

6. EL PAPEL DEL MITMA

Las políticas de movilidad, por su carácter transversal, requieren ahora más que nunca de la **coordinación y cooperación** entre todas las Administraciones públicas y otros agentes involucrados (sectores de actividad, academia, centros de investigación, sociedad civil, sindicatos, etc.).

Las competencias en el ámbito de la movilidad en España son muy variadas, y se reparten mayoritariamente entre las que corresponden al Estado -las relacionadas con el transporte interurbano- y las de las CCAA y municipios -referidas al transporte en el ámbito de cada Comunidad Autónoma-, siendo precisamente estas últimas en las que se enmarca la mayoría de las necesidades cotidianas de movilidad de la ciudadanía, así como la distribución urbana de mercancías.

El MITMA, con sus competencias en transporte, debe ser el Ministerio que diseñe y coordine la política de movilidad y transportes a nivel estatal, dando cumplimiento a los acuerdos internacionales firmados en la materia, y debe facilitar la coordinación de las políticas de movilidad territoriales. El MITMA pretende tener un **enfoque integrador** en la movilidad en España:

- En aquellas iniciativas donde el MITMA **ejerce sus competencias**, consultando a las Administraciones y sociedad, éste implementará las medidas concretas de actuación recogidas en el Anexo 1 al presente documento, adquiriendo un compromiso para acometer estas medidas.
- En aquellas iniciativas donde el MITMA tiene **competencias compartidas**, éste planteará propuestas para el debate, ofreciéndose como coordinador para la búsqueda de consensos, facilitador y catalizador del cambio.

Con esta filosofía, el presente documento ha sido compartido con los otros 21 ministerios del Gobierno antes de su publicación y se han recibido aportaciones. La Estrate-

gia de Movilidad se presentó además a las Comunidades Autónomas en la Conferencia Nacional de Transportes convocada en septiembre de 2020, en el Consejo Asesor de Medio Ambiente en marzo de 2021 y también a la Federación Española de Municipios y provincias (FEMP).

El MITMA pretende también ser un impulsor de la innovación, intentando adelantarse a los cambios tecnológicos para incluirlos en la regulación y que ésta no se convierta en un freno a la innovación.

Los principales desafíos previstos para el desarrollo de este planteamiento integrador e inclusivo entre Administraciones y con la sociedad, pueden ser:

- Mantener **coherencia** con los planes de movilidad y los documentos estratégicos elaborados por otros Ministerios y otras Administraciones territoriales (regionales y locales).
- Convertir en parte fundamental de la Estrategia a todas las Administraciones involucradas, incluyendo a gestores y personal público, de tal manera que reconozcan **como propios sus objetivos y principios**. El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia será un gran aliado en esta labor.
- Implicar a las organizaciones y agentes sociales para que **interioricen el nuevo paradigma** de la movilidad y puedan transmitirlo al resto de los ciudadanos.
- La creación de procesos de **participación pública** más allá del estricto cumplimiento de la normativa al respecto, promoviendo la implicación activa de los ciudadanos.
- Dar **soluciones específicas** a las necesidades de movilidad reales de cada territorio.
- Potenciar una nueva **gobernanza horizontal** para que en la toma de decisiones se tengan en cuenta los problemas cotidianos de la movilidad.

Además, el MITMA, para poder impulsar la transformación disruptiva en el sector del transporte, debe comenzar por transformarse internamente, con cambios de competencias, organización y cultura, para lograr una **transformación digital** completa. De ahí que a los Ejes de la Estrategia se haya añadido un Eje final, el Eje 9, que recoge la evolución y transformación cultural que debe tener el MITMA.

6.1. HERRAMIENTAS DEL MITMA

El MITMA cuenta con diversos instrumentos para poder desarrollar una política de movilidad nacional:

- La **regulación**, como la capacidad de impulsar textos legales y de desarrollar, por sí mismo o junto con el resto de los Ministerios, normativa en los ámbitos en los que la Administración General del Estado tiene competencias. En este sentido, la futura Ley de Movilidad Sostenible se describe en el capítulo 7.

- Un **alto presupuesto de inversión**, que se puede asignar a la ejecución de las distintas iniciativas y reorientar hacia la consecución de los objetivos y principios de la Estrategia de Movilidad. Destaca el papel que tendrá el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España y que se detalla en el capítulo 8.
- Las **empresas y entidades públicas vinculadas al MITMA** que, como gestores de infraestructuras, proveedores y operadores de servicios, tendrán un papel esencial a la hora de cumplir los objetivos de la Estrategia y actuarán como "punta de lanza" en muchas de ellas, tal y como se detalla en la siguiente sección 6.2.
- **Instrumentos de coordinación y cooperación** entre Administraciones y con la sociedad. Al respecto se hará una descripción en detalle en el capítulo 9.



Figura 17. Las herramientas y papel del MITMA

6.2. ENTIDADES DEL MITMA COMO "PUNTA DE LANZA" DEL CAMBIO

El MITMA tiene adscritas un número relevante de entidades y empresas que, sin formar parte en algunos casos del entramado puramente administrativo, tienen una función esencial en la movilidad. Algunas son entidades gestoras de infraestructuras, como Aena en el caso de los aeropuertos de interés general; Adif y Adif-Alta velocidad como gestores de la red ferroviaria de interés general; o Puertos del Estado como gestor del sistema portuario de interés general. Otras de las entidades adscritas son prestadoras de servicios, como Enaire, que provee los servicios de navegación aérea, o Renfe, operadora y prestadora de servicios ferroviarios, tanto de viajeros como de mercancías. Y otras, como AESA, SASEMAR y AESF lideran la supervisión de la seguridad.

Estas entidades adscritas al MITMA actuarán como **punta de lanza** de este nuevo enfoque en el ámbito de la movilidad. Principalmente promoviendo las medidas concretas para alcanzar los objetivos de esta Estrategia, y también estableciendo la hoja de ruta para la aplicación de éstas y otras medidas que se definan en sus correspondientes ámbitos y planes posteriores, que permitan el avance hacia una movilidad más eficiente, segura, inclusiva y sostenible.

6.3. COLABORACIÓN CON EL SECTOR PRIVADO

Los rápidos avances en tecnología y los cambios en las pautas de movilidad han generado incertidumbres en el sector del transporte en general, acentuadas en el sector público en particular, donde generalmente la velocidad de adaptación es menor. Se prevé además que estos avances crezcan de forma exponencial, siendo los efectos sobre la sociedad difíciles de estimar.

Por tanto, es imprescindible rediseñar el planteamiento, el alcance y los procedimientos de actuación de la Administración, como defensor de derechos y de la igualdad, pero también como planificador y gestor de servicios públicos en una economía de mercado eficiente. Dicho objetivo dual exige 1) por un lado, un papel de **garante de derechos**, como la seguridad de los usuarios o el mantenimiento de puestos de trabajo, y 2) por otro, reequilibrar la posición institucional de la Administración y las empresas, facilitando un desarrollo de la actividad económica **libre de cargas u obstáculos innecesarios** y sin interferir en el espíritu innovador del sector privado.

Será crucial el papel de la Administración, y en particular del MITMA, fomentando la participación del sector privado en la regulación, en la normalización de materias complejas y que excedan el ámbito de conocimiento de la Administración o generen grandes incertidumbres. Para ello, se han creado y se seguirán creando e impulsando comisiones y foros, que aglutinen a los distintos sectores que participan en la movilidad y el transporte y a las distintas administraciones. El MITMA también participará en comisiones creadas por terceros.