

2. CONTEXTO

Para comprender la necesidad de desarrollar esta Estrategia de Movilidad en este momento, es clave situarnos en el contexto actual del sector del transporte y la movilidad, marcado por prioridades medioambientales y tecnológicas a nivel internacional, europeo y nacional, que suponen un cambio de paradigma en el sector, con un fuerte potencial económico, que además se ha acentuado por la pandemia de la covid-19.

2.1. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE

El sector transporte representa el 4,27% del PIB¹ y genera unos 961.600 puestos de trabajo en España², el 5% del empleo total. Es, por tanto, un **pilar fundamental** de nuestra economía. Además, en España se mueven 4 millones de toneladas al día³ y se producen 5.000 millones de viajes en transporte colectivo al año⁴, dedicándose al transporte el 13% del gasto de las familias españolas⁵. Es decir, el transporte garantiza la movilidad de los ciudadanos, responde a la libre circulación de mercancías y constituye una herramienta esencial para incrementar la productividad de las actividades económicas. Influye, además, de forma relevante, en el **día a día de las personas**.

Pero el transporte también tiene externalidades, sobre todo en el ámbito urbano: emite gases de efecto invernadero que contribuyen al cambio climático, emite óxidos de nitrógeno y pequeñas partículas, que afectan a la salud, produce ruido, con-

gestión, ocupación del espacio público, etc. Es importante reducir las externalidades de una actividad tan importante como es el transporte.

2.2. CAMBIO DE PARADIGMA

Desde mediados de los años 80, la política de desarrollo de infraestructuras de transporte aplicada en España nos ha permitido dar un salto cuantitativo y cualitativo sin precedentes en nuestra dotación de infraestructuras. Esta política, no solo nos ha permitido solucionar carencias históricas, sino que nos ha situado entre los países con **mejores infraestructuras de transporte** de Europa y del mundo⁶. A modo de ejemplo, España es el país de la UE que cuenta con más kilómetros de vías de alta capacidad (autovías y autopistas)⁷ y con más kilómetros de ferrocarril de alta velocidad⁸. Por ello, a la vista de este éxito, la convergencia en dotación de infraestructuras con los países del entorno ha dejado ya de ser el reto fundamental que afrontar desde la política de transportes e infraestructuras, y deben ahora priorizarse otros desafíos, como por ejemplo garantizar su conservación y mantenimiento, así como su adaptación tecnológica. desde la política de transportes e infraestructuras, y deben ahora priorizarse otros desafíos, como por ejemplo garantizar su conservación y mantenimiento, así como su adaptación tecnológica.

En la actualidad, el sector del transporte y la movilidad se encuentra en una etapa de grandes cambios, existiendo tres vectores principales de transformación:

1. Contabilidad nacional anual de España por rama de actividad, INE, 2019.
 2. Anuario de estadísticas del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, 2019.
 3. Observatorio del Transporte y la Logística de España, OTLE, 2019.
 4. Estadística de transporte de viajeros, INE, 2019.
 5. Encuesta de presupuestos nacionales, INE, 2019.
 6. según Global Competitiveness Report de 2019 del World Economic Forum, somos séptimos sobre 141 países en el pilar de las infraestructuras, y novenos concretamente en infraestructuras de transporte.
 7. Eurostat, 2019.
 8. Atlas High-Speed Rail, UIC, 2021.

- La necesidad de avanzar en la **descarbonización** de la economía y luchar contra la emergencia climática, resultando imprescindible reducir de manera drástica las emisiones contaminantes del sector transporte en las próximas décadas para alcanzar los objetivos de descarbonización de 2030 y 2050, en tanto el transporte es responsable de casi un tercio de las emisiones nacionales de CO₂.
- La incorporación masiva de la **tecnología** y la digitalización en la movilidad, que está produciendo la aparición de nuevas formas y servicios de movilidad, así como modelos de negocio, y que supone una oportunidad para mejorar la eficiencia del sistema (ajustando oferta y demanda) y la experiencia del usuario.
- La mayor concentración de **población en las grandes ciudades** y zonas pe-

riurbanas, lo que conlleva retos importantes de gestión tanto en estas grandes ciudades (congestión, distribución del espacio público, efectos sobre la salud debidos a la calidad del aire, ruido, etc.), como en las áreas rurales y las ciudades medianas, que se enfrentan a la despoblación y precisan soluciones de movilidad específicas, así como la respuesta a otros retos demográficos como el envejecimiento de la población.

