

# Aportaciones de ConBici al Proyecto de ley de movilidad (PLMS).

(v.202203; actualizada a la versión de [2022.12](#)) ([BOCG](#))

## Índice.

1. Ideas base contenidas en el proyecto de ley estatal de movilidad	<b>2</b>
2. Valoración del proyecto.	<b>5</b>
3. Propuestas al articulado del proyecto.	<b>11</b>
3.1. Ideas y artículos clave.	11
3.2. Versión amplia de propuestas de modificación.	12
Anexo I. Marco conceptual de la movilidad.	<b>31</b>

# 1. Ideas base contenidas en el proyecto de ley estatal de movilidad

El [proyecto](#) de ley estatal de movilidad plantea las siguientes ideas (ver [mapa mental](#)):

- No hay una definición única de movilidad y no existe una distinción taxativa con el transporte: (Exposición de motivos)
  - Si bien, la movilidad tiene un carácter más transversal a todos los ámbitos de la vida personal y del funcionamiento de la sociedad, y se refiere a: personas/individuos (y empresas y mercancías).
  - El transporte se refiere a vehículos, infraestructura y servicios.
- **Objeto** de la ley: establecer las condiciones (de coordinación, cooperación...) para que ciudadanía y entidades cuenten con un **sistema de movilidad**, definido como “conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos...” (de personas y mercancías) que sea seguro, sostenible, accesible, inclusivo, digitalizado... para el usuario y la sociedad. (art.1 y 4)
- **Objetivo**: Satisfacer razonablemente las necesidades de movilidad/desplazamiento, en especial la cotidiana, mediante modos de transporte más sostenibles y servicios de movilidad: multimodal automatizada, conectada, compartida. (No recogido expresamente en un artículo)
- **Finalidad**. “...lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y mejora de la calidad del aire.” (art.1)
- **Derecho** a un *sistema de movilidad*. Se declara el sistema de movilidad como un derecho a contar con “un conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios que faciliten los desplazamientos...” para poder ejercer otros derechos y actividades, y mejorar la calidad de vida, las oportunidades de progreso. (art.4)
  - La movilidad permite acceder a otros bienes, actividades, servicios y derechos (centro de educación, trabajo, ocio, sanidad...) y a la libre elección del lugar de residencia. (Exposición de motivos)
  - La separación espacial de dichas actividades requiere un sistema de movilidad que permita su adecuada realización, en todo el territorio. (Exposición de motivos)
- **SNMS**. Sistema nacional de movilidad sostenible. Instrumento de coordinación interadministrativa y de eficacia y evaluación de las políticas de movilidad a través de tres entes y dos tipos de documentos: la Conferencia sectorial de transportes, Foro administrativo de MS, y Consejo superior, de MS, así como de EDIM (espacio de datos integrados) y DOMOS (Orientaciones en MS), con sus objetivos y funciones. (art.6).
  - **Objetivos del SNMS** (art.7). Se refiere a sus objeto o funciones: Una gestión integrada a través de establecer objetivos, coordinar, apoyar la toma de decisiones, recoger información en el EDIM, salvaguardar principios, seguimiento de planes.
- **Principios** rectores para las AAPP: (1) seguridades, (2) cohesión social y territorial, (3) igualdad de trato, (4-5) sostenibilidad (ambiental-salud, social y económica), (6) digitalización, (7) Accesibilidad universal (8) resiliencia/flexibilidad, (9) compromisos internacionales, (10) transparencia y participación y (11) ciudad de proximidad (art.5)
- **DOMOS**. El Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible contendrá: (art.16).

- Directrices generales: integrar la gestión de la movilidad en la ordenación del territorio y la planificación urbana, participación, encuestas, normas e incentivos financieros. (art.17).
- Indicadores de seguimiento (a desarrollar). (art.18)
- Directrices metodológicas: Planes de movilidad sostenible: locales y rurales, y a centros de actividad, empresas, o centros educativos; ZBE (D.A.7ª), DUM, política de aparcamientos, infraestructura y servicios ciclistas... Contarán con objetivos, contenidos, estructura, instrumentos de cumplimiento, seguimiento y revisión. (art.19)
- Guías de buenas prácticas de movilidad: activa, inclusiva, accesible, rural y turística; de eficiencia energética en terminales de transporte, digitalización en el transporte. (art.20)
- Estrategia de sensibilización con: información, comunicación, participación, buenas prácticas, plataformas y materiales, programas y campañas, redes. (art.21)
- Formación escolar y ciudadana a lo largo de la vida. (art.22)
- IPEEM. Planificación y gestión Estatal de la Movilidad... de infraestructuras de transporte y servicios de movilidad, con atención **desarrollo territorial y urbano sostenible**, al clima y la calidad del aire. (art.23). También en autonomías y entidades locales (art. 24-25), grandes centros de actividad (art. 26) y al trabajo (art.27)
- Movilidad para todas las personas. Con el siguiente orden de prioridad: 1º) a pie, en bici y vehículos apoyo a pmr, 2º) Transporte público. 3º) movilidad alta ocupación (?) 4º) Vehículo privado limpio y pequeño, y tb DUM sin emisiones. (art.29).
  - Planificación urbana de la movilidad activa e intermodal (art.30, y DA9ª), con planificación urbana (ciudades compactas, usos mixtos del suelo, y proximidad; reparto equilibrado del espacio con el tráfico a motor (?), y creación de entornos escolares seguros.
  - Movilidad inclusiva y accesible (art.31), con perspectiva de género y no discriminatoria (art.32)
- Medidas complementarias.
  - Infraestructuras (edificios, instalaciones) y equipamientos (art.33). Carriles reservados (art.34), energía en aeropuertos (art.35) y puertos (art.36)
  - Gestión ambiental y energética: huella de carbono (art.37), en puertos y aeropuertos (art.38), promoción (art.39).
  - Planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte (T.III) por carretera y ferrocarril (art.40 y ss), financiación (art. 47), seguimiento (art.48). Criterios (art.51). Evaluación de rentabilidad socioambiental y económica (art.52-55)
    - El transporte de mercancías por ferrocarril (un 4% de t-km) ha contado con diversos planes sin haber obtenido el éxito esperado. (Exposición de motivos XII)
- Cofinanciación del Estado en el transporte público urbano. (art. 56-62)
- Tráfico conectado, en fase de prueba (art.63-80). Comisión expertos (art.81). Vehículo automatizado (art.82-85)
- Digitalización y datos en abierto (art.86-93). Necesidades formativas sector transporte (art.94). Competitividad transporte de mercancías y logística (art.95-98)
  - Datos. Nuestros entornos son cada vez más complejos, fragmentados e impredecibles y requieren de buenos datos y evidencias del funcionamiento del sistema de MyT para tomar decisiones y formular mejores políticas.
- Participación pública: publicidad activa, transparencia (web), informe de actividad bianual, (art. 99-101).

- Régimen sancionador. (art. 102-109).
  - El sistema sancionador se basa en el principio de intervención mínima y de sanciones no muy elevadas.
- Disposiciones adicionales, transitorias, finales y derogatorias. Modifica, entre otras, las siguientes leyes
  - Tráfico: Consejo Superior de tráfico y seguridad vial (DF1ª). Conferencia sectorial de tráfico y seguridad vial.
  - Haciendas locales
  - LOTT: transporte público (el que se paga) y privado (el que no, salvo gastos compartidos).
  - Carreteras, la del sector ferroviario, de navegación aérea,
- Anexos:
  - I. Provisión de datos de viajeros e infraestructura de transporte.
  - II. Infraestructuras de transporte viaria y ferroviarias.

(nota: MyT = movilidad y transporte. pmr: personas con movilidad reducida)

## 2. Valoración del proyecto de ley

El anteproyecto cita algunas de las principales claves de la movilidad, como son: integrar planificación territorial y de la movilidad, la proximidad; la accesibilidad, sostenibilidad, inclusión y cohesión; la intermodalidad, los desplazamientos activos y el transporte público...; sin embargo tenemos la impresión de que no le da la importancia que se merecen, es una ley de “declaraciones” y “mecanismos” pero no de metas y “regulaciones” para alcanzar unos objetivos cuantificables en un plazo dado, como sí hacen otras leyes.

En resumen, nos parece que el día que entre en vigor la ley poco cambiará en la práctica en las políticas públicas ni se apreciarán mejoras significativas para los ciudadanos en relación a la movilidad.

### 2.1. El PLMS presenta cierta ausencia o **confusión de ideas y conceptos que consideramos importantes.**

- ¿Qué es la movilidad?. No define qué es *movilidad* (ni siquiera en el art.2 de definiciones), ni aclara qué es la *nueva movilidad* (o los *nuevos servicios a la movilidad*), ni la *cultura de la movilidad* o las *necesidades de movilidad/desplazamiento*. Y si bien dice que la movilidad se refiere a las personas... también incluye a las empresas y mercancías. Esta indefinición lleva a propuestas confusas y dispersas sin conseguir una coherencia.

Siendo la movilidad un tema nuevo, cuyo significado no es unánime sino que presenta diferentes lecturas, es importante definirla claramente a efectos de esta ley. Consideramos que la movilidad NO es un medio para acceder a los modos de transporte (art. 2.2l, 32, 45g) sino a los bienes (derechos, servicios, actividades, etc.) que ofrece un territorio como también lo recoge. La movilidad se define mejor por sus motivos que por sus modos.

