



**es.movilidad**

# Estrategia de Movilidad

segura · sostenible · conectada · 2030

## Resumen ejecutivo



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA



**es.movilidad**  
segura · sostenible · conectada

#es.segura

#es.sostenible

#es.conectada

#es.paratodos

#es.elfuturo

#es.tuya



El sector transporte representa el 4,53%<sup>1</sup> del PIB y genera unos 812.000<sup>2</sup> puestos de trabajo en España (4,5% del empleo total), siendo un pilar importante en nuestra economía. El sector se encuentra ante una etapa de grandes cambios, motivados fundamentalmente por la **introducción de la tecnología** en la movilidad, por la necesidad de avanzar hacia la **descarbonización de la economía**, y por la mayor **concentración de población en las grandes ciudades y zonas periurbanas**, con sus implicaciones en congestión, salud de las personas (calidad del aire, ruido) y despoblación del mundo rural.

La política de desarrollo de infraestructuras aplicada en España desde mediados de los años 80 ha permitido dar un salto cuantitativo y cualitativo sin precedente. Esta política, enfocada en el aumento de la dotación de infraestructuras, no solo ha permitido solucionar carencias históricas que acumulaba el país, sino que ha formado **uno de los mejores sistemas de transporte del mundo**<sup>3</sup>.

No obstante, los mencionados cambios tecnológicos han impulsado el concepto de *movilidad*, un concepto más amplio que engloba no sólo aquello que es 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 en el centro de todo el sistema**.

El potencial económico del nuevo concepto de movilidad es grande: en España, se prevé un importante aumento de las áreas de conectividad, electrificación y coche eléctrico en el PIB en los próximos 10 años<sup>4</sup>. A esta realidad, se une el deber de los poderes públicos de luchar por un sistema de transportes sostenible y resiliente para las generaciones futuras y de garantizar la movilidad cotidiana de los ciudadanos.

Por tanto, para sacar el máximo partido de nuestro sistema de transportes puntero, es necesario un nuevo enfoque en las políticas y su planificación. Esto supone un **cambio de paradigma en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)**, para pasar de ser un Ministerio centrado en la provisión de infraestructuras a planificar la movilidad en su conjunto. Un primer paso hacia este cambio de paradigma es el cambio de nombre del Ministerio de Fomento a Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Pero las competencias en el ámbito de la movilidad se reparten entre la Administración General del Estado (AGE), las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, y están interrelacionadas. Además, dentro de la AGE, diferentes departamentos ministeriales desempeñan funciones que afectan directa o indirectamente



*“El nuevo enfoque de las políticas y su planificación supone un cambio de paradigma en el MITMA, para pasar de ser un Ministerio centrado en la provisión de infraestructuras a planificar la movilidad en su conjunto”*

<sup>1</sup> Contabilidad nacional anual de España por rama de actividad para 2017 ([www.ine.es](http://www.ine.es))

<sup>2</sup> Anuario de estadísticas del Ministerio de Empleo y Seguridad Social 2017

<sup>3</sup> [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf)

<sup>4</sup> Por ejemplo, Nissan prevé que las áreas mencionadas serán el 15% del PIB en 2030 (a partir de estudios de Accenture, SBD y Parlamento Europeo)

a la movilidad. El MITMA, por tener competencias en transporte en el territorio nacional, es el actor adecuado para dirigir las nuevas políticas de movilidad en España, con un enfoque integrador y homogeneizador, con la **coordinación y cooperación de todas las Administraciones públicas**. Además, los organismos, entes y entidades del Grupo MITMA, como son ADIF, AENA, Puertos del Estado, Renfe Operadora, ENAIRE, SASEMAR, y el CEDEX, entre otros, servirán de punta de lanza del cambio.

También se hace necesario en esta planificación contar con el sector privado, la academia, sindicatos, asociaciones

empresariales, organizaciones de la sociedad civil, etc., para tener en cuenta las distintas perspectivas y crear una base de conocimientos compartidos. El MITMA apuesta por desempeñar un papel dual para ser catalizador de la innovación, a la vez que mantiene su función de garante de derechos (seguridad de los usuarios, calidad del servicio, aspectos laborales, etc.).