Estas transformaciones han extendido el concepto de **movilidad**, dándole un sentido amplio, que engloba no sólo aquello 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** del transporte en el centro de todo el sistema.

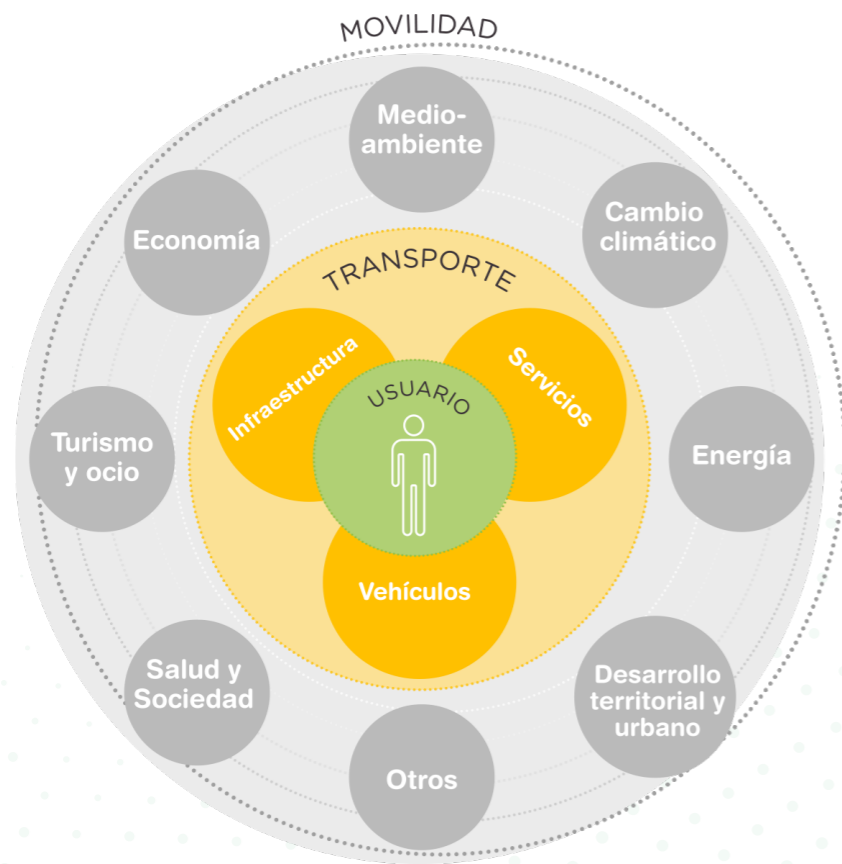


Figura 1. Las relaciones multidisciplinares de la movilidad

Estos cambios que se están produciendo en el sector hacen que el MITMA deba adoptar un **nuevo enfoque** en las políticas de transporte y su planificación. Están surgiendo nuevas prioridades, que van más allá de la provisión de nuevas grandes infraestructuras de transporte, como son dar respuesta a las necesidades cotidianas de movilidad, mejorar la seguridad de nuestras infraestructuras, avanzar en el mantenimiento y conservación de los actuales sistemas, invertir más en digitalización y en medidas blandas centradas en el lado de la demanda y no solo en la oferta (como puede ser la gestión de la demanda), apostar firmemente por la intermodalidad, mejorar la resiliencia frente a crisis, etc. Es decir, dado que tenemos un sistema de transportes puntero, es el momento de **optimizar su uso**.

Esto supone un cambio de paradigma en el MITMA, para pasar de ser un Ministerio centrado en la construcción de infraestructuras y provisión de determinados servicios, a **liderar la política de transportes y movilidad** en su conjunto, incluyendo la sostenibilidad, estando abiertos a la innovación e implicándonos en los nuevos retos, aten-

diendo también a su vertiente social. Las inversiones deben orientarse a proporcionar soluciones a las **necesidades reales de movilidad** de las personas y de las mercancías, priorizando aquellas actuaciones que generen un mayor beneficio social.

Un primer paso hacia este cambio de paradigma es la modificación del nombre del Ministerio, de Ministerio de Fomento a **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana** (MITMA).