- ¿Qué diferencia hay entre movilidad y transporte?. Parece confundir movilidad con transporte, que es sólo uno de los medios de la movilidad y no el más importante. Reduce los medios de la movilidad a infraestructuras, transportes y servicios (curiosamente lo que decía que corresponde al transporte frente a la movilidad), pero se deja fuera a los sujetos (que dice poner en el centro) y muchos de sus motivos/móviles por los que se desplazan. La accesibilidad de la movilidad la orienta hacia el transporte (art.2 definiciones a, b, l, m, ñ, s, t) ignorando la accesibilidad a bienes y de los lugares y espacios públicos. Señala que la movilidad genera impactos negativos, cuando quien los genera es el tráfico *a motor*. Afirma que la movilidad favorece la libertad de elección de residencia, pero sólo la favorece la “automovilidad” y, por el contrario, la elección de la residencia va a condicionar las necesidades y formas de transporte y muchas veces la dependencia del automóvil (pasando de la automovilidad a la autodependencia). Es más, cuando habla de infraestructuras del transporte sólo se refiere al transporte a motor, no el activo, al que, pese a su importancia y el haber sido discriminado históricamente en las políticas urbanas y de transporte, sólo le dedica un artículo (el 30) en la planificación urbana.
- ¿Cuál es el objetivo?: Plantea como objetivo disfrutar de un sistema de movilidad para el ejercicio de derechos, realización de actividades... Pero el derecho a la movilidad, como el derecho a la salud, o al empleo no puede confundirse con el contar con un “sistema” de movilidad, sanitario o de empleo; aunque estos sean muy importantes, no es lo mismo. Por otro lado, los transportes, infraestructuras y

servicios no son suficientes para garantizar el acceso a otros derechos, actividades y servicios.

- Centra la formación en movilidad en la población escolar (y en parte a lo largo de la vida) y en los transportistas pero no trata de formación de técnicos, gestores y políticos en movilidad. Cuando es un tema tan novedoso y desconocido hay muy pocos profesionales debidamente capacitados.
- ¿Qué le falta y qué le sobra? Desarrolla temas que corresponden a leyes de tráfico (las experiencias piloto de vehículo automatizado) y de transportes (infraestructuras, energía...) y deja fuera temas propios de la movilidad (los actores sociales y sus motivos diferenciales por los que se desplazan, el ordenamiento territorial, el diseño urbano, la movilidad virtual, la organización...). Veámoslo con más detalle.

2.2. El Proyecto de ley no recoge de manera suficiente ciertas dimensiones o factores de la movilidad importantes. Como son:

- a) Movilidad de las personas. La ley de Movilidad ha de responder explícitamente a las condiciones diferenciales de movilidad de los diversos sujetos sociales (ej. movilidad infantil y de mayores, personas con movilidad reducida, capacidades diversas (culturales, económicas o funcionales), según actividad -trabajo mercantil o de los cuidados, estudio, turistas...-, etc. siempre con perspectiva de género). Cuando “se trata a todos por igual” se termina haciendo políticas orientadas a un sujeto “tipo”. un varón, joven, empleado, capaz, con automóvil... y no da respuesta a la mayoría de la población que tiene otros patrones de movilidad y que requiere respuestas propias.
  - La referencia interseccional (sexo, edad, discapacidad, origen racial o étnico, orientación sexual, identidad de género o situación socioeconómica) no va más allá de plantear el principio de igualdad de trato y no discriminación (art. 5.3 y 4.1), lejos de atender a sus necesidades diferenciales de movilidad de cada grupo. Al tratar la movilidad inclusiva (art.31) no establece requisitos para el logro efectivo de este derecho y la centra en el transporte.
  - Perspectiva de género. Se refiere a la igualdad de trato (art.32 y 5.3), accesibilidad y movilidad inclusiva (art.2.a y m), la elaboración de indicadores (18.2), abrir el sector del transporte a las mujeres, realizar auditorías de género (art.94.3e), participación (art.99), recogida de datos (art.90.2), etc. sin medidas materiales de cómo integrarla en la movilidad.
  - No se cita de manera explícita a los niños (18% de la población), jóvenes o mayores (19%), familias...
  - PMR y con discapacidad (>13%). Recoge su derecho a una movilidad inclusiva (art.31) a formar parte del Consejo Superior de movilidad sostenible (art.12.4), a favorecerlos de manera preferente en la movilidad urbana y mejorar la accesibilidad (art.29), evitar discriminación (art.32.2) y tenerlos en cuenta en las app (art.93.3)
  - Trabajadoras. Se centra en los planes de movilidad sostenible al trabajo (art.26-28) para entidades de más de 500 empleados. De las personas en tareas de cuidados (reproductivas) no se habla.
  - Escolares. Reduce su atención a orientar planes de movilidad a centros educativos -art.19.2d-, e invita a las administraciones educativas a incluir la educación para la movilidad en el currículo -art.21.3-.
  - Gente de rentas bajas (20%). El art.4. defiende un sistema de movilidad asequible y el art. 32 el análisis para detectar dificultades de acceso al transporte y evitar discriminaciones por el poder adquisitivo o situación socioeconómica.

- Distribuidores, transportistas y conductores. Se preocupa de su formación (art.94), nodos logísticos (art.98), incluirlos en las directrices metodológicas (art.19.f) y en los PMS de entidades locales (art.25.3).
- Población rural (13%). Los cita en los objetivos del SNMS (art.7c), en las directrices del DOMOS (art.17 y 19.2i) y en las guías de buenas prácticas (art.20.2c)
- Para los turistas sólo sugiere elaborar guías de buenas prácticas para reducir el impacto de los desplazamientos derivados de la actividad turística. (Art.20.2.f)
- Minorías étnicas, inmigrantes, personas analfabetas, población sin disponibilidad de coche, residentes en zonas sin transporte público, etc.

Falta asumir que niños y tráfico son incompatibles, y que garantizar su derecho a la movilidad no es principalmente una cuestión de infraestructuras; si las mujeres usan más el transporte público ¿qué se propone para que éste se adapte mejor a ellas? y si usa menos la bici ¿qué medidas específicas cabe tomar?. La menor movilidad (y “pobreza en el transporte”) de los grupos de bajos ingresos no se soluciona sólo con un transporte más asequible. Tampoco la accesibilidad en el transporte y las infraestructuras es suficiente para que muchos viajes de pmr no queden frustrados. Las persona activas en los cuidados tienen pautas de desplazamiento propias que no quedan atendidas en este PLMS, etc. Al no contemplar la ley estas singularidades multiseccionales en los sujetos de la movilidad ni medidas integrales concretas para cada uno de ellos NO garantiza su derecho a la movilidad y ni siquiera a un sistema de movilidad.

En resumen, si bien el PLMS afirma que la movilidad pone en el centro a las personas, trata éstas como un “actor tipo” con escasas o nulas las referencias a los diversos sujetos sociales en la movilidad y sin plantear ni dar respuesta a las necesidades diferenciales de cada grupo social (por su fase del ciclo vital, género, sus capacidades, actividades...) en relación a la movilidad. Sólo establece generalidades: no discriminación, inclusión, accesibilidad, hacer planes, etc. Tratar igual a grupos diferentes es discriminatorio.

- b) Movilidad de los motivos. Estrechamente vinculado a la movilidad de las personas está el atender a los principales motivos y destinos de cada uno de ellos. La movilidad busca llegar/acceder, más que circular/viajar y la ley sólo habla de generalidades, sin propuestas concretas con las bases para resolver el para qué nos desplazamos cotidianamente: a saber, para acceder a los bienes, servicios y actividades que ofrece el territorio: educación, empleo, atención sanitaria, comercio, gestiones administrativas, relaciones sociales, ocio, zonas verdes, turismo.....

Muchas de las necesidades de desplazamiento (y el modo de transporte a utilizar) se generan en la planificación territorial y económica, y en el diseño de otras políticas. La zona escolar única multiplica el tráfico a motor y va en detrimento de la autonomía infantil. La ubicación de los hospitales, centros públicos, servicios bancarios, comercio básico, etc. puede generar dependencia del transporte a motor. Por tanto, la política de movilidad ha de ser transversal a todas las políticas y no sólo a las de transporte y sus infraestructuras y la ley de movilidad debe fijar “condiciones” que han de cumplir el resto de políticas sectoriales en relación a sus efectos sobre la movilidad. Además, la gestión de la movilidad habría de atender que el viaje-red sea exitoso, suficiente, cómodo, saludable...