Y como pieza imprescindible, dado que el centro de la movilidad es el usuario, y que los proyectos de transporte inciden directamente en la vida de las comunidades donde se ejecutan, esta planificación debe basarse en un proceso de participación pública

*“La Estrategia de Movilidad tendrá un enfoque integrador y homogeneizador, con la coordinación y cooperación de todas las Administraciones públicas. Además, llevará a cabo un Diálogo Abierto de Movilidad para considerar a todos los actores involucrados ”*

abierto y transparente, buscando la implicación real por parte de la ciudadanía (*public engagement*). Para tener a todos los actores en cuenta, la Estrategia llevará a cabo un **“Diálogo Abierto de Movilidad”**.

Estos aspectos se han acentuado durante la reciente pandemia del COVID-19, destacando la importancia de tener un sistema de transportes resiliente, coordinado en los distintos niveles, flexible y dinámico, y de tener en cuenta el papel del sector y, especialmente, las necesidades del usuario. Además, esta pandemia ha impulsado y consolidado nuevos hábitos de movilidad que ya se estaban produciendo (movilidad saludable, teletrabajo, *e-commerce*), así como la digitalización. El MITMA debe actuar e implicarse para que los nuevos hábitos nos lleven hacia una movilidad más segura, más sostenible y más conectada.

Con esta filosofía, y con base en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y las experiencias internacionales y europeas, el MITMA diseña **es.movilidad, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada**, cuya visión es **“hacer de la movilidad un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico”**, teniendo como horizonte 2030. La Estrategia de Movilidad se sustenta, como su nombre indica, en tres pilares o principios básicos:

- La **Seguridad**: en los desplazamientos, garantizando una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad. Engloba la seguridad de las infraestructuras, seguridad operacional, seguridad en casos

de emergencia y crisis, seguridad contra actos ilícitos y ciberseguridad. **(MOVILIDAD SEGURA)**.

- La **Sostenibilidad**: priorizando la movilidad cotidiana, la equidad económico-social, la eficiencia energética, y la lucha contra el cambio climático; minimizando la contribución del transporte a las emisiones contaminantes, tanto de viajeros como de mercancías; fomentando los modos limpios, la “economía circular”, la “resiliencia climática” y la movilidad universal. **(MOVILIDAD SOSTENIBLE)**.

- La **Conectividad**: desde tres vertientes: 1) la digitalización y el avance tecnológico, gran oportunidad para la transformación del sector transporte, 2) la conectividad con Europa y el mundo, y 3) la conectividad multimodal. **(MOVILIDAD CONECTADA)**.

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada se estructura en nueve ejes, que se desarrollan a través de líneas de actuación y medidas concretas, existiendo diversos grupos de trabajo horizontales en el MITMA trabajando en estos ejes.



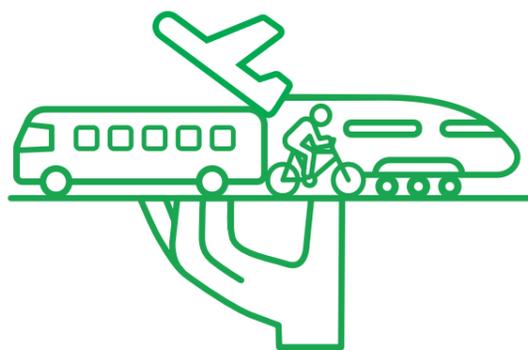
*“Los principios básicos de la Estrategia son la Seguridad, la Sostenibilidad y la Conectividad, estructurándose en nueve ejes con más de 40 líneas de actuación y más de 150 medidas concretas”*

# Ejes de la Estrategia de Movilidad



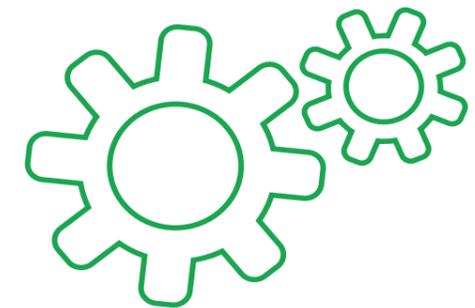
## Eje 1 - Movilidad para todos

El EJE 1 se centra en proporcionar **soluciones de movilidad pública accesibles y asequibles** para todos los ciudadanos y en todos los territorios, incidiendo en la **movilidad cotidiana** y la movilidad inclusiva. Para ello, se realizará un **inventario de Planes y Estrategias de Movilidad** de las distintas Administraciones y se velará por la **integración de la movilidad en la planificación urbanística**; se propondrán **medidas incentivadoras al abandono del coche privado** en la movilidad urbana y al uso de **medios saludables**; se tratará de **optimizar los medios de transporte colectivos y compartidos** en el ámbito interurbano y rural con acceso a todos los ciudadanos; se plantea **revisar las obligaciones de servicio público (OSP)** aplicando criterios de coordinación e intermodalidad; se apostará por una **accesibilidad universal** a las infraestructuras y los transportes; y se avanzará hacia la **liberalización del transporte ferroviario de viajeros**.