Además, este cambio también lo respalda el estudio "Infraestructuras de transporte" de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, **AIReF**. El citado estudio constata el intenso esfuerzo inversor realizado en los últimos 35 años en España, y el fuerte incremento de la demanda derivado de este esfuerzo. Pero la AIReF también propone repensar nuestro modelo de inversiones, poniendo el foco en parámetros de beneficios socioeconómicos para conseguir una provisión eficiente de infraestructuras capaces de satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía y el sistema económico, con un gasto racional de recursos.

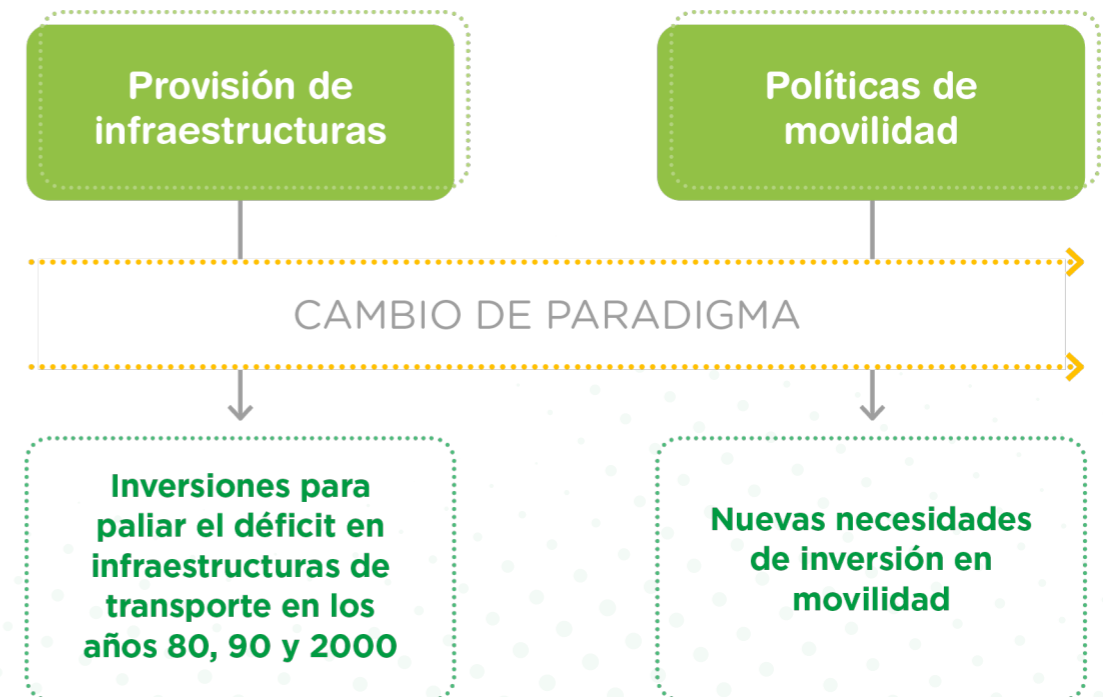


Figura 2. Cambio de Paradigma

Algunas conclusiones del informe AIReF sobre Infraestructuras de Transporte

- España ha construido una red de infraestructuras más extensa que otros países a un coste inferior, pero no siempre se han tenido en cuenta las necesidades de movilidad.
- Los beneficios sociales no siempre compensan los costes de construcción de infraestructuras de transporte, y no ofrecen seguridad cuando el coste de oportunidad de los fondos públicos es elevado.
- Se deben evaluar las actuaciones pendientes, establecer un marco normativo que permita incrementar la intensidad de uso de las infraestructuras y priorizar los proyectos, mejorando qué y cómo debemos planificar.
- La alta velocidad ha supuesto importantes mejoras en tiempos de viaje y ahorros en coste de transporte para todas las regiones, pero ha contribuido a un aumento de las disparidades provinciales. Igualmente, la operación de las líneas de alta velocidad ferroviaria es rentable, aunque con notables diferencias entre los cuatro corredores.
- Pese a que el Cercanías transporta al 90% de los usuarios de ferrocarril en España, y es un modo de transporte asociado a la movilidad cotidiana, la inversión en este modo ha sido insuficiente.
- Se debe redefinir la financiación del transporte metropolitano y crear un mecanismo con criterios de asignación equitativos para el conjunto de las áreas metropolitanas, reflexionando sobre el sistema de reparto de competencias en transporte urbano.