- c) Movilidad de los medios. Este PLMS de movilidad pone su foco en el transporte y sus infraestructuras, con “referencias” genéricas a otras medidas, pero el transporte no es capaz de dar respuesta por sí solo a las necesidades de movilidad. La Ley debería recoger todos los medios para alcanzar el objetivo o motivo de la movilidad, entre ellos:

- La planificación territorial orientada a la proximidad de bienes y servicios básicos cotidianos. Sin proximidad no habrá movilidad sostenible. El PLMS parte de un territorio fragmentado, de servicios dispersos... en los que la “movilidad” servirá de nexo, pero la dispersión genera necesidad de transporte a motor que no es sostenible. *Movilidad y territorio* son inseparables, y el derecho a la movilidad va junto al derecho a la ciudad, a garantizar la justicia espacial, la cohesión territorial y la movilidad ha de estar integrada con la gestión territorial/urbana principalmente de proximidad que libere de la dependencia del automóvil. El PLMS lo contempla pero no establece ningún criterio, mecanismo o medidas concretas, ni plazos para que sea realidad. No basta recordar que se cumpla el art. 3 de la ley del suelo- (art.30), o limitarse a promover de manera genérica la movilidad activa (art.29), y ni siquiera se plantea limitar el desarrollo territorial a lo que permita el transporte sostenible (DOT)...
- El diseño urbano y vial amable con las personas. Para alcanzar el óptimo del desplazamiento activo, es necesaria la proximidad, pero no es suficiente, además el entorno vial ha de ser cómodo, con accesibilidad universal, saludable, habitable, orientado al uso y disfrute del espacio público, a la restricción del tráfico a motor y a su separación de las personas. Esta última medida ya era contemplada en la [Carta de Atenas de urbanismo, 1933](#), (nº27, 53, 59-63) y en las propuestas por Haddon, 1973. Los entornos seguros y saludables de centros educativos (y añadimos: sociales, sanitarios, deportivos, de mayores, culturales...) tan tímidamente propuestos deberían generalizarse a toda la ciudad: supermanzanas, itinerarios accesibles, jerarquía de calles y vías...
- La organización de empresas y entidades, así como el uso de TIC y la movilidad virtual pueden ayudar a reducir desplazamientos obligados, la dependencia del automóvil y su uso. Aquí entraría la jornada intensiva, los viajes compartidos, los vehículos energéticamente limpios... y el teletrabajo (qué sí contempla) y otros usos de las tecnologías de comunicación que permiten acceder sin desplazamiento físico.
- Los modos/medios de transporte y su infraestructura es lo que más contempla el PLMS, sin embargo suponen una parte pequeña de las respuestas a la movilidad. Mención especial requiere la intermodalidad, (ya apuntada en la [LOTT](#) art. 28) o la comodalidad, que debería pasar de ser un complemento a ser el centro revolucionario de la política integral del transporte (intermodal), no sólo para coordinar diversos sistemas (bus urbano e interurbano, tranvía, metro, tren de cercanías, bici pública...) sino para ser gestionarlos como uno solo, y con una cobertura territorial necesariamente supramunicipal (áreas funcionales y de cohesión, sistemas locales de empleo...) para atender una importante demanda (quizás la mayor) de viajes motorizados. La cofinanciación del Estado debería centrarse en estas prestaciones intermodal y supramunicipal pues, sin afectar a la autonomía local, orientaría unas políticas y maneras de gestión más sostenibles.
  - La bicicleta debe ser priorizada no tanto por ser un vehículo vulnerable sino porque su contribución a la sociedad, la economía y el territorio, la convierten en un bien público: contribuye a la salud (actividad física y no contaminación), reduce necesidad de viajes en auto, ocupa poco espacio, es muy eficiente en distancias cortas, requiere de poca infraestructura, etc. Pero para que la bici alcance su óptimo no es suficiente su promoción (“Estrategia o Plan nacional de **impulso** al uso de la bicicleta”, DA.8ª), hace falta una estrategia integral de la bici que incluya todas los medios citados en



este apartado, incluida la intermodalidad bici + transporte público (la bici como equipaje), etc.

- La Gestión del tráfico también va a afectar a las opciones de movilidad. El tráfico a motor actual (y su regulación) inhibe a muchos colectivos -pplm niños, mayores y pmr- de una movilidad autónoma (no salen de casa o no salen sólo a donde “tienen derecho”). La regulación del tráfico ha de ser diferenciada según modos de transporte (y sus impactos) y las vías han de ser clasificadas y jerarquizadas: calles (peatonales), vías de barrio, distrito, interurbanas y carreteras). Para que los modos activos alcancen su óptimo y se alcance la calidad del aire de las vías, es necesario poner restricciones al uso del auto privado. Además, cabe establecer una fiscalidad sobre el tráfico motorizado y el uso de las infraestructuras, pues supone una forma importante de hacer asumir a los automovilistas beneficiarios sus costes externalizados (que pagamos todos) y de conseguir financiación para los importantes cambios que hay que hacer en el sistema de movilidad.

d) Movilidad libre de impactos. La Ley de Movilidad debería poner las bases para:

- Eliminar la inmovilidad obligada: por inaccesibilidad, temor al tráfico, falta de oferta pública de transporte de calidad, etc.
- Que ningún grupo social puede quedar marginado en el acceso a los bienes cotidianos.
- Evitar que el espacio público esté dominado por tráfico excluyendo otros usos (socialización, actividad económica, zonas verdes, etc.) y usuarios.
- Cero inseguridad vial: nadie ha de ver peligrar su salud o integridad por estar o desplazarse en el espacio público... Sacar el tráfico de las ciudades, calmado de tráfico
- Evitar la contaminación ambiental.
- Desvincular el desarrollo económico del aumento y distancia de los desplazamientos.
- Descarbonizar el transporte: reducción la dependencia y uso del automóvil y del transporte motorizado de mercancías. No se puede alimentar a la vez el sector del transporte y pretender alcanzar una movilidad sostenible.

e) Movilidad orientada a logros sistémicos. El actual funcionamiento del sistema territorial, de movilidad y transporte es insostenible en su mismo diseño por eso no vale una ley que promueva, impulse, dinamice..., que atienda sólo a los síntomas, o establezca objetivos puntuales, ambiguos, sin plazos o muy largos... Tampoco es suficiente para hacer el sistema sostenible el atender principalmente al transporte y sus infraestructuras, o proponer un cambio energético o modal (que no supone un cambio de modelo). (ver “ITF (2021): [Estrategias de transporte para sistemas Net-Zero](#)”). Por eso, la ley debería fijar objetivos dignos, cuantificables, concretos pero integrales/sistémicos. Se trata de transformaciones disruptivas, a implementar a corto y medio plazo (<5 años) por afectar a derechos básicos de las personas y estar en una situación de emergencia climática (ver [IPPC,1990](#)). Ya no llegamos con los lentos cambios progresivos. Para ello ha de establecer procesos, mecanismos y medidas sociales, políticos, fiscales y administrativos concretos, de eficacia probada, entre los que estarían:

- Acabar con la inmovilidad obligada (por grupos/categorías sociales), alcanzar el 90% de movilidad activa y autónoma infantil (por su barrio y a la escuela), que menos del 5% de los desplazamientos al trabajo sean en automóvil.
- Territorio sostenible: Densidad poblacional y mixticidad de usos. Someter el planeamiento urbanístico y territorial a las condiciones del transporte público y activo (DOT).
- Ciudad amable (derecho a la ciudad). Proximidad (ciudad de los 15’), con distancias/tiempo máximas (en modos activos o públicos) a servicios y bienes

básicos, distancias a pie a paradas/estaciones de transporte público. Alto índice de accesibilidad universal, caminabilidad y ciclabilidad (90%). Devolver el espacio público a las personas (90%). Plena accesibilidad universal (95%).

- Seguridad en el tráfico: visión cero ¡ya!. Sacar el tráfico de las ciudades o reducción drástica del número de viajes en automóvil (un 90%?), fiscalidad (peaje urbano y por uso de infraestructuras), reducción de aparcamientos y eliminación de los gratuitos. Separar el tráfico a motor y personas -supermanzanas-, no superar la capacidad socioambiental de cada vía, % máximo de vías de tráfico (10%?), reparto del espacio vial entre personas y vehículos (80/20?), reducir los km-veh. (50%), Reconversión del sector del automóvil. Ciudad 30 con más calmado de tráfico, entornos saludables, jerarquía vial.
- Transporte. Descarbonizar el transporte de personas y mercancías (2030?)
- Sistema integrado de transporte público intermodal de calidad, inclusivo.
- Movilidad inclusiva y equitativa. Que ningún grupo social se quede atrás en su derecho a llegar/acceder a los bienes básicos de su interés.

La evidencia parece apuntar a que en un tema tan complejo y de fuertes intereses y afecciones sociales como es el de la movilidad que requiere de importantes cambios políticos y estilos de vida de las personas requiere de procesos de calidad basados en la gobernanza (multinivel e intersectorial), la participación de los actores de interés y las medidas ya implementadas que han mostrado su eficacia....

Es posible que no corresponda a una ley bajar al detalle de la cuantificación concreta a alcanzar en los indicadores de sus objetivos concretos pero al menos debería dar el mandato y el sustento legal para que reglamentaria se establezcan.

2.3. La **Memoria de Análisis de impacto normativo (MAIN)**, social y ambiental, preceptiva en relación al género, infancia y familia, personas con discapacidad y al medio ambiente es muy deficiente, incumple la normativa que los regula y las guías de cómo hacerlo. En este MAIN:

- Afirma que ya que las mujeres utilizan más el TP, la mejora de éste “repercute positivamente en la igualdad de género”.
- Sostiene que ya que las personas con discapacidad y más vulnerables son las que más sufren limitaciones en el transporte convencional, el desarrollo de nuevos medios o formas de transporte les va a generar un impacto positivo.
- Por plantear entornos escolares seguros e incluir en el currículo escolar la movilidad sostenible, dice que la ley tendrá un impacto positivo en los niños.
- Defiende que sobre las familias el impacto es neutro, ignorando que las estrategias de movilidad se deciden en los grupos primarios.
- Finalmente mantiene que la ley tendría un impacto ambientalmente positivo porque el DOMOS y el IPEEM tendrá en cuenta la reducción de emisiones, se propone fomentar la conciencia pública, se tendrá en cuenta en las subvenciones y la digitalización mejorará la eficiencia.

No parece haberse entendido que el sentido del MAIN socioambiental es ver la forma en que la norma se alinea con los derechos y estrategias definidas para cada uno de los grupos sociales y contribuye a “*eliminación de desigualdades y contribución a la igualdad de oportunidades y trato*” ([RD 931/2017](#), art.2.f) y no si se ha tenido en cuenta a los grupos “vulnerables en su acceso a los servicios de movilidad” o sólo “asegurar su uso igualitario de los medios de transporte” (Main,202207:78). No basta que beneficie en “algo” a cada grupo o si tiene un impacto neutro. Siendo la movilidad un prerrequisito para el acceso a otros bienes y derechos en los que estos grupos están discriminados, la ley de movilidad

necesariamente ha de tener impacto positivo en eliminar dicha discriminación. Si se hubiera hecho un buen MAIN, habría mostrado que este PLMS no tiene a las personas en el centro de la norma y que no contempla adecuadamente a los diversos sujetos sociales y los motivos por los que se desplazan, habría dado las claves de las pautas diferenciales de movilidad y sugerido medidas que esta ley debería contemplar para contribuir a la igualdad real de trato y oportunidades.