## Eje 2 - Nuevas políticas inversoras

La necesaria transición desde la política de inversión en infraestructuras a una política de inversión en movilidad supone definir **nuevos criterios de priorización de inversiones** para obtener los mayores retornos sociales. La **planificación y gestión estratégica de la red ferroviaria y viaria** tienen especial relevancia en el EJE 2, principalmente ante la necesidad de culminar la tramitación de la Estrategia Indicativa Ferroviaria, así como el debate en torno a la fiscalidad y los modelos de **gestión y financiación de las carreteras estatales**. Igualmente, resulta necesario promover una **fiscalidad verde de todos los modos de transporte**. Por último, se requiere la **modernización de los mecanismos de gobernanza** con una participación de agentes afectados y ciudadanos más transparente y coordinada.





### Eje 3 - Movilidad segura

El EJE 3 plantea la seguridad desde un **punto de vista integral**. Las líneas de actuación de este eje van encaminadas a reforzar la **inversión en seguridad, las organizaciones de supervisión y control, la vigilancia frente a actos ilícitos y las políticas de gestión en caso de emergencias y crisis**. Conceptos como la **innovación en materia de seguridad** y el **refuerzo de la ciberseguridad**, tomarán un papel primordial debido al proceso de digitalización del transporte. También adquiere importancia la **seguridad sanitaria**, motivada por la pandemia del COVID-19. Se pretende “además” completar y modernizar el **marco normativo en materia de seguridad** y abordar la **resiliencia climática** de las infraestructuras y de sus sistemas de gestión asociados, durante todo su ciclo de vida.



### Eje 4 - Movilidad de bajas emisiones

El EJE 4 se centra en apoyar el desarrollo de **fuentes de energías alternativas y sostenibles** para el transporte (electrificación, hidrógeno, etc.), y el estímulo de los **medios de transporte de bajas emisiones**, para reducir la contaminación atmosférica y acústica del transporte, a través de una renovación del parque de vehículos que incorpore tecnologías de tracción más eficientes y de bajas emisiones, y que disminuya la edad del parque móvil. Otras actuaciones del EJE 4 hacen referencia al impulso de la **sostenibilidad de los edificios e instalaciones del transporte** (terminales, talleres, superficies, etc.) y la **gestión eficiente de sistemas y medios de transporte**, para incrementar su eficacia y eficiencia, así como el control y registro de su evolución y mejora.

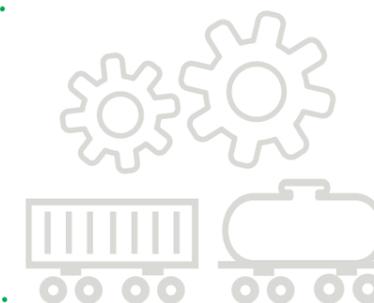
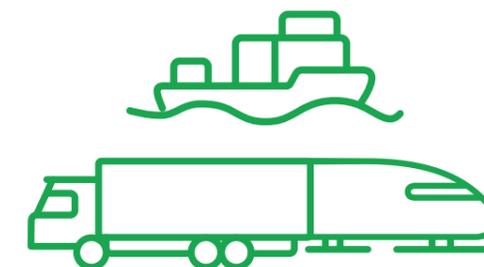
## Eje 5 - Movilidad inteligente

El EJE 5 articula la utilización de la tecnología como apoyo a las políticas de movilidad, reforzando el papel del MITMA como **facilitador del *Mobility as a Service*** (MaaS), a través de iniciativas como la publicación de **datos abiertos sobre la movilidad**. También apuesta por la **gestión inteligente de infraestructuras, terminales y estaciones**, por la **automatización del transporte y la logística**, el impulso a los **vehículos conectados y autónomos** (automóviles, pero también embarcaciones o trenes), a la utilización del **sistema GALILEO en la movilidad**, al **uso de drones** y el fomento de la **I+D+i en movilidad**.



