja**. El ejemplo de la influencia de una buena regulación se observa principalmente en el caso de Francia donde sus empresas transportistas gozan de una buena salud generando riqueza y empleo de calidad en un mercado ordenado en el que se ha logrado una mayor concentración empresarial, regulado la colaboración entre empresas, definida la financiación de todas las OSP en el transporte de personas y se han saneado la eficiencia del sector y sus márgenes empresariales.

Sin embargo en **España tenemos un sector muy desestructurado, sobre todo en la movilidad de las mercancías**, a pesar de ser vital para buen funcionamiento y la competitividad del conjunto de la economía, y con una conflictividad recurrente en cuanto el entorno económico se debilita.

La Fundación Corell aportó en su momento el trabajo de Bases para una Nueva Ley de Movilidad cuyo contenido se puede ver en la web [Fundacioncorell.es](http://Fundacioncorell.es)

El **momento hace necesario recordar alguna de sus propuestas:**

No se puede perder la oportunidad de establecer una regulación del transporte por carretera consensuada con el sector como se hizo con el modo ferroviario. La ley debe de concretar, además de unos principios generales actuales, una propuesta de movilidad ordenada, con apoyo al transporte colectivo de personas y

con cambios sustanciales en el acceso a la actividad de forma que se favorezca la concentración empresarial. Estará orientada a mejorar la calidad de vida del ciudadano, a través de un Sistema Nacional de Transporte con una gobernanza adecuada a la necesidad de una movilidad de personas universal y en términos similares de oferta y precio en todo el territorio. La ley debe regular las condiciones de prestación del modo resolviendo los retos de seguridad, descarbonización, digitalización y recuperación de la actividad. Tendrá una gobernanza que permita la coordinación de las regulaciones de menor ámbito y desarrollar la gestión eficaz de todos los servicios y todas las infraestructuras a través de entidades técnicas de servicios, consorcios, áreas zonales. Debe de ser aspirativa y proponga dentro del Plan Nacional de Movilidad la existencia de títulos únicos de viaje de ámbito estatal para los ciudadanos, sin discriminación, y soportada en una gestión única donde las administraciones están ordenadas, digitalizadas y conectadas entre ellas. Que proponga un sistema que garantice una oferta de calidad en todo el territorio nacional del transporte público de personas como alternativo al vehículo privado. Se hará a través, de un nuevo plan de servicios esenciales y de interés general adjudicados en competencia y bajo un régimen concesional con garantía de financiación de las obligaciones de servicio público que soporte. Un sistema de autoridades con Entidades Titulares del Servicio y Áreas de Prestación de los Servicios más integrales y eficaces en los que se mejore y flexibilice la colaboración entre empresa. Periodos transitorios para la adecuación de las inversiones publico/privadas y la entrada en vigor escalonada de las nuevas obligaciones medioambientales, de los planes de movilidad sostenible de personas, el mapa concesional, las ZBE, las áreas de servicio seguras, las instalaciones complementarias a la electrificación o gasificación del combustible, etc.

La **UE está trabajando en armonizar el transporte por carretera en materia legislativa, técnica y fiscal**, también pondrá normas de comportamiento en materia de emisiones, y adicionalmente trabaja en el área de mercancías en la armonización administrativa y social de los tiempos de trabajo. Tener una regulación actual nos permitirá en el futuro poder defender en la UE el modelo de movilidad que más favorezca el desarrollo y consolidación de nuestra economía y además sentar las bases para hacer atractiva una actividad cuya carencia de profesionales va a poner trabas a un correcto y sostenible desarrollo de nuestra economía.

---

#### ENTIDADES

Miguel Ángel Ochoa de Chinchetru  
Presidente de la Fundación Corell  
<https://fundacioncorell.es/>