### 3. Propuestas al articulado del proyecto.

Nota. La idea principal que inspiran estas propuestas es dar centralidad a los diversos sujetos/actores sociales, y al territorio (frente al transporte) en el objeto de la movilidad.

#### 3.1. Ideas y artículos clave.

Si hubiera que elegir sólo 7 cambios en el PLMS proponemos los siguientes:

1. Definición de movilidad (art.2). Movilidad **es el conjunto de medios para “facilitar el acceso a los destinos, actividades, servicios, bienes, personas, derechos y oportunidades de un territorio: tales como empleo, formación, sanidad, comercio, cultura, ocio, relaciones sociales.**

La movilidad supone una vivencia o práctica social cotidiana de viaje (físico o virtual), en función de expectativas, experiencias, capacidades y posibilidades, y conforma un espacio/hábitat de vida.

La gestión de la movilidad comprende la ordenación territorial de proximidad; el diseño urbano y vial cómodo y seguro para las personas; el diseño organizativo y las TIC para reducir viajes motorizados; y el transporte intermodal, preferentemente de medios activos, colectivos/compartidos y públicos.

(Argumento: esta idea del primer párrafo está recogida en las siguientes estrategias: [\(LVMAU,2007:63](#), [LVSUL, 2012:96](#), [EEMS,2009](#)) y en las leyes de movilidad [ley 9/2003 catalana art.4.e](#)), [ley 12/2018](#) y de Asturias, art 3.a) o en la [Ley 2/2011](#) de Economía sostenible, art.99) o el Observatorio de movilidad metropolitana ([OMM,2002:14](#)) o en ([ONU: Hábitat](#))

Nota. Se propone pasar el artículo 2: Definiciones a un anexo y que pueda ser modificado por un RD.

2. Definición del SNMS: (Uno de los cambios más importantes a conseguir es cambiar es la idea del SNMS “definido como conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios” -que es lo que el preámbulo pone como atributos del transporte- para incluir en el mismo la planificación territorial, el diseño urbano y organizacional, las TIC, y la fiscalidad). Además, no cabe confundir el derecho a la movilidad con el derecho a un SNMS, como no es lo mismo el derecho al trabajo o a la salud con el de un sistema público de empleo o sanitario.

Art. 4. Derecho a la movilidad sostenible.

(Añadir y cambiar) Se reconoce el derecho de todas las personas y sujetos sociales a un acceso satisfactorio a bienes y derechos básicos de un territorio, a través de un sistema de movilidad sostenible que comprenda: un urbanismo de proximidad, un diseño urbano que priorice el desplazamiento activo, TICs (movilidad virtual), un diseño organizativo que minimice viajes y un sistema público de transporte intermodal que sea sostenible y eficiente, y una fiscalidad que evite la elección del auto privado por la distorsión que supone el fuerte apoyo público (la externalización de sus costos).

Así mismo se reconoce el derecho a la ciudad, a su disfrute como espacio de intercambio, interacción social y económica, de ocio y estancia, de movilidad y libertades.

Las administraciones públicas garantizarán el ejercicio de tales derechos, priorizando los colectivos ciudadanos y áreas territoriales más desfavorecidas y los modos de transporte más activos y saludables.

A tal efecto se creará un Sistema Nacional de Movilidad Sostenible con las características señaladas en este título.

3. Rango jurídico de los PMS al nivel de los PGOU.

Art. 25.7. (Añadir). Los Planes de movilidad local tendrán igual rango jurídico que los planes de urbanismo u ordenación urbana, pudiendo modificar a éstos cuando se refieran a temas de movilidad, transporte y sus infraestructuras. En toda revisión de planes urbanísticos se integrarán los planes de movilidad.

4. Capacidad de los ayuntamientos para reducir el tráfico a motor y el aparcamiento. Art. 30.4 h) (añadir) Las corporaciones locales, por acuerdo del pleno u órgano en quien delegue, podrán establecer medidas para reducir el espacio viario del tráfico a motor para la estancia y el desplazamiento activo, sin que su calificación en el plan de ordenación urbana pueda ser un impedimento para ello. Por el mismo procedimiento podrán limitar las plazas de aparcamiento de vehículos a motor por debajo de los límites establecidos.

5. Incorporar la Estrategia de la bici en el articulado, con detalle de sus órganos de gobernanza. Nuevo capítulo propuesto T.III c.IV. Normas básicas sobre el transporte ciclista y su infraestructura, art.n+6 (que incorpora la D.A.8ª). n+6.3. La Estrategia ciclista, contará al menos con: Los mecanismos necesarios para su gobernanza, entre ellos: Oficina de la Bicicleta para cuya función principal será la coordinación, el Grupo Interministerial para transversalizar el potencial de la bicicleta, el Grupo Interparlamentario por la Bicicleta para su adecuada regulación, la coordinación multinivel con las Comunidades Autónomas y administraciones locales y el Consejo Consultivo para facilitar el diálogo con el tejido social organizado Reglamentariamente se establecerán las funciones y organización de cada uno de ellos. ...

Bici como equipaje. T.III.c.IV.n+4 En el transporte público colectivo, la bicicleta convencional será considerada como equipaje o bulto de mano, llevada con el viajero, bajo su responsabilidad, sin necesidad de embalarlas ni desmontarlas, y sin coste añadido. Los vehículos deberán disponer un espacio mínimo destinado al transporte de bicicletas. (ver art.56 y 54 de la [ley 12/2018](#) de transporte y movilidad sostenible de Asturias).

## 3.2. Versión amplia de propuestas de modificación.

### Título preliminar.

Capítulo I (Añadir, para dar lugar a más capítulos en este título, como el que se propone en el anexo: T.I. Capítulo II. De los sujetos de la movilidad y sus motivos)

Art. 1. (cambiar por) Objeto, objetivos y fines de la ley.

1. Objeto. (Cambiar). La presente ley tiene por objeto establecer las bases, objetivos, principios, procedimientos, instrumentos, y agentes para planificar y gestionar un sistema de movilidad cotidiana en todo el territorio del Estado.

2. (Añadir) Su finalidad es poder disfrutar del derecho a la movilidad y a la ciudad para lograr una mayor cohesión social y territorial, una buena calidad de vida, un desarrollo económico resiliente, y

un alto estándar ambiental, energético, climático y en salud, la accesibilidad universal, la recuperación del espacio urbano para las personas...

3. Objetivos de la ley. (Redacción nueva tomando como referencia la [LES 2/2011, art. 100](#)).

3.1. (nuevo) Garantizar que todas las personas y grupos sociales, sin dejar a nadie atrás, puedan llegar a sus destinos y acceder a los bienes (servicios, actividades, derechos, etc. básicos) cotidianos.

3.2. Integrar la movilidad en todas las políticas, y especialmente en las de desarrollo territorial y económico, en vistas a acercar personas y lugares.

3.3. Garantizar el desplazamiento autónomo y saludable, especialmente de niños, mayores y pmr, eliminando los obstáculos a su libre movilidad: riesgos a su integridad, barreras u otros motivos.

3.4 Optimizar la eficiencia, disponibilidad y uso de los medios de transporte público y colectivo intermodal, y aquellos otros de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías. (ver [LES art 4 y 5](#)).

3.5. Adaptar el tráfico motorizado a la capacidad socioambiental de las vías según los estándares internacionales: visión cero en siniestralidad, baja emisión de ruido, contaminación, GEI...

3.6. Acabar con el uso de combustibles fósiles en el transporte, y reducir los niveles de emisión de gases y ruidos por debajo de lo que la OMS considera nocivos. así como reducir al máximo la dependencia del automóvil.

3.7. (nuevo) Establecer las bases para una fiscalidad sobre el tráfico a motor que internalice sus costes, de manera que la elección del auto particular deje de estar apoyada con fondos públicos.

3.8. Todos estos objetivos deberán implementarse lo antes posible y alcanzarse antes del 2030.

Art. 2. Definiciones.

Se propone pasarlo a un anexo y que pueda ser modificado por un real decreto.

Incluir o corregir las siguientes definiciones:

- (añadir) **Movilidad**. Es el conjunto de medios para “facilitar el acceso a los destinos, actividades, servicios y bienes” ([ONU: Hábitat](#)), personas, derechos y oportunidades de un territorio: tales como empleo, formación, sanidad, comercio, cultura, ocio, relaciones sociales.

(Argumento: esta idea está recogida en las siguientes estrategias: ([LVMAU,2007:63](#), [LVSUL, 2012:96](#), [EEMS,2009](#)) y en las leyes de movilidad ley [9/2003](#) catalana art.4.e), ley [12/2018](#) y de Asturias, art 3.a) o en la [Ley 2/2011](#) de Economía sostenible, art.99) o el Observatorio de movilidad metropolitana ([OMM,2002:14](#)).

La movilidad supone una vivencia o práctica social cotidiana de viaje (físico o virtual), en función de expectativas, experiencias, capacidades y posibilidades, y conforma un espacio/hábitat de vida.

La gestión de la movilidad comprende la ordenación territorial de proximidad; el diseño urbano y vial cómodo y seguro para las personas; el diseño organizativo y las TIC para reducir viajes motorizados; y el transporte intermodal, preferentemente de medios activos, colectivos/compartidos y públicos.