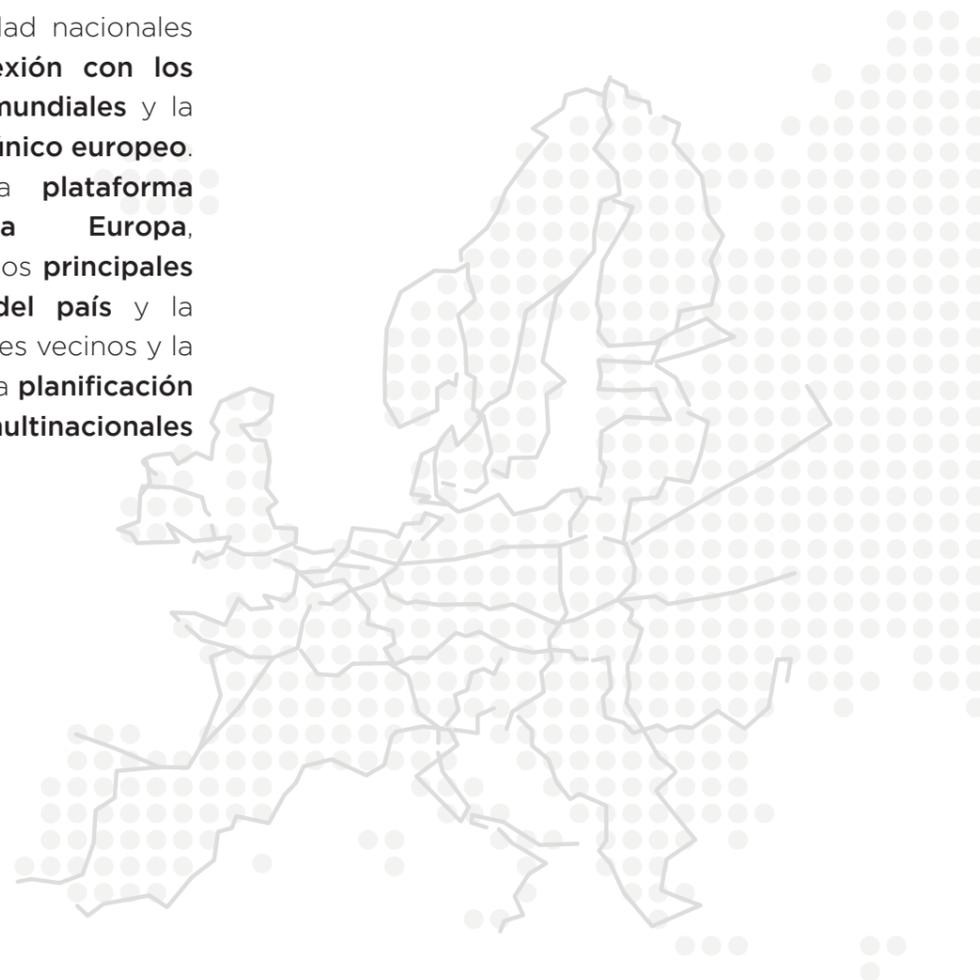
## Eje 6 - Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes

El EJE 6 centra su esfuerzo en mejorar la conectividad entre nodos y la aplicación de la tecnología para mejorar la eficiencia del sector logístico. En concreto, plantea **incrementar de forma efectiva el transporte ferroviario de mercancías**, que actualmente tiene en España cuotas significativamente inferiores a la media europea, así como impulsar **una política de intermodalidad, apoyar y facilitar la normativa sobre distribución urbana de mercancías (DUM)**, velar por la **transición justa para el sector transporte**, y **digitalizar la cadena logística intermodal** en puertos, aeropuertos y nodos terrestres, con medidas como la implantación de la plataforma SIMPLE.



