



# Incógnitas y desafíos de la nueva ley de Movilidad

SALVADOR GARCÍA-AYLLÓN

Director del departamento de Ingeniería Civil de la UPCT

Las nuevas medidas requerirán de un intenso desarrollo reglamentario, que debe ser transparente y participativo, porque hay mucho dinero sobre la mesa

**R**ecientemente sus señorías del Congreso de los Diputados aprobaron por fin la nueva Ley de Movilidad Sostenible (con el espectáculo habitual de acuerdos in extremis de última hora por la actual debilidad parlamentaria del gobierno). Esta ley, la primera que se aprueba en España, es una herramienta muy necesaria que estaba pendiente desde hace más de cinco años, cuando el Ministerio lanzó el borrador para consulta pública, pues muchos instrumentos de los que hablamos con absoluta cotidianidad como los famosos PMUS de los ayuntamientos no tenían ningún amparo legal hasta ahora, más allá del compromiso político que quisiera otorgarle a dicho documento el alcalde de turno.

Y es que la movilidad que la nueva ley eleva a la categoría de derecho fundamental como la vivienda o la sanidad, hasta ahora era un concepto jurídicamente indeterminado. Un concepto que a nivel legal únicamente estaba regulado desde el punto de vista de la gestión del transporte y solo enfocado a las infraestructuras. Sin embargo, esta situación debía haberse resuelto hace tiempo, porque el gran desafío que tienen las ciudades en España para los próximos 20 años es la gestión de la movilidad en sus áreas metropolitanas. Ya sea por el crecimiento urbanístico de la época del 'boom' inmobiliario, los nuevos hábitos laborales y de vida, o el incremento poblacional derivado de la inmigración, el hecho es que las ciudades en España han crecido muchísimo en los últimos 25 años, existiendo ya más de 20 áreas metropolitanas de más de 400.000 habitantes en nuestro país.

Este dato implica un reto muy grande en materia de movilidad y transporte público, ya que la problemática del tráfico urbano (que en los años 90 era solo un problema de Madrid y Barcelona), se ha generalizado a muchas ciudades de España, al igual que en muchos otros países desarrollados. Esto ha obligado a que pasemos de abordar esta problemática desde la perspectiva tradicional de la ingeniería del tráfico de los años 50 del siglo pasado, a un planteamiento mucho más integral que denominamos ahora planificación de la movilidad urbana.

En este sentido, la ley teje todo un modelo de gobernanza bastante innovador (aunque en algunas cuestiones demasiado burocrático en mi opinión), que fomentará instrumentos de cooperación entre administraciones, ya que la movilidad es un fenómeno cuyo deslinde está competencialmente troceado entre ayuntamientos, comunidades autónomas y el Estado, sin que haya actualmente órganos de gestión interadministrativa. En este sentido, hubiese sido muy deseable que el gobierno hubiera buscado una ley con consenso parlamentario entre los dos grandes partidos que ostentan el mando en la gran mayoría de las administraciones, en vez de ser ésta el fruto de las mayorías parlamentarias actuales, que más bien fomentan la polarización política.

Mención aparte merecen otros apartados bastante interesantes de la ley, como la obligatoriedad de que en el plazo de 24 meses las empresas de más de 200 empleados desarrollen planes de transporte al trabajo; el fomento del transporte ferroviario en detrimento del avión para viajes locales; y, sobre

todo, la creación del llamado Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible (Fecmo) para el transporte público municipal. Este fondo, nutrido con 10.000 millones del último pago del Next Generation que trae bajo el brazo esta nueva ley, dotará de una financiación estable a los ayuntamientos (un privilegio que hasta ahora solo disponen en la práctica las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona).

Sin embargo, todas estas nuevas medidas requerirán de un intenso desarrollo reglamentario, que debe ser transparente y participativo, porque hay mucho dinero sobre la mesa. Por lo tanto, esta ley no es un punto final, si no es más bien el principio de un camino. Por otro lado, la ley no nace exenta de polémicas y controversias, ya que consolida el actual marco metodológico de las ZBE (muy cuestionado en los tribunales), y abre la puerta a la aplicación de peajes urbanos por circular en las ciudades, un escenario hasta ahora inédito en España.

Aun así, todo esto debemos todavía cogerlo con alfileres, porque la ley pasó el trámite parlamentario del Congreso por los pelos y sobre la bocina, y ahora tiene que ir al Senado. En condiciones normales, la llamada Cámara Alta podría tumbarla y devolverla al Congreso, sin que ello fuese un gran problema para su aprobación definitiva, puesto que ya pasó el trámite allí una vez. Sin embargo, tal y como está el patio tras los acontecimientos de Perpiñán de los últimos días, habrá que esperar a ver por dónde les sopla el aire a los de Junts, para ver si todo esto no acaba finalmente en agua de borrajas. Total, que, como siempre, estamos en manos de Puigdemont...