- **Accesibilidad**. Capacidad de los lugares, medios y personas para llegar en condiciones adecuadas a los lugares.
- **Accesibilidad universal**: “es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. En la accesibilidad universal está incluida la accesibilidad cognitiva para permitir la fácil comprensión, la comunicación e interacción a todas las personas. La accesibilidad cognitiva se despliega y hace efectiva a través de la lectura fácil, sistemas alternativos y aumentativos de comunicación, pictogramas y otros medios humanos y tecnológicos disponibles para tal fin. Presupone la estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas», y se

entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.” (ley derechos personas con discapacidad [RD L 1/2013](#) art.2.k)

- [Capacidad socioambiental de la vía](#). Aquella en la que la contaminación atmosférica o sonora está dentro de lo que la OMS considera no dañino para la salud, garantiza otros usos de la vía diferente de el tráfico y favorece el desplazamiento activo, autónomo y seguro, de usuarios vulnerables.
- [Calles y vías](#). Son parte del espacio público urbano bien destinado a la estancia ciudadana y uso preferentemente o exclusivamente peatonal, las calles (ver ley de tráfico [RD L 6/2015](#) art.7b) bien dónde se tolera el paso de vehículos a motor (vías). Estas se clasifican en vías de barrio o destino (zonas 10-30), vías de distribución (o de distrito) y vías de paso (metropolitanas).
- [Entornos o zonas saludables](#): son aquellos espacios principalmente en el entorno de centros educativos, sociales, culturales, sanitarios o de tiempo libre, diseñados con una alta calidad socioambiental, accesibilidad universal, bajas emisiones, seguros y saludables, libres de tráfico y aparcamiento de autos, abiertas a un uso social y de estancia apoyadas por el mobiliario urbano oportuno.
- [Entornos escolares saludables](#). Un entorno escolar accesible, saludable y seguro que de confianza a la comunidad educativa para un desplazamiento activo y autónomo de los escolares. (propuesta de CEAPA) y su aprovechamiento social y educativo.
- [Necesidades de movilidad](#): Son aquellas motivadas para acceder a [bienes](#) (servicios, recursos, actividades, derechos, oportunidades, etc.) que se dan en un territorio, tales como el trabajo (asalariado o de los cuidados), educación y formación, consumo y comercio, ocio, atención sanitaria, relaciones sociales, prácticas culturales, gestiones, etc.
- [Nueva movilidad](#). ¿?
- [Pobreza de transporte](#). Implica “la falta de alternativas de transporte, asequibles y accesibles que restringen la movilidad de una persona a un área determinada, dificultando la realización de sus actividades esenciales y su participación en la sociedad” ([fte](#))
- [Red intermodal de transporte público urbano](#). Aquella que integra la gestión de los diversos medios de transporte (principalmente tren, metro, tranvía, bus urbano e interurbano, taxi y bici pública) complementado en su caso con modos colaborativos y particulares.
- [Sistema vial seguro: Visión cero](#). Aquella forma de gestión del tráfico que contempla que el error es humano y que ha de ser todo el sistema vial el que ha de impedir que derive en un siniestro grave, a través del diseño de los vehículos y sistema de transporte, de las vías y sistema urbano, y de la regulación del tráfico y sistema de movilidad.
- [Sujeto o grupo social de la movilidad](#). Es la persona, grupo o colectivo definido por sus características de género, etapa del ciclo de vida (niño, joven, familia joven, adulto, mayor...), estilos de vida, capacidades (funcionales, culturales o económicas...) y motivo del desplazamiento (trabajo, formación, cultura, sanidad, ocio, consumo, viaje/turismo, sanidad, gestiones, relaciones sociales...).
- [Transporte sostenible](#). Aquél que es socialmente justo, saludable, inclusivo, accesible..., ambientalmente limpio, con energía renovable... y económicamente viable, asequible, equitativo, inserto en la economía circular,
- [Vías intuitivas o autoexplicativas](#). Aquellas cuyo diseño es suficientemente expresivo -al margen de señales indicativas- del comportamiento vial que se espera en la misma por parte de los diferentes usuarios y modos de transporte.
- [Vías y plazas “completas”](#) son aquellas que permiten la estancia y circulación cómoda y saludable en modos activos y para personas de toda condición y capacidad.

#### Art. 4. Derecho a la movilidad sostenible.

(**Añadir y cambiar**) Se reconoce el derecho de todas las personas y sujetos sociales a un acceso satisfactorio a bienes y derechos básicos de un territorio, a través de un sistema de movilidad

sostenible que comprenda: un urbanismo de proximidad, un diseño urbano que priorice el desplazamiento activo, TICs (movilidad virtual), un diseño organizativo que minimice viajes y un sistema público de transporte intermodal que sea sostenible y eficiente, y una fiscalidad que evite la elección del auto privado por la distorsión que supone el fuerte apoyo público (la externalización de sus costos).

Así mismo se reconoce el derecho a la ciudad, a su disfrute como espacio de intercambio, interacción social y económica, de ocio y estancia, de movilidad y libertades.

Las administraciones públicas garantizarán el ejercicio de tales derechos, priorizando los colectivos ciudadanos y áreas territoriales más desfavorecidas y los modos de transporte más activos y saludables.

A tal efecto se creará un Sistema Nacional de Movilidad Sostenible con las características señaladas en este título.

(Uno de los cambios más importantes ha conseguir en este PLMS es añadir a la idea del SNMS “definido como conjunto de infraestructuras, modos de transporte y servicios” -que es lo que el preámbulo pone como atributos del transporte- las referencias a la planificación territorial, el diseño urbano y organizacional, las TIC, y la fiscalidad).

Art. 5. Principios rectores.

((1: Seguridad, 2: Cohesión, 3: Igualdad, 4: Sostenibilidad, 5: Desarrollo Ec., 6: Digitalización, 7: Accesibilidad, 8: Resiliencia del transporte, 9: Compromisos internacionales: 10: Participación 11: Ciudad de proximidad))

(Añadir esta propuesta inspirada, en parte, en el art. 99 de la [LES 2/2011, art. 100](#))

12) Transversalidad. Considerar la movilidad en todas las políticas, especialmente en las territoriales y económicas, de manera que al elaborar cualquier norma o estrategia evite o minimice sus impactos en la movilidad y contribuya a la reducción del tráfico a motor.

13) Prioridad. Las medidas de proximidad y accesibilidad a bienes y lugares por modos de desplazamiento activos tendrán preferencia presupuestaria sobre las inversiones en transporte motorizado.

**Título I. Sistema Nacional de Movilidad Sostenible.** (art. 6-15)

Art. 7. (cambiar Los objetivos del SNMS por) Competencias y funciones del SNMS.

(añadir) “Los sistemas de movilidad urbana tienen por objetivo facilitar el acceso a servicios básicos, bienes y actividades que permitan a las personas participar en la vida cívica” ([UN-HABITAT, 2013](#)).

Art.8 y 9. (cambiar) Integrar el Foro administrativo con la Conferencia sectorial de transportes (su competencias y funciones no parecen tan distintas y se pueden crear comisiones según los temas a tratar). Por otro lado, se propone crear un Foro ciudadano Estatal de Movilidad (al estilo del foro por el clima, ver en el art.99)

Art.12. (añadir) Consejo superior de Movilidad, [Agenda Urbana y Transportes](#).

Art. 13.c (añadir) Realizar propuestas en relación con la movilidad, [el territorio](#) y los transportes sostenibles.

**Título II. Fomento de la movilidad sostenible.**

Cap.I. Bases para la movilidad sostenible. (art.16-23)

Art.16.1 (añadir)... planificación y gestión de la movilidad, [la agenda urbana](#) y el transporte.

Art.16.5.a) (añadir) Directrices generales para una movilidad, [urbanismo y transporte](#) sostenible.

Art. 19.2. (cambiar, integrar y añadir) [Guías metodológicas](#) para los siguientes ámbitos:

- Planes de movilidad local. (Incluye la DUM, las Zonas de bajas emisiones, gestión de aparcamientos...)
- Planes de transporte a zonas y centros de actividad: laboral, escolar y grandes eventos, que contemplen el personal propio, los usuarios/clientes y los proveedores.
- Planes de desplazamiento activo: a pie y en bicicleta.

Art.20.2. Las guías de buenas prácticas abordarán...

- a) (añadir en primer lugar) el urbanismo de proximidad, la ciudad de los 15'.
- b) (cambiar) El fomento del **desplazamiento** activo: ciclista y a pie.
- c) (añadir) El fomento de la movilidad inclusiva: para pmr, minorías étnicas o inmigrantes, ciudadanos de rentas bajas, con perspectiva de género, infancia y familia.

Art. 21.1c (añadir) Los planes estratégicos de movilidad, incluirán un programa de sensibilización y formación en movilidad sostenible destinada a la ciudadanía, los profesionales y las autoridades con competencias en gestión de la movilidad, el urbanismo, el transporte y el tráfico. Dicho programa será revisado bianualmente.

(Añadir) Los programas de educación y formación para la movilidad irán orientados a: 1) comprender los conflictos de intereses en el uso de la vía, 2) mostrar las ventajas del urbanismo de proximidad y el desarrollo local y sus efectos sobre la dependencia del automóvil. 3) influir en la elección modal de transporte por sus repercusiones sobre la salud, la naturaleza, la equidad y la convivencia,

Art.22 bis (nuevo) Promoción de la movilidad sin emisiones.

Incorporar, con los cambios propuestos a continuación, el art. 14 de la [ley 7/2021](#) de cambio climático a esta ley de movilidad (y suprimirla de aquella) para que la regulación que tiene que ver directamente con la movilidad no quede dispersa en otras leyes.

