

TRANSPORTE

Ley de Movilidad: lagunas en la financiación PÁG. 13



LEY DE MOVILIDAD: LOS EXPERTOS VEN LAGUNAS EN SU FINANCIACIÓN

Seis profesionales del sector analizan la nueva norma que ahora saldrá a audiencia pública

Lucía Gómez MADRID.

El Gobierno ha dado el primer paso de la tramitación de la Ley de Movilidad Sostenible. Esta nueva norma, que no se aprobará hasta finales de 2023, ha suscitado múltiples opiniones que van desde “un proyecto ambicioso por cuanto pretende un cambio del modelo de movilidad y transporte”, como apunta María Marelza Cózar, asociada sénior de Garrigues especializada en el sector de Transporte y Marítimo, a “imprescindible, pero con complejidad en la gobernanza y la financiación”, que señala J. Víctor Esteban, secretario general de la Fundación Correll. Ahora se abre un periodo de alegaciones en el que la participación de los agentes del sector será clave para dar forma a una norma que aspira a ir más allá de los colores políticos que pasen por el Ministerio de Transportes y Movilidad. Seis expertos del sector analizan la norma para *elEconomista Transporte y Movilidad*.

“La Ley responde a nuevos problemas que han surgido por los cambios tan relevantes que ha experimentado la movilidad en los últimos años. Incorpora grandes retos como la digitalización y el cambio climático. También contempla como alternativa a los modos tradicionales nuevos servicios de movilidad que pueden tener un papel muy importante en el futuro”, señala José Manuel Vassallo, catedrático de Transportes de la Universidad Politécnica de Madrid, que califica la norma como “bastante completa” pese a no llegar a “establecer compromisos serios en materia de financiación de la movilidad”. “Prueba de ello es que la Ley se iba llamar *Ley de Movilidad Sostenible y financiación del Transporte*, y finalmente se ha caído la última parte, precisamente la que se refiere a la *financiación del transporte*”, admite.

Esta misma opinión la defienden desde la Fundación Correll que recuerdan que además de “cifras insignificantes” para dotar algunas de las propuestas, se puede apreciar una “complejidad en la gobernanza” y la existencia de inversión de competencias autonómicas que provoca un “enmarañamiento regulatorio”. “Se establecen demasiados organismos superiores, lo que puede llegar a causar confusión a la hora de dirigirse a la administración”, admite Esteban.

También coincide con ello Fernando J. Cascales, exdirector gene-



La financiación del transporte, una de las grandes lagunas de la norma. ISTOCK



ral de FCC y Transporte por Carretera y del INTA, que señala que la nueva norma “constituye un acuerdo, aunque en algunas cuestiones no excluyo que no pueda haber conflictos de constitucionalidad con las CCAA”. Cascales destaca como prin-

cipal novedad de esta norma la coordinación entre el ferrocarril y la carretera, con puertos y aeropuertos, lo que “constituye una primicia fundamental”.

Con respecto a los puntos más llamativos del Anteproyecto de Ley de

LA HOMOLOGACIÓN PONE EN JAQUE LA LLEGADA DE LOS AVRIL DE ANCHO VARIABLE HASTA 2023. *elEconomista Transporte y Movilidad* lleva en sus páginas un análisis del proceso de homologación de los trenes Avril de Talgo, un reportaje sobre el comienzo del nuevo proyecto de aviación hipersónica y una entrevista a Laura Cubero, directora general de Anetra. Además, en sus páginas también hay hueco para los datos de movilidad y la alianza entre los puertos y el ferrocarril.

Movilidad Sostenible, Miguel Nieto, socio responsable del equipo de Transporte y Movilidad de Pinsent Masons, y Zoila Jiménez, asociada sénior, señalan que se produce un cambio relevante en la terminología utilizada con la introducción del concepto de movilidad, se garantiza la movilidad en las zonas de la España vaciada mediante una reordenación de las obligaciones de servicio público y “se abren los datos de transporte a todos los ciudadanos, que los pueden utilizar para sus negocios”. En cambio, se quedan en el aire puntos claves como el pago por uso de las autovías ya que “simplemente hace referencia a que se estudiarán alternativas, sin establecer ningún plazo ni obligación concreta. Por tanto, prácticamente queda sin regular”.

Para Cózar también destaca “la reforma del Estatuto de los Trabajadores que introduce el deber de negociar planes de transporte para promover que el desplazamiento al trabajo sea sostenible y orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad eléctrica, la movilidad activa y la movilidad compartida o colaborativa, de

carra a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir accidentes en desplazamientos al trabajo”, admite.

En el transporte de mercancías, Nieto y Jiménez señalan que prácticamente se queda sin regular. “Hay ayudas para trasladar las mercancías al ferrocarril y se abandona la carretera”, señala la Fundación Correll. “La Ley parece olvidarse también de la necesidad de conectar España con el resto del mundo, en especial con Europa a través de Francia, para que nuestra economía sea más competitiva”, admite Vassallo.

Con respecto a las concesiones de autobús, “hay demasiada confusión”, señala Esteban, “se necesita especificar mejor de dónde van a salir los fondos para las deficitarias”. “Con esta medida el MITMA intenta reorganizar y actualizar las líneas de autobuses en un plazo muy

Se introduce por primera vez una definición de movilidad en una norma en España

razonable”, dicen Nieto y Jiménez, que añaden que “ahora mismo la mayoría de concesiones están caducadas y no se consiguen licitar de nuevo porque se impugnan los pliegos, las adjudicaciones...” y para ello se da un plazo que consideren “más que razonable”. Cascales es crítico con la forma en que se incorporan los cambios, “no me parece una buena técnica jurídica incluir en el anteproyecto modificaciones de la LOTT, pues pondro que éstas deberían hacerse mediante un proyecto normativo independiente”, señala. “La introducción de más de un operador en algunas concesiones me parece una medida negativa, ya que los servicios de largo recorrido son muy poco rentables”, admite, “la nueva prórroga de 18 meses de aquellas concesiones que llevan años caducadas” y dice que debería de aplicarse la “adjudicación directa” a favor de la empresa que a precario viene prestando el servicio, señala Cascales.

Para leer más www.eleconomista.es/kiosco/Transporte