El necesario cambio de paradigma no solo es respaldado a nivel institucional e internacional, sino que, además, está siendo confirmado por recientes encuestas ciudadanas⁹, donde se observa que las preferencias de inversión de la ciudadanía están más relacionadas con la mejora de la movilidad cotidiana (transporte público urbano y movilidad activa), que con la tradicional política de inversiones en redes de carreteras, ferrocarriles o aeropuertos.

Pero el Ministerio no puede impulsar este nuevo enfoque por sí solo, pues el complejo contexto competencial de la movilidad y

su carácter transversal hacen necesario contar con otros actores. Es por tanto necesario adoptar un enfoque integrador basado en la **coordinación y cooperación** de todas las Administraciones públicas involucradas, siempre con el máximo respeto al reparto competencial. En segundo lugar, el desarrollo de políticas de movilidad necesita el aporte del resto de agentes - empresas, academia y sociedad en su conjunto - para lograr consensos integradores y establecer así las bases para el mejor servicio posible a los ciudadanos y a las empresas.

9. BARÓMETRO DE OCTUBRE 2020 - Estudio nº 3296 - del Centro de Investigaciones Sociológicas.

2.3. COMPROMISOS INTERNACIONALES

Como no puede ser de otra manera, la Estrategia de Movilidad está influenciada por las buenas prácticas internacionales, y orientada a la consecución de los objetivos y compromisos contraídos por España a nivel global y europeo.

A nivel global:

- La **Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible** de la ONU (2015) plantea diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas para lograr un mundo sostenible en el año 2030. La Estrategia de Movilidad impacta de manera transversal en catorce de los diecisiete ODS y actúa como catalizador del resto de la Agenda 2030. Los principales ODS a los que impacta plenamente la Estrategia son seis: ODS 11 "Ciudades y Comunidades Sostenibles", ODS 7 "Energía asequible y no contaminante", ODS

3 "Salud y Bienestar", ODS 8 "Trabajo decente y crecimiento económico", ODS 9 "Industria, innovación e infraestructura", y ODS 13 "Acción por el clima". El Gobierno de España ha aprobado en junio de 2021 en Consejo de Ministros la Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030 que supone la hoja de ruta para esta década en el despliegue de la Agenda 2030 en nuestro país y que se presentó en julio de 2021 ante Naciones Unidas, dentro del Examen Nacional Voluntario del Foro Político de Alto Nivel de la ONU. La Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030, plantea dentro de su Política Aceleradora número 2 "Un País que respete los límites del Planeta" la necesidad de fomentar la movilidad sostenible y se incluyen como prioridades de actuación la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y la Ley de Movilidad Sostenible.



Figura 3. ODS a los que impacta la Estrategia de Movilidad

- El **Acuerdo de París** (2015) hoy ratificado por 192 Partes de las 197 que forman parte de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCC) y que entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Es el primer acuerdo a nivel mundial sobre el clima para limitar el calentamiento global por debajo de 2 °C, preferiblemente 1,5 °C, comparado con los niveles preindus-

triales. Para lograr este objetivo sería necesario que las emisiones globales de gases de efecto invernadero alcanzasen su máximo lo antes posible, para luego descender intensamente hasta lograr un mundo climáticamente neutro a mediados de este Siglo XXI. La descarbonización del transporte es fundamental para el logro de estos objetivos.

En el ámbito europeo:

- El **Pacto Verde Europeo** (*European Green Deal*) anunciado por la Comisión Europea en diciembre de 2019, para convertir Europa en el primer continente climáticamente neutro en 2050. El Pacto Verde Europeo es una hoja de ruta con acciones concretas para dotar a la UE de una economía sostenible, donde hayan dejado de producirse emisiones netas de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en 2050, el crecimiento económico esté disociado del uso de recursos, mejore la salud y la calidad de vida de la ciudadanía y no haya personas ni lugares que se queden atrás.
- La **Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente**, que se presentó en diciembre de 2020 y que sienta las bases para que el sistema de transporte de la UE logre su transformación verde y digital y sea más resiliente ante futuras crisis, tratando de conseguir una reducción del 90% en las emisiones para 2050. La estrategia afronta los retos actuales como una oportunidad histórica para que el transporte europeo sea inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible. Para ello se apuesta por una mayor inversión pública y privada en la modernización y ecologización del sector y por reforzar el mercado único.
- En el ámbito de la movilidad urbana, la Comisión Europea está actualmente actualizando el paquete sobre movilidad urbana (*Urban Mobility Package UMP*) de 2013 para que ayude efectivamente a cumplir el objetivo de neutralidad climática de la UE para 2050. El nuevo **Marco de Movilidad Urbana** será el resultado de un proceso de consulta que la Comisión Europea llevó a cabo con los agentes del sector en la segunda mitad del 2021.
- Dentro del Plan de Recuperación de la UE como respuesta al COVID-19 se encuentra el instrumento **Next Generation EU**, dotado con más de 800.000 millones de euros. Uno de cuyos pilares es el Mecanismo de Resiliencia para dar