1. La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año ~~2050~~ (2040) un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO<sub>2</sub>, de conformidad con lo establecido por la normativa comunitaria. A estos efectos el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima se fijará para el año 2030 objetivos de penetración de vehículos matriculados con nulas o bajas emisiones directas de CO<sub>2</sub>, según sus diferentes categorías.

~~2. En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050 se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, para que los nuevos turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos, no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que no más tarde del año 2040 sean vehículos con emisiones de 0 g CO<sub>2</sub>/km de conformidad con lo establecido por la normativa comunitaria. A tal efecto, previa consulta con el sector, se pondrán en marcha medidas que faciliten la penetración de estos vehículos, que incluirán medidas de apoyo a la I+D+i.~~

3. (pasa a incorporarse al art.25)

~~4. De acuerdo con la normativa de movilidad limpia aprobada por la Unión Europea y con las revisiones y mejoras posteriores que se acuerden, las Comunidades Autónomas insulares, considerando su vulnerabilidad frente al cambio climático, podrán instar al Estado el establecimiento de medidas de promoción de movilidad limpia, consistentes en restricciones en su ámbito territorial de la circulación de turismos y furgonetas.~~

4. Se autoriza a las administraciones autonómicas y locales a establecer restricciones al tráfico a motor cuando se supere la capacidad socioambiental de la vía o zona, de su competencia.

## Cap.II. Planificación y gestión de la movilidad.

Secc. 1ª. Instrumentos de planificación.

Art.23.6 (añadir) Antes de su aprobación, el IPEEM deberá ser sometido a... **la evaluación de impacto normativo de género, edad, familia y capacidades, y a consulta pública.** Igualmente será sometido a evaluación de proceso y ex post.

Art.25.1 (Añadir el [art. 14 de la ley 7/2021](#), apartado 3) y suprimirlo de dicha ley)

25.1. (Renumerar) "Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad **en un 55% para 2030** incluyendo, al menos:

- a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.
- b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.
- c) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.
- d) Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.
- e) Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.
- f) Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.
- g) Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.



h) El establecimiento de criterios específicos para ~~mejorar~~ **asegurar** la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, ~~cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.~~

i) Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales. Lo dispuesto en este apartado será aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Los planes de movilidad urbana sostenible habrán de ser coherentes con los planes de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio con arreglo a lo previsto en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos **a motor** para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, ~~conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.~~

Cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.”

7. **(Añadir)**. Los Planes de movilidad local tendrán igual rango que los de urbanismo u ordenación urbana, pudiendo modificar a éstos cuando se refieran a temas de transporte y sus infraestructuras. En toda nueva redacción de planes urbanísticos se integrarán los planes de movilidad.

Art. 29 **(cambiar)**. Jerarquía de la preferencia de los modos de **transporte** en el ámbito urbano.

Art.30 Planificación urbana para el fomento de la movilidad activa.

Art.30.3.

- a) **(cambiar)**. La **reducción de las vías urbanas, donde se permite el tráfico privado motorizado, a menos de un 10%, buscando que permitan el acercamiento al menos a 300 m. a cualquier punto de la ciudad. Estas vías urbanas se clasifican en vías de paso (interurbano), distribución (distrito) y destino (o barrio). Se tendrá especial atención a los entornos de los centros escolares, socioculturales y sanitarios.**
- b) **(cambiar)**. El desplazamiento activo tendrá, salvo señalización en contra, prioridad en toda la ciudad y los cruces con el tráfico motorizado. El diseño de las calles ha de mostrar a las claras que se trata de espacios de estancia y preferencia peatonal, y en el resto de vías con tráfico, éste no podrá superar el 30% del espacio y contarán necesariamente con itinerarios peatonales accesibles según la normativa vigente.
- c) **(añadir al final)**. Incidiendo en los entornos de los centros escolares. (ceapa). A tal efecto todos los centros contarán con un **agente o coordinadora de movilidad** escolar, encargado de coordinar los diagnósticos, los planes y las medidas oportunas para optimizar los desplazamientos activos a la escuela.

Art. 30.4. **(cambiar)** La planificación del espacio urbano **garantizará** la seguridad y **comodidad** de la **estancia** y los desplazamientos activos autónomos para todos los grupos sociales, mediante actuaciones como: **(Nota, la referencia a la intermodalidad no tiene cabida en este apartado).**

- a) **(cambiar)**. La **elaboración de normativa municipal, donde se recoja el reparto mayoritario de calles (peatonales y estanciales, no aptas para el tráfico) y de vías (aptas para el tráfico a motor) y su diseño diferenciador y las condiciones en que se tolere la entrada de vehículos a motor. A tal efecto se aplicará de manera diferencial la ley de tráfico (RD\_L 6/2015 y el art.1.2.c, del RGC) según su aptitud para el tráfico a motor.**
- b) **(cambiar)** El desarrollo de una red de infraestructuras ciclistas, que será segregada en las vías compartidas con el tráfico a motor de más 30 km/h, que garantice su seguridad, comodidad y rapidez.
- f) **(añadir)** El **garantizar** la intermodalidad **bici+transporte público interurbano, reconociendo la bici como equipaje de mano**, así como su estacionamiento en las paradas y estaciones.
- h) **(añadir)** Las corporaciones locales, por acuerdo del pleno u órgano en quien delegue, podrán establecer medidas para reducir el espacio viario del tráfico a motor para la estancia y el

desplazamiento activo, sin que su calificación en el plan de ordenación urbana pueda ser un impedimento para ello. Por el mismo procedimiento podrán limitar las plazas de aparcamiento de vehículos a motor por debajo de los límites establecidos.

Art.31. (**cambiar**) Movilidad inclusiva para personas con ~~discapacidad~~ movilidad reducida.

(Aclaración: el concepto de movilidad reducida es más amplio, incluye personas eventualmente lesionadas, las que lleven carritos (de bebé, de compras) o cargas, incluso que lleven niños. Además no todas las personas con discapacidad requieren medidas de apoyo en el transporte. Cabe apostar más por los vehículos con accesibilidad universal que contar con eventuales “asistentes de movilidad”

Art.32.1 (y 2) (**cambiar**) ... función del sexo, la edad, la **capacidad (funcional, cultural o económica)**...

Art. 33.1. (**cambiar**). ... analizarán la necesidad de que una determinada vía, dentro de la red urbana y periurbana, sea autorizada al tráfico a motor. Estas vías, contarán con no más de dos carriles, medidas de calmado de tráfico y preferencia del transporte público y activo, mediante carriles e itinerarios debidamente acondicionados para su seguridad y comodidad.

(Explicación: tal y cómo estaba redactado este artículo mantenía la preferencia de vía de autos -aunque sólo sea en 10 ciudades- sobre el ciclista o de bus, lo que es contrario al espíritu de esta ley y al intento de transformación que aboga en el art.20.2.b, entre otros).

Art. 39.1. (**cambio**). Todos los prestadores de servicios de transporte o gestores de infraestructuras de transporte, en el plazo de un año desde la aprobación de esta ley, contarán con un sistema de gestión ambiental y energética para sus vehículos e instalaciones.

Art. 39.2 (**cambio**) de ~~fomentarán la introducción a~~ **introducirán** requisitos ambientales...

### **Tít. III. Planificación y gestión de infraestructuras y servicios al transporte.**

**Tit.III. Cap.I Provisión** de servicios de transporte terrestre de viajeros y servicios de movilidad en todo el territorio. (art.40-43)

Art.42 bis. (**Añadir**)

Las administraciones competentes en el diseño y gestión del **transporte público** aplicarán las medidas oportunas para responder a las necesidades de los diversos sujetos sociales, en particular, niños, mayores, y pmr, población activa en los cuidados, personas con rentas bajas o capacidades diversas. Tales como:

- Disminuir la duración del viaje para las tareas de la vida cotidiana por debajo del realizado en automóvil particular. Con medidas como vías y carriles reservados, adecuación semafórica a su paso, sincronización en los intercambiadores, integración intermodal, incluida el transporte de bicis en todos los servicios interurbanos.
- Optimizar: horarios, frecuencia de paso, puntualidad, coordinación intermodal y precios. Hacerlo más flexible, cómodo, y asequible para no dejar a nadie atrás. Diversificar la gama de servicios de buses (diversos tamaños, recorridos flexibles, a servicios y paradas a demanda incluso fuera de las establecidas, etc.)
- Asegurar la accesibilidad para personas con disfuncionalidades psicofísicas o cognitivas, permitiendo el transporte de sillas de ruedas, carros de bebés o de la compra, perros guía, etc.
- Garantizar la seguridad real y percibida.
- Contar con la experiencia de las usuarias para mejorar la planificación y gestión del transporte público.
- Gestionar de manera integrada e intermodal en el ámbito conurbano los diversos medios de transporte ordenados

Art. 43. (**cambio**) Se autoriza a las administraciones locales a conectar con transporte público las estaciones de ferrocarril, así como zonas empresariales, y otros focos de atracción de

desplazamiento, fuera de su término municipal, de forma directa o combinada, hasta 20 km de su núcleo urbano.

(Nota. Tal como estaba este artículo, más que autorizar a conectar con estaciones ponía multitud de inconvenientes).

#### **Tit.III. Cap.II. Obligaciones...** (art.44-50).

Art. 50 (**cambio**) Las administraciones competentes y empresas operadoras de transportes públicos, coincidentes en una misma área territorial (conurbación, metrópoli, comarca, o mayor) constituirán una unidad operativa para la gestión conjunta en **una sólo red intermodal de los servicios de transporte de viajeros**, por ferrocarril y carretera, incluidos zonas de P&R, bicis públicas u otros vehículos compartidas para el tramo final de los viajes (parada de TP a destino del pasajero).

