

DÉCALOGO LEY DE MOVILIDAD

Oportunidad: El proceso abierto por el MITMA es una oportunidad clave para actualizar, mediante una nueva ley, los modelos de gestión de servicios de transporte, impulsar la transformación digital y energética de los sistemas de transporte público de viajeros y mercancías, así como renovar la gobernanza del Sistema Nacional de Movilidad.

Recomendaciones incluidas en el proyecto de Bases para una nueva Ley de Movilidad

1. Gobernanza: La movilidad en zonas urbanas y sus conurbaciones se gestionará a través de las Entidades titulares de servicio (**ETS**) directas o consorciadas. Las autoridades y organismos titulares de los servicios podrán ceder la titularidad a las ETS para garantizar una mejor coordinación, eficiencia y calidad de servicio. La movilidad no urbana se ordenará a través de Áreas de prestación de servicio (**APS**) con los mismos objetivos principales que las ETS al objeto de garantizar la movilidad ciudadana en áreas de baja densidad demográfica.

Se propone la creación de Sistema Nacional de Movilidad que se relaciona con los diferentes niveles administrativos competentes, ayuntamientos, diputaciones CC.AA. y los Ministerio correspondientes y supervisa y controla el buen funcionamiento de la movilidad.

2.-Planificación: se propone la realización de un **PGM** (Plan general de movilidad) multimodal adecuado a las áreas geográficas de prestación de servicio del que resulte un programa de prestación de servicios esenciales y de interés general a través de contratos concesionales o de prestación de servicios.

3.- Obligaciones de servicio público OSP y servicios comerciales: Se definirán previamente los servicios con OSP con todas sus características incluyendo la financiación de tal condición. Se analizará la posibilidad de que se declare, provisionalmente, algún corredor como servicio comercial estableciendo los procedimientos específicos de temporalidad hasta contrastar su eficiencia.

4.-Financiación: se reclama el diseño de un esquema de financiación estable tanto para la adecuada prestación de las OSP con un **Fondo Estatal** para los transportes urbanos y con una **contractualización** de los importes acordados por OPS en los no urbanos. Anualmente se apoyarán procesos genéricos para la renovación tecnológica y energética de las flotas profesionales.

5. Fiscalidad: Revisión total de la fiscalidad con nueva planificación y resultado neutral entre modos para mantener la eficacia de los operadores locales

6. Ordenación: se mantiene el modelo de servicios esenciales y de interés general basado en el contrato de concesión o de gestión de servicio en exclusiva con modelos concursales más realistas con demanda predeterminada y obligaciones técnicas adecuadas y flexibilidad en la adaptación del mismo a las circunstancias socioeconómicas del momento

7.-Transformación de la movilidad: Digitalizada, sostenible medioambiental y económicamente, socialmente responsable, segura y con infraestructuras adecuadas

8.-Mercancías: Se impulsa la digitalización documental, la evolución de los vehículos tanto en pesos y dimensiones como en tecnología embarcada, la renovación, la regulación de la carga y descarga y el reforzamiento del arbitraje.

9.- Ferrocarril: Se fomenta la coordinación y la colaboración intermodal en el contexto del principio de neutralidad modal

10. Transitoriedad: se proponen medidas para una modernización sostenible.