

9. GOBERNANZA

En línea con el papel que el MITMA quiere tener en el ecosistema de la movilidad que se ha descrito en el presente documento en su sección 2.1 Cambio de paradigma y capítulo 6. El papel del MITMA, la gobernanza de la estrategia será uno de los pilares claves en la actividad del MITMA en los próximos 10 años. En el marco de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada se definen por ello unos instrumentos de coordinación y cooperación con las Administraciones y con la sociedad en su conjunto, además de una unidad interna de gestión de la estrategia u Oficina de la Estrategia de Movilidad y unos indicadores de seguimiento.

9.1. INSTRUMENTOS DE COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada requerirá el desarrollo de más de 150 medidas, cada una con un alcance y unas afecciones particulares. Actualmente existe un grupo de trabajo del MITMA por cada eje que se encarga de su desarrollo e implementación. Como se ha mencionado, la Estrategia plantea una duración de 3 años con carácter general para todas las medidas, tras los cuales se revisarán. Es probable que cada medida requiera un ritmo diferente de avance y los resultados finales tendrán plazos diferentes.

La gran diversidad de medidas y su interrelación, hace necesario un gran esfuerzo en el seguimiento de sus avances, así como en garantizar su coherencia y aplicabilidad en el tiempo. Este seguimiento debe realizarse de forma continua y en tiempo real a lo largo de la implantación de la Estrategia, para poder corregir y subsanar posibles carencias.

Además, las competencias en el ámbito de la movilidad en España están muy distribuidas, tal y como ya se ha indicado anteriormente. Es por ello por lo que se precisa de una estrecha colaboración interadminis-

trativa, con el fin de consolidar y alinear sinergias en los esfuerzos de transformación y optimizar los resultados de la Estrategia.

El marco de gobernanza para el seguimiento de resultados, a través de una estructura administrativa y de gestión, consta actualmente de cuatro niveles:

- **Grupo de Trabajo Interministerial** para coordinar la elaboración del Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, dependiente de la CDGAE: compuesto por representantes de los Ministerios implicados en mayor medida en la Estrategia de Movilidad. Estos son los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; de Hacienda; del Interior; de Industria, Comercio y Turismo; para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico; y de Asuntos Económicos y Transformación Digital.
- **Conferencia Sectorial de Transporte:** integrada por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y los Consejeros de Transporte de las Comunidades Autónomas.
- **Instrumento de participación con ayuntamientos:** grupo de trabajo específico formado por el MITMA y representantes de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).
- **Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles:** como órgano consultivo en materia de movilidad y transportes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, los usuarios y las administraciones públicas.



Figura 18. Instrumentos de gobernanza de la Estrategia

A medio plazo, si existe el adecuado consenso político, la Ley de Movilidad Sostenible propondrá la creación de un **Sistema Nacional de Movilidad Sostenible**, con un enfoque similar a otros Sistemas Nacionales, como el Sistema Nacional de Protección Civil, el Sistema Nacional de Salud, o el Sistema para la Autonomía y Atención a la Dependencia, como instrumento de cooperación y coordinación para facilitar el ejercicio del derecho a la movilidad integrando la actividad de las autoridades con competencias en transportes y movilidad de todas las Administraciones Públicas. Este Sistema facilitará el ejercicio cooperativo, coordinado y eficiente de las competencias distribuidas por la doctrina constitucional entre las Administraciones Públicas, a la luz de las nuevas circunstancias y demandas sociales, al interconectar de manera abierta y flexible la pluralidad de servicios y ac-

tuaciones destinados al objetivo común y propiciando la sostenibilidad económica, social y medioambiental.

Para ello el SNMS se instrumentará a través de:

- La **Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes**: órgano de cooperación destinado a la gobernanza del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, que tiene por finalidad contribuir a una actuación eficaz, coherente y cooperativa de las administraciones competentes en materia de transportes y movilidad, con representación tanto de la Administración estatal como de las Comunidades Autónomas y de las entidades locales.
- El **Consejo Superior de Movilidad y Transportes Sostenibles**: órgano consultivo en materia de movilidad y trans-

portes en sus diferentes aspectos, que pretende servir de cauce institucional de participación y cooperación entre los sectores económicos, las organizaciones sociales, los usuarios y las administraciones públicas.

- El **Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM)**: instrumento digital para garantizar la disponibilidad de la información relativa a la movilidad, generada a partir de los datos proporcionados por las administraciones públicas, los operadores de transporte y los gestores de infraestructura, entre otros.
- Junto a los anteriores instrumentos del SNMS, existen además documentos dirigidos a establecer el marco de orientaciones para la planificación de una movilidad sostenible. Destacan:
 - » El **Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS)** y sus documentos complementarios: el primero es el documento que establecerá el marco esencial de orientaciones sobre movilidad sostenible o condiciones orientativas de una planificación y gestión sostenible del transporte y la movilidad. Además, se contará con documentos de directrices metodológicas y guías de buenas prácticas, que complementarán al DOMOS de forma que contribuyan al desarrollo de una nueva cultura de la movilidad segura, saludable y sostenible.
 - » El Instrumento de **Planificación Estratégica Estatal en Movilidad (IPEEM)**, que será el documento al que se evolucione desde la presente Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 y sus equivalentes planes estratégicos de Comunidades Autónomas;
- Los **planes de movilidad sostenible** de entidades locales, grandes centros de actividad y planes de movilidad sostenible al trabajo.

9.2. OFICINA DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD

En el ámbito interno del MITMA, la coordinación general de la Estrategia de Movilidad se llevará a cabo a través de la Oficina Técnica de la Estrategia de Movilidad, que depende de la Secretaría General de Transportes y Movilidad. Las funciones de esta nueva oficina son:

- **Preparación, coordinación y lanzamiento** de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.
- **Dinamización, coordinación, seguimiento y evaluación de las medidas** contenidas en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, tanto de carácter administrativo como técnicas y regulatorias. Para el seguimiento de las medidas, se encargará de la definición de indicadores de seguimiento específicos cuando resulte adecuado (los indicadores generales se enumeran a continuación). También llevará a cabo la elaboración de informes de evaluación sobre la evolución de las medidas y sus resultados y la elaboración de propuestas de mejora.
- **Coordinación** de las actuaciones de los **distintos agentes implicados** en el desarrollo de la Estrategia, tanto en el ámbito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y sus empresas adscritas, como para garantizar la alineación de la Estrategia con las actividades de otros Ministerios y la colaboración con otras Administraciones, sector privado y otros actores.
- Facilitación de la implementación de la Estrategia a través de **actividades de coordinación** de grupos de trabajo, reuniones periódicas, etc.
 - » Coordinación de la mesa de empresas adscritas al MITMA para el impulso de la Estrategia.
 - » Coordinación de la mesa de colaboración con otras Administraciones.
 - » Coordinación de otros grupos de trabajo que puedan crearse.

- Ejercer de **secretariado del Grupo Interministerial** para la redacción de la Ley de Movilidad Sostenible.
- Colaboración con la SG de Información, Comunicación y Transparencia y con el Gabinete de Prensa en la elaboración e implantación de la **estrategia de comunicación** ligada a la Estrategia de Movilidad.
- Apoyo a las **labores de difusión** de las actuaciones realizadas en los distintos foros, contemplando tanto la comunicación hacia el exterior del Ministerio, como la comunicación interna dentro del Departamento y sus empresas adscritas.
- **Dinamización del cambio cultural** en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana derivado de la aplicación de la Estrategia, en coordinación

con el Plan de Comunicación Interna del Departamento.

9.3. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LA ESTRATEGIA

Para el seguimiento y evaluación de las medidas de la Estrategia se ha establecido un doble nivel de indicadores:

- **Indicadores generales de la movilidad:** pretenden reflejar el comportamiento de las distintas facetas de la movilidad y su evolución en el tiempo. Son indicadores "macro", que permiten detectar tendencias y realizar diagnósticos, para mantener la Estrategia alineada con la situación de la movilidad a lo largo del tiempo.
- **Indicadores específicos de seguimiento y evaluación de las medidas:**

son, en cambio, indicadores de resultado, enfocados a medir el avance en el progreso de las distintas medidas concretas de la Estrategia y, en lo posible, el impacto de cada medida. Dada su especificidad, no son objeto del presente documento.

Como indicadores generales de la movilidad se han definido un total de **15 indicadores**, procedentes de fuentes oficiales, que se medirán con carácter anual. Estos indicadores se recogen en el **Anexo 2** de este documento, donde se incluyen los últimos valores publicados (2020, o generalmente 2019). Para algunos indicadores con datos de 2020, donde la diferencia es relevante, se ha incluido además el valor de 2019, escenario previo a la pandemia de la Covid-19, para utilizar datos comparativos de partida más adecuados. Los indicadores específicos de seguimiento de las me-

didias se diseñarán durante las primeras fases de implementación de la Estrategia y permitirán evaluar el avance de las líneas de actuación y el grado de cumplimiento de los objetivos de los ejes.

Para ciertos ámbitos de actuación de la Estrategia no se han definido indicadores generales concretos en el Anexo 2, como por ejemplo para las nuevas tendencias en movilidad, especialmente en entornos urbanos (penetración de soluciones de micromovilidad, penetración de la movilidad compartida, etc.). Se debe a que no se han identificado indicadores oficiales uniformes para el territorio y con la suficiente robustez para su inclusión en este documento. En dichos ámbitos, desde el MITMA se trabajará en la promoción de nuevos indicadores que se irán integrando en el Observatorio del Transporte y la Logística de España (OTLE).