#### Tit.III. Cap.III. Planificación de infraestructuras de transporte de competencia estatal. (art.49-53)

Art. 52.1 (**añadir**) c) **Impacto de género, edad y familia, así como el impacto ambiental y en la salud.**

#### Tit.III. Cap.IV (**nuevo**) **Normas básicas sobre el transporte ciclista y su infraestructura.**

TIII.cIV.n+1. La Administración competente diseñará e implementará una red básica ciclista, de alta calidad, separada del tráfico a motor (principalmente reconvirtiendo carreteras y vías, aún de diferentes administraciones territoriales), que conecten ciudades, municipios de interés, principales estaciones de transporte público, y otros destinos atractores de viajes. Estas redes se adecuarán, según convenga, al uso ciclista como modo de transporte, al cicloturismo o al ciclismo deportivo. Las demás administraciones harán lo propio en su ámbito territorial.

TIII.cIV.n+2. Infraestructuras ciclistas. El gobierno en el plazo de 6 meses desde la entrada la aprobación de esta ley publicará unas normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras y equipamientos ciclistas que incluirán unos estándares y unos criterios mínimos de calidad que deberán cumplir todas las redes, vías, carriles y sendas ciclistas, así como los biciaparcamientos y otras medidas de apoyo a la circulación ciclista segura.

TIII.cIV.n+3. Los poderes públicos, en cumplimiento del principio de desarrollo territorial y urbano sostenible, formularán y desarrollarán, en el plazo de un año desde la aprobación de esta ley, las medidas oportunas que otorgue, en el medio urbano, preferencia al transporte público y colectivo y a los desplazamientos peatonales y en bicicleta. (ver ley del suelo y rehabilitación urbana [RD L 7/2015 art.3.3.f](#))

TIII.cIV.n+4 En el transporte público colectivo, la bicicleta convencional será considerada como equipaje o bulto de mano, llevada con el viajero, bajo su responsabilidad, sin necesidad de embalarlas ni desmontarlas, y sin coste añadido. Los vehículos deberán disponer un espacio mínimo destinado al transporte de bicicletas. (ver art.56 y 54 de la [ley 12/2018](#) de transporte y movilidad Sostenible de Asturias)

TIII.cIV.n+5. Seguridad ciclista en las infraestructuras viarias. En el diseño, ejecución y mantenimiento y de las infraestructuras viales se someterá a una evaluación de impacto, contemplada en la directiva 2019/1936, que tenga en cuenta el riesgo para los ciclistas y las medidas a implementar para mejorar su seguridad sin mermar su derecho a circular por dicha vía, como pueden ser la separación física del tráfico de alta velocidad o rutas alternativas próximas de similar o mejor calidad y distancia de recorrido. Estas inspecciones deberán seguir las indicaciones establecidas en el anexo II de dicha directiva [2019/1936](#).

TIII.cIV.n+6. **Aquí la D.A.8ª (que queda eliminada) con los siguientes cambios.**

(**Cambiar**) Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta por Estrategia estatal ciclista.

1. El Consejo de Ministros, por Real Decreto, aprobará, a propuesta del ministerio con competencia en transportes, la Estrategia estatal ciclista. Su elaboración, implantación, seguimiento y actualización se hará en coordinación con el resto de ministerios y actores implicados. La Estrategia será revisada y actualizada cada 5 años y evaluada a mitad y final de su vigencia.

2. Esta estrategia tendrá como objetivo:

- a) Que el ciclismo como modo de transporte alcance su **óptimo**, siguiendo principios de **proximidad**, seguridad, sostenibilidad y eficiencia, contribuyendo al objetivo de lograr una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones, así como más productiva y saludable.
- b) Coordinar e impulsar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte como elemento relevante de la movilidad cotidiana, valorando su potencial en el último tramo del reparto de mercancías.
- c) Fomentar el cicloturismo, proteger la bicicleta como actividad de ocio y deporte y promocionar sus beneficios para la salud como elemento de movilidad activa.

3. La Estrategia incluirá, por lo menos:

- Los mecanismos necesarios para su gobernanza, entre ellos: **Oficina de la Bicicleta para cuya función principal será la coordinación, el Grupo Interministerial para transversalizar el potencial de la bicicleta, el Grupo Interparlamentario por la Bicicleta para su adecuada regulación, la coordinación multinivel con las Comunidades Autónomas y administraciones locales y el Consejo Consultivo para facilitar el diálogo con el tejido social organizado** Reglamentariamente se establecerán las funciones y organización de cada uno de ellos.
- Su financiación.
- Los criterios e indicadores para su seguimiento y evaluación de su efectividad.

#### **Título IV. Financiación estatal del transporte público colectivo urbano de viajeros.** (art.56-62)

(Nota: todos los artículos del Título III. Cap. VII Los transporte urbanos art. 113-118 de la LOTT. están anulados. Esta es una oportunidad para desarrollar, respetando el marco competencial que marca la constitución, el apoyo al transporte público local).

(Idea) Co-financiar sólo aquellas redes de sistemas de transporte intermodal y supramunicipal (es decir casco urbano y zona periurbana). El art. 65a del RD 1211/1990 **ROTT** permite al transporte municipal salir de sus límites administrativos. Ello, sin entrar en las competencias municipales orientaría su gestión hacia una respuesta integrada (de diversos sistemas modales) e integradora (al dar respuesta de transporte público fuera del municipio, principalmente hacia polígonos industriales, etc., dando un servicio a los propios residentes que trabajan fuera, y a los propios trabajadores que residan fuera y son los más dependientes del automóvil).

Art.56.

3. (**cambio**). La contribución... se realizará a través de contratos programa u otras figuras admitidas en derecho (No subvenciones) ...

Nota, La figura de **subvención** no es la mejor para la cofinanciación de servicios entre administraciones. Por otro lado, financiar los desplazamientos en un diseño territorial disperso y distante (que requiere transporte motorizado) es como trasvasar arena de unas zonas a playas donde la marea se las va a volver a llevar, sd, tirar el dinero sin poner solución al origen del problema (la dependencia del transporte motorizado) por la dispersión y segregación urbana.

5. (**Añadir**). La co-financiación por parte de la AGE se realizará al ente público o consorcio de transporte encargado de la gestión del transporte público intermodal que den servicio público tanto dentro como en el entorno del municipio en respuesta a las necesidades de transporte de sus residentes y visitantes (por trabajo, comercio, gestiones...).

Art. 58.a)

(**añadir**) Financiar parte de los costes operativos **de la red intermodal** de transportes ...

Art.60.3 (**anular**)

(razones: No parece oportuno que una ley recoja estos parámetros que además más parecen basarse en criterios anticuados (y sin medir efectos no deseados) que se imponen por ley. Mejor dejarlo al desarrollo reglamentario estableciendo los objetivos que deben cumplir: reducir la dependencia del auto y la movilidad obligada, responder a las necesidades de

transporte de los grupos con menos capacidad, garantizar el mínimo de calidad urbana, etc. Además, pagar por km es alimentar la dispersión urbana cuando lo que hay que hacer es revertirla, y el c1) no cabría hablar coeficiente por el total de usuarios del servicio sino que cabría diferenciarlos por su capacidad (económica, cultural o funcional), su ocupación (de los cuidados), el ciclo de vida (familia joven, niños, mayores...) o los que han dejado el auto.

**Título V. Innovación, digitalización y formación en el transporte y la movilidad.** (art 63-94)

(suprimir) (Razones: es más propio de una ley de tráfico que de movilidad, y el capítulo IV sobre formación de transportistas, o VI de logística, en la ley de transporte terrestre. En todo caso podría pasar a una disposición final para introducirla en sendas leyes).

**Título VI. Mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística.** (art.95-98)

**Título VII. Participación pública y transparencia.** (art.99 y 101)

(Pasar este título como capítulo III dentro del Título II)

Art.99- Participación pública y transparencia.

Cabe una revisión a fondo. Los canales de comunicación, información y difusión que cita el PLMS NO son canales de participación.

(Nuevo). Se crea el foro ciudadano estatal de movilidad. Este foro tiene por finalidad establecer una interlocución directa entre el Ministerio correspondiente y la ciudadanía para conocer las necesidades y demandas de acceso, movilidad y transporte, no satisfechas o mejorables. Tomar como modelo el [foro ciudadano por el clima](#).