## Eje 7 - Conectando Europa y Conectados al Mundo

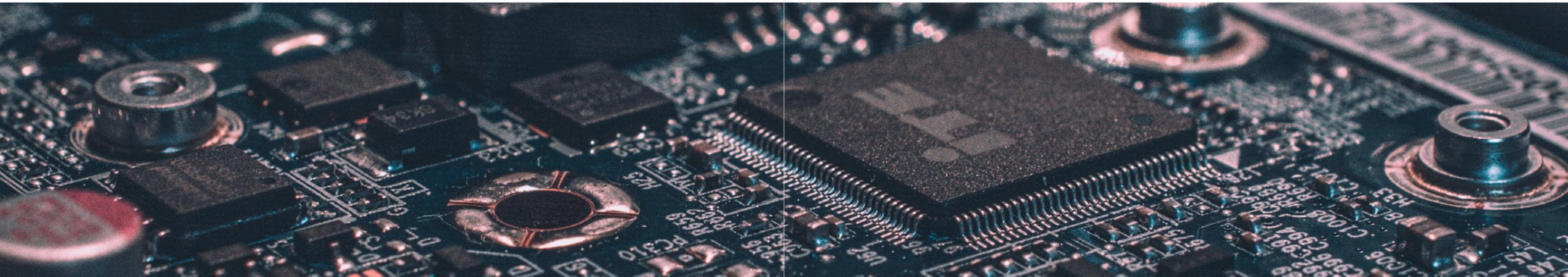
Los sistemas de movilidad nacionales deben **facilitar la conexión con los mercados europeos y mundiales** y la **creación de un espacio único europeo**. España debe ser una **plataforma intercontinental para Europa**, impulsando el papel de los **principales nodos de transporte del país** y la cooperación con los países vecinos y la Comisión Europea para la **planificación conjunta de sistemas multinacionales de transporte**.



## Eje 8 - Aspectos Sociales y Laborales

El cambio de paradigma de la movilidad tiene diversos alcances aún por conocer y comprender. El EJE 8 aborda la mitigación de los impactos negativos que pueden tener estos cambios sobre la sociedad y la economía. Profundizando en las **materias laborales y sociales del sector**, incluyendo el **papel de la mujer en el sector transporte**, mejorando la **formación de los profesionales**, con el desarrollo normativo necesario y la concienciación de todos los agentes se pretende lograr una transición justa en todos los sectores productivos y avanzar hacia un entorno y un mercado laboral más igualitario.





## Eje 9 - Evolución y Transformación del MITMA

Para que se produzca el cambio de paradigma es necesario un **cambio cultural y organizativo** en el MITMA. Un primer paso fue el cambio de nombre a Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Pero el Ministerio necesita ir más allá del desempeño de sus competencias tradicionales y desarrollar nuevos roles. El nuevo contexto de la movilidad exige un **cambio en la cultura interna de la organización** (digitalización, gestión del conocimiento, resistencia al cambio, formación,...), e implica también **cambios externos hacia la sociedad** (comunicación y transparencia, participación ciudadana, visibilidad internacional...), incorporando los valores de gobierno abierto. Por ser un eje interno del MITMA, no se somete a debate público, pero es una parte fundamental de la Estrategia de Movilidad.



La Estrategia de Movilidad se configura como un **documento marco a largo plazo** que, a través del impulso de las medidas incluidas dentro de estos ejes, permitirá avanzar a nuestra sociedad y a nuestra economía hacia el nuevo paradigma de la movilidad. Estas medidas serán complementadas con las que se impulsen por otras Administraciones y ministerios, y estén alineadas con los principios básicos de la Estrategia.

No obstante, aunque la visión de la Estrategia es a largo plazo, será ejecutada a corto y medio plazo para que, según se vayan implementando las diferentes medidas, se pueda incorporar la experiencia acumulada y evaluar los resultados obtenidos, para ir realizando los ajustes necesarios y conseguir los objetivos previstos. Por tanto, aunque la Estrategia tiene un **horizonte hasta 2030**, las medidas concretas se diseñarán con metas **trienales**, evaluándose su idoneidad y nivel de ejecución y adaptándose en lo necesario, transcurrido este plazo.

Dentro del mencionado enfoque integrador, la Estrategia de Movilidad pretende incorporar y articular las iniciativas de movilidad de otros departamentos

ministeriales y Administraciones, para que, **desde cada Administración, sobre la base de sus competencias**, se impulsen las soluciones más adecuadas para mejorar la movilidad de los ciudadanos y el transporte de mercancías:

- En aquellas iniciativas donde el MITMA tiene **competencias propias**, consultando a otras Administraciones y la sociedad, éste implementará las medidas concretas de actuación recogidas en el presente documento.
- En aquellas iniciativas donde el MITMA tiene **competencias limitadas**, éste planteará propuestas para el debate entre Administraciones y con la sociedad, ofreciéndose como coordinador y “catalizador” del cambio. Algunas de las medidas concretas de los ejes de la Estrategia necesitarán desarrollo normativo, por ello la Estrategia plantea la elaboración de una **Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte**. Además, la Estrategia de Movilidad contempla instrumentos de gobernanza en los distintos niveles administrativos e indicadores de seguimiento de los principios de la Estrategia.



es.movilidad