apoyo a los Estados Miembros en las inversiones y reformas que estén alineadas con las prioridades estratégicas europeas del Pacto Verde y la Digitalización, con el objetivo común de transformar la economía y crear oportunidades y trabajo.

- También se ha reforzado el programa **Horizonte Europa**, para financiar investigaciones en salud, resiliencia y transición verde y digital, y otros programas como el Programa de **Europa Digital** y el **Mecanismo Conectar Europa** (Connecting Europe Facility) para apoyar la inversión en las redes europeas de infraestructuras digitales, de transporte y de energía. Supone otra muestra más del gran impulso europeo a las iniciativas relacionadas con la movilidad sostenible, conectada y resiliente.

Experiencias en otros países:

El MITMA ha realizado un análisis de las políticas y estrategias que están desarrollando los países de nuestro entorno. En términos generales, y salvando las particularidades de cada país, encontramos un **denominador común** en las políticas analizadas, que coinciden además con los vectores del cambio planteados desde el ámbito de la Unión Europea:

- Movilidad para todos los ciudadanos y territorios.
- Transición energética.
- Innovación y desarrollo tecnológico.

Además de estos, la seguridad, el cambio en las políticas inversoras y la conexión con otros países europeos también determinan sus estrategias de movilidad.

Común a todas las políticas de transporte europeas (comunitarias, nacionales, regionales o locales) es la necesidad de un **cambio de paradigma** en la movilidad, considerar el sistema en su conjunto y dejar atrás la visión de la Administración como proveedor de infraestructuras y servicios. Algunas Administraciones ya han dejado atrás los planes de infraestructuras y han comenzado a hacer **planes de transporte o movilidad** más globales y transversales,

como es el caso de Alemania, Austria, Dinamarca, Italia, Suiza o Suecia.

En Francia se encuentra también un buen ejemplo del cambio de paradigma por conferirle a la movilidad una importancia especial al contar con una ley específica. La **Ley de Orientación de la Movilidad de Francia**, fruto de un proceso de participación ciudadana y territorial que se celebró entre septiembre y diciembre de 2017, y, tras un extenso debate parlamentario, fue finalmente aprobada en noviembre de 2019. Esta ley sirve de referente para los países del entorno por ser una norma jurídica de un estado europeo que regula la movilidad en su conjunto. El nuevo marco regulatorio se apoya en cinco áreas de acción: 1) ofrecer soluciones de movilidad a todos los ciudadanos y territorios, 2) impulsar el desarrollo de nuevas soluciones de movilidad, 3) iniciar la transición ecológica de la movilidad, 4) invertir en servicios de transporte cotidianos y 5) asegurar el buen funcionamiento del sector del transporte.



2.4. POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS NACIONALES

A nivel nacional, la Estrategia de Movilidad debe estar alineada con otras estrategias ministeriales que definen políticas sectoriales altamente relacionadas con la política de transportes y movilidad. Entre ellas están la Agenda Urbana Española (AUE), el Marco Estratégico de Energía y Clima, el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica, la Política de la Dirección General de Tráfico en materia de Seguridad Vial, la Estrategia Española de Ciencia, Tecnología e Innovación 2021-2027 o la agenda España Digital 2025.

La **Agenda Urbana Española**, elaborada por el (anteriormente llamado) Ministerio de Fomento y presentada al Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019, proporciona el marco estratégico para orientar el futuro de las políticas urbanas en España y apuesta por un modelo urbano equitativo, justo y sostenible que trata de abanderar una nueva visión del urbanismo. Entre sus objetivos está **favorecer la proximidad y la movilidad sostenible** y recoge una serie de líneas de actuación alineadas con la Estrategia de Movilidad aquí presentada.

Por otro lado, dentro del **Marco Estratégico de Energía y Clima** y del **Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica**, la Estrategia de Movilidad del MITMA ha tenido en cuenta las siguientes políticas sectoriales (en sintonía con la política general del Gobierno), por su gran incidencia en la movilidad, en particular en lo relativo a la reducción de emisiones, mitigación y adaptación al cambio climático del sector transporte:

- **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética** que, entre otras iniciativas, incluye la promoción de movilidad sin emisiones a través de medidas para: (I) establecer zonas de bajas emisiones antes de 2023, (II) facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo; (III) impulsar la movilidad eléctrica compartida, y (IV) mejorar la red de

transporte público, incluyendo la integración multimodal; así como la revisión de las ayudas y medidas que favorezcan el uso de los productos energéticos de origen fósil, el suministro de biocarburantes sostenibles a la aviación, o la apuesta por vehículos de emisiones nulas para lograr en 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de dióxido de carbono.

- **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030**, que fija como objetivo a medio plazo reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) al menos un 23% en 2030 respecto de 1990, como primer hito para alcanzar la neutralidad climática en 2050.
- **La Declaración del Gobierno ante la Emergencia Climática y Ambiental**, derivada del impacto que nuestro modelo de desarrollo ha generado en el sistema climático, a través de la cual se compromete a llevar a cabo 30 líneas de acción de manera prioritaria, y de entre las cuales cinco de ellas en los primeros 100 días de Gobierno.
- El **Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA) 2019-2022**, que incluye medidas de reducción de emisiones de determinados contaminantes en diferentes sectores para el cumplimiento de los objetivos establecidos en la Directiva 2016/2284.
- La **Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo (ELP 2050)**, que marca la ruta que permitirá reducir un 90% las emisiones de gases de efecto invernadero en 2050 con respecto a 1990, mientras que el 10% restante será absorbido por los sumideros de carbono.
- La **Hoja de Ruta del Hidrógeno**: una apuesta por el hidrógeno renovable, para el despliegue de este vector energético sostenible como solución clave para descarbonizar la economía, en particular en modos y medios de transporte donde la electrificación no sea más factible, como: transporte pesado de larga distancia, transporte marítimo, transporte ferroviario o aviación.

- El **Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) 2021-2030**, que constituye el instrumento de planificación básico para promover la acción coordinada frente a los efectos del cambio climático en España. Tiene como principal objetivo evitar o reducir los daños presentes y futuros derivados del cambio climático y construir una economía y una sociedad más resilientes.

No obstante, los objetivos y medidas de los instrumentos legislativos y de planificación a medio plazo deberán ser revisados una vez se aprueben los procedimientos legislativos iniciados por la UE en julio de 2021 —paquete **Fit for 55**— para adaptar sus políticas en materia de energía y clima al nuevo objetivo de reducción conjunta de las emisiones de GEI de un 55% en 2030 con respecto a 1990, frente al previo del 40%.

En el ámbito de la innovación, la **Estrategia Española de Ciencia, Tecnología e Innovación 2021-2027** define seis líneas estratégicas nacionales de I+D+I, siendo una de ellas el área denominada "Clima, energía y movilidad", que incluye una sub-línea específicamente dirigida a la movilidad sostenible. En este marco estratégico, y en colaboración con los diferentes ministerios con actividades en I+D+I, entre ellos el MITMA, se diseñó el **Plan Estatal de Investigación Científica, Técnica y de Innovación 2021-2023**, que apuesta, entre otras medidas, por el impulso a la I+D+I en movilidad y transporte como instrumento para favorecer la transformación de la movilidad y el transporte mediante actuaciones tales como la creación de redes de colaboración y coordinación entre los diferentes actores del ecosistema de innovación en transporte y movilidad o la puesta en marcha de una unidad específica dedicada a la I+D+I en materia de movilidad. Por último, el Ministerio de Ciencia e Innovación, a través de la Agencia Estatal de Investigación ha implementado una nueva modalidad de proyectos interdisciplinares en el área "Clima, energía y movilidad", con especial énfasis en el área temática de *"Smart urban and metropolitan mobility strategies"*.

Además de éstas, existen otras políticas sectoriales de los distintos departamentos ministeriales de la Administración General del Estado (AGE) que inciden en la movilidad, así como políticas de las Administraciones territoriales o locales (como ciertas leyes autonómicas de movilidad sostenible o los Planes de Movilidad Urbana Sostenible -PMUS- a nivel municipal).

Este documento también sustituye a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible elaborada por los anteriores Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino en 2009.

2.5. POTENCIAL ECONÓMICO DE LA NUEVA MOVILIDAD

El potencial económico de la nueva movilidad es grande. La adaptación del sector transporte a los nuevos retos de sostenibilidad y digitalización generará múltiples oportunidades de negocio, creación de empleo y riqueza. Los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia serán un pilar fundamental para desplegar este potencial.

Una de las áreas con mayor capacidad de crecimiento es la de los vehículos eléctricos y conectados. Ya antes de la pandemia, algunas publicaciones estimaban su potencial económico y social a nivel mundial en siete billones de dólares para 2050. En España, se preveía un aumento del 15% en el PIB de esta área para 2030. Este potencial económico se ha reforzado y acelerado después de la pandemia, motivado por las recientes directrices europeas.

En este sentido, dentro del Plan de Recuperación destacan los Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE). El primero de ellos, aprobado en julio de 2021 por Consejo de Ministros, el **PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado**, hace precisamente referencia a esta área. Su objetivo es crear en España el ecosistema necesario para el desarrollo y fabricación de vehículos eléctricos y conectados a la red y convertir a España en el *Hub* Europeo de electromovilidad. Para ello se invertirán más de 24.000 millones de euros en el período 2021-2023, de los cuales 4.300 provienen del sector público. Las actuaciones de la Estrategia de Movilidad en el ámbito de la movilidad eléctrica y co-



nectada están destinadas a complementar lo previsto en dicho PERTE.

Otro sector con gran potencial económico es el aéreo, por lo que actualmente se está trabajando en aprobar el **PERTE Aeroespacial**. Por otra parte, también se espera un crecimiento de las oportunidades de negocio relacionadas con la digitalización del transporte y con soluciones de mejora del transporte en las ciudades. Por ejemplo, algunas publicaciones estiman que los ingresos mundiales por nuevos servicios de movilidad digitales (movilidad a demanda, vehículos a demanda, y nuevos modelos de propiedad) podrían superar el billón de euros en 2030.

Este potencial económico representa una enorme oportunidad para el tejido empresarial y de innovación español. España dispone de una red de infraestructuras excelente, tanto física como digital, de una posición líder en ensamblaje y componentes de automoción y en el lanzamiento del 5G, así como de un tejido competitivo de empresas en el sector de máquina-herramienta, productos del acero, químico, y equipamientos móviles, entre otros. También cuenta con ciudades líderes en el proceso de transformación medioambiental y digital. Existe además una capacidad de crecimiento de nuestras empresas tecnológicas (*start-ups*, micromovilidad, automoción, etc.).

El MITMA quiere aprovechar estas grandes capacidades españolas, y apoyar a empresas y emprendedores, impulsando los sectores económicos españoles asociados a la nueva movilidad descarbonizada y/o conectada, para que sean **parte influyente de las soluciones** a nivel global y para, entre todos, desplegar el gran potencial. La Estrategia quiere identificar y apoyar proyectos en el ámbito del vehículo eléctrico, baterías, vehículo conectado, drones, gestión de infraestructuras, infraestructura de carga, desarrollo de nuevas alternativas de movilidad sostenible, adaptación del sector de automoción al nuevo paradigma, impulso a la bicicleta, etc.

Se trata, por una parte, de trabajar en soluciones tecnológicas que permitan una mejor adaptación entre la oferta y la demanda de transporte (debe destacarse

que las mayores ineficiencias energéticas se dan por la existencia de servicios de transporte infrautilizados) y, por otra parte, establecer los ámbitos y proyectos relacionados con los vehículos, con las infraestructuras y con la relación entre ambos, en los que España pueda tener un **papel relevante**. Todo ello con un enfoque de sostenibilidad.

Es importante además que todos los sectores productivos consigan **adaptar su modelo de crecimiento** al nuevo futuro de la movilidad.

2.6. COVID-19 Y RECUPERACIÓN

La pandemia de la Covid-19 ha traído consigo una profunda crisis sanitaria que ha provocado una severa crisis económica y social en todo el planeta. En concreto, la pandemia ha tenido un **impacto extraordinario en la movilidad**, con un descenso sin precedentes en el número de desplazamientos. De manera diversa según los modos o segmentos de transporte, la crisis ha afectado notablemente al sector de la movilidad, que se encuentra a fecha de este documento (finales de 2021) todavía recuperando niveles de actividad tanto de oferta como de demanda previos a marzo de 2020, fecha del primer impacto de la pandemia.

Claramente la movilidad de **viajeros** es la que se ha visto más afectada, sobre todo en el ámbito interurbano debido a los confinamientos y las medidas sanitarias. Dentro de este, el modo que ha recibido un mayor impacto es el aéreo, al tener un mayor componente internacional, y debido tanto a las restricciones de movilidad como a la necesidad de realizar cuarentenas o pruebas diagnósticas en muchos países. Y, en lo relativo al transporte de **mercancías**, este ha tenido un mejor comportamiento que el transporte de viajeros durante la crisis sanitaria, que es reflejo también del esfuerzo enorme que ha hecho el sector para garantizar el abastecimiento del país en los momentos más complicados de este periodo.

La pandemia ha obligado al MITMA a implementar medidas para la gestión del transporte y la movilidad que han reque-

rido una colaboración institucional sin precedentes, y que han afectado a la oferta y la demanda de transporte de viajeros, a la prevención y protección de trabajadores y usuarios del transporte contra el virus, y a garantizar el abastecimiento a la población. Estas medidas han significado sustanciales restricciones a la movilidad de la ciudadanía y han ocasionado importantes afecciones en la actividad económica en su conjunto, lo que ha llevado al Gobierno a adoptar en estos meses medidas significativas para asegurar el mantenimiento del tejido empresarial y el empleo. Toda la actividad del Gobierno de España en general, y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en particular, durante la gestión de la crisis serán una pieza valiosa para preparar mejor nuestros sistemas de transportes para luchar contra futuras crisis; es decir, para mejorar la resiliencia de nuestra economía.

La pandemia de la Covid-19, ha puesto de manifiesto, además, el **papel crucial de la movilidad** en nuestras vidas, y de la importancia de todo el sistema de transportes, tanto de viajeros como de mercancías, para garantizar el acceso y el mantenimiento de los servicios esenciales y el abastecimiento de material sanitario y de primera necesidad. La crisis ha puesto de manifiesto también la necesidad de abordar la seguridad en los transportes desde una perspectiva también sanitaria.

Por último, la pandemia ha acelerado cambios en las **pautas de movilidad**, que ya venían observándose: desde el incremento de la movilidad activa (peatones y bicicletas), hasta el aumento de los repartos de mercancía en ámbitos urbanos como consecuencia del auge del comercio electrónico, pasando por una mayor aceptación y uso de las tecnologías y soluciones digitales que facilitan la movilidad o el mayor uso del vehículo privado, y por un incremento notable de soluciones que hacen menos necesaria la movilidad, como el teletrabajo.

También ha puesto en evidencia la necesidad de mejorar la **calidad de vida en las ciudades**, mejorando la calidad de su aire

con el fin de evitar los perjuicios que las emisiones contaminantes y las pequeñas partículas producidas en gran medida por el transporte causan en la salud de las personas. De igual manera ha crecido la concienciación sobre la necesidad de avanzar de forma urgente en la descarbonización de la economía y el transporte y se ha reavivado el debate sobre el uso de espacios en las ciudades. En definitiva, se demandan ciudades más saludables y "más amables", con más espacios para el peatón y menos para el vehículo privado.

Las Administraciones Públicas deben trabajar en convertir en estructurales los cambios más positivos, y en mitigar otras tendencias más negativas para que sean coyunturales, como la mayor utilización del vehículo privado de motor en la movilidad cotidiana en lugar del transporte público. El MITMA trabajará para seguir fomentando el transporte público y colectivo como columna vertebral de la movilidad en España y evitar derivar hacia la utilización masiva del vehículo privado de motor, para evitar dar pasos atrás en materia de movilidad sostenible.

Con el objetivo de acelerar la recuperación económica post Covid-19 la UE ha asignado a España en el marco de su Plan de Recuperación Europeo (*Next Generation EU*), y bajo los principios de las políticas europeas, en particular el Pacto Verde Europeo, la revolución digital y la resiliencia, un total de 69.528 millones de euros en transferencias directas. Esta cantidad se destinará a las inversiones y reformas que el Gobierno de España ha definido en el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**, que incluye entre sus prioridades un auténtico plan de choque, con medidas concretas para lograr un gran avance y aumentar el potencial del sector del transporte y la movilidad y que se detalla en el Capítulo 8 Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

El transporte es una actividad esencial

Más de **900.000** empleos

Más del **13%** del gasto en los hogares

5.000 millones de viajes en transporte colectivo al año