Los planes, programas, estrategias, instrumentos y disposiciones de carácter general, así como los reglamentos, que se adopten en el ámbito de la movilidad sostenible se llevarán a cabo bajo fórmulas abiertas y canales accesibles que garanticen la participación de los agentes sociales y económicos interesados y del público, en general... Para la elaboración de los mismos, el Gobierno reforzará los mecanismos de participación ya existentes y garantizará de forma estructurada la participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones en materia de movilidad a través del establecimiento de una **Asamblea Ciudadana Estatal de movilidad** y se recomendará que se establezcan foros autonómicos y municipales. Su composición tendrá en cuenta el principio de representación equilibrada entre sujetos de la movilidad, personas de diferente: género (mujeres y hombres), edad (niños, jóvenes, adultos y mayores), capacidades (económicas, funcionales y culturales) vecinas y consumidoras, empleados y activas en los cuidados, hábitat (rural y urbano), procedencia geográfica. La composición, organización y funcionamiento de la misma se desarrollará mediante Orden Ministerial (ver art. 39.1 de la [Ley 7/2001](#))

(nota: "la participación de todos los ciudadanos, encuentra su razón de ser última en la necesidad de avanzar hacia la transformación del modelo de desarrollo movilidad, basada en planteamientos democráticos que postulan la participación activa, real y efectiva de la sociedad civil como única vía para, en primer lugar, legitimar las decisiones que se hayan de adoptar y, en segundo lugar, garantizar su acierto y eficacia en el terreno práctico." (preámbulo ley 7/2001)

Además de esta Asamblea/Foro, cualquier persona tendrá derecho, y la administración la obligación de garantizarlo, a:

- A participar de manera efectiva y real en la elaboración, modificación y revisión de aquellos planes, programas y disposiciones de carácter general relacionados con ~~el medio ambiente~~ **la movilidad** incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley.
- A acceder con antelación suficiente a la información relevante relativa a los referidos planes, programas y disposiciones de carácter general.

c) A formular alegaciones y observaciones cuando estén aún abiertas todas las opciones y antes de que se adopte la decisión sobre los mencionados planes, programas o disposiciones de carácter general y a que sean tenidas debidamente en cuenta por la Administración Pública correspondiente.

d) A que una vez examinadas las observaciones y opiniones expresadas, se haga público dichas un resumen de dichas propuestas (señalando las propuestas mayoritarias, las innovadoras y otras no procedentes) así como las decisiones adoptadas y se informe de los motivos y consideraciones en los que se basa dichas decisión, .... (tomado del art. 3.2 y 16 de la [Ley 27/2006](#))

### **Título VIII. (añadir) Régimen sancionador “y régimen incentivador”. (art.102-109)**

Art. 108. (Nuevo) Se crean los premios y reconocimientos estatales a las mejores prácticas integrales en temas de movilidad y transporte intermodal

Constituyen las mejores prácticas dignas de reconocimiento aquellas realizadas por entidades públicas, privadas y/o sociales, consolidadas -de más de 3 años- que han conseguido mejoras sustantivas en el funcionamiento del sistema territorial y de movilidad, transporte y tráfico, en al menos 5 de los siguientes indicadores:

- la calidad del aire se mantiene dentro de los límites marcados por la OMS,
- la emisión de GEI es nula,
- la siniestralidad vial grave está al nivel de mejores resultados europeo para un ámbito comparable,
- la ratio de uso del auto está por debajo del 10% de los desplazamientos,
- la satisfacción de los diversos colectivos ciudadanos en su transporte colectivo es alta.
- la movilidad de colectivos sociales marginados/discriminados/vulnerables es equiparable al resto de colectivos sociales en su facilidad de acceso a lugares donde satisfacer sus derechos e intereses legítimos.
- a su logro ha contribuido más de una administración y departamento, empresa o entidades sociales.

El sello o reconocimiento podrá hacerse para programas temáticos (de ámbitos) de movilidad: territorial (urbana/periurbana, rural...), actividad (laboral, formativa, sanidad...), colectivos (infancia, mayores, pmr, bajos recursos, inmigrantes). Si bien siempre tendrá en consideración los impactos sobre los otros ámbitos.

### **Título X. (nuevo) Fiscalidad de la movilidad y el transporte.**

#### **110.1. Fiscalidad sobre la circulación de automóviles.**

La circulación de automóviles por el casco urbano estará sujeta a tasas o peajes por congestión y uso de infraestructuras de forma que se acerque al coste económico de sus impactos. No obstante, no se restringirá el tráfico cuando su impacto ambiental (contaminación del aire y sonora) supere los estándares establecidos por la OMS o los organismos correspondientes.

#### **110.2. Ingresos municipales por la circulación de vehículos a motor:**

- El peaje por uso de infraestructuras.
- La tasa de estacionamiento. Todo estacionamiento en la vía pública de más de 20 minutos estará sujeto a una tasa, a excepción de los servicios públicos, sanitarios o urgentes, y los que presten servicio a personas con movilidad reducida.
- Las sanciones o multas por infracción de tráfico. El ayuntamiento tomará las medidas oportunas para que todas se cobren.
- El Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica. Se ajustará a lo que establece la ordenanza correspondiente de este ayuntamiento.

#### **110.3. Destino de los ingresos del tráfico de automóviles.**

El dinero ingresado por las administraciones de los impuestos, tasas y peajes al tráfico y transporte a motor se destinará a:

- El diseño, creación y mantenimiento de espacios públicos con accesibilidad universal y de calidad, diferenciando claramente calles de vías y éstas según sean de destino (barrio) o de paso.
- Lograr una oferta de calidad de transporte público (incluida la bici pública) que dé respuesta a las necesidades de toda la población vinculada (residente y visitante).
- El apoyo a los planes de transporte de empresas (incluidos las propias administraciones y sus entes públicos) y planes de movilidad a centros escolares.
- La aplicación de las medidas de seguridad que erradiquen la siniestralidad grave.
- La creación y dotación de la agencia de movilidad, sus áreas y programas.
- La creación de aparcamientos disuasorios y la dotación de aparcamientos de corta duración.
- El impulso y apoyo a la mesa y foros de movilidad y a los procesos participativos de calidad.

(Añadir) 111. (IRPF): se propone la reforma del IRPF para la inclusión de deducciones con objetivos medioambientales, relacionadas con incentivar la movilidad sostenible (como el uso del transporte público o de la bicicleta, especialmente al trabajo)

#### **Disposición final 4. Modificación de la LOTT.**

3 bis. El artículo 23 se le adjunta

(nuevo) En el transporte público colectivo, la bicicleta convencional será considerada como equipaje o bulto de mano, llevada con el viajero, bajo su responsabilidad, sin necesidad de embalarlas ni desmontarlas, y sin coste añadido. Los vehículos deberán disponer un espacio mínimo destinado al transporte de bicicletas. (ver art.56 y 54 de la [ley 12/2018](#) de transporte y movilidad Sostenible de Asturias)

5.2. (cambiar). Transporte público es aquél cuya titularidad corresponde a la administración y su gestión es directa o por concesión a una empresa.

DA.8ª Estrategia o Plan nacional de impulso al uso de la bicicleta.

(cambiar) por Estrategia estatal de la bici. Anular esta D.A. y pasarla al articulado [TIII.cIV.n+5](#). (tras art.50)

que vaya más a medidas de uso para incluir también de infraestructura, diseño urbano y vial, etc.

## Propuesta de nuevo capítulo (II) al Título I.

### T.I. Capítulo II. (nuevo) De los sujetos de la movilidad y sus motivos. (Esto podría pasar al T.I, Cap.II. Secc.2ª movilidad para todos)

art. n+1. Las administraciones públicas en el ámbito de sus competencias tomarán las medidas oportunas para que los distintos grupos y colectivos sociales puedan acceder con comodidad y de manera sostenible a los bienes de un territorio, con medidas específicas para cada uno. Asimismo, a la hora de elaborar sus estrategias, programas, procedimientos y acciones buscarán evitar o reducir la necesidad de usar medios de transporte motorizado.

#### n+2. Sujetos ciudadanos prioritarios de la movilidad.

En la elaboración de los planes de movilidad se incluirá un análisis de impacto sobre el género, la edad y las familias, y las diversas capacidades, incluyendo medidas concretas para superar la discriminación que puedan sufrir en sus opciones y condiciones de movilidad y acceso.

##### n+2.1. La movilidad desde la perspectiva de género, doméstica y del cuidado.

Las administraciones públicas prestarán especial atención a las condiciones y necesidades de las personas con actividades y trabajos del cuidado y domésticos, en relación al transporte y uso del espacio público. Así mismo incorporarán la perspectiva de género y del cuidado, favoreciendo la participación paritaria de las mujeres, de toda edad y condición, en el diseño, implementación y evaluación de planes, programas y actividades de movilidad.

##### n+2.2. Movilidad infantil.

Las administraciones públicas y en especial los ayuntamientos aplicarán las medidas pertinentes para asegurar el desplazamiento autónomo y seguro de los niños en los espacios públicos. Reforzarán las medidas de seguridad vial y salud ambiental en los entornos escolares, y de los parques y centros o zonas de actividad infantil.

Los ayuntamientos dentro de sus PMUS, incorporarán un programa de movilidad autónoma infantil orientado a garantizar el derecho de la infancia a la ciudad, a la estancia y disfrute del espacio público y al desplazamiento autónomo en condiciones de seguridad y comodidad adecuando el diseño vial y la regulación del tráfico a la posible presencia infantil.

##### n+2.3. Personas con capacidades diversas, movilidad reducida, colectivo de mayores...

Las administraciones públicas competentes garantizarán que todas las calles y vías urbanas cuenten con itinerarios peatonales accesibles (IPAs) y con el diseño y la señalización pertinente para todo tipo de capacidades. Al respecto se tendrá en cuenta la [Orden TMA/851/2021](#) de condiciones básicas de accesibilidad, especialmente en relación al espacio público y el transporte.

##### n+2.4. La movilidad de las familias y hogares.

Previo a cualquier aprobación de una normativa o regulación que condicione la ubicación física de servicios o actividades (como por ejemplo la zonificación escolar, sanitaria, etc.) se realizará un análisis de la incidencia en la necesidad de transporte para la población diana y para los usuarios más vulnerables, dando prioridad aquellas ubicaciones que menos desplazamientos a motor supongan para los mismos, así como la adecuación amable y accesible del diseño urbano del entorno (con apaciguamiento de tráfico) y una oferta de calidad de transporte público que conecte zonas residenciales y destinos con servicios básicos.

#### n+3. Movilidad según el motivo habitual.

Se aplicarán medidas concretas para reducir el transporte motorizado obligado y/o involuntarios (en frecuencia, tiempo, distancia) en relación a:

- 1) los centros escolares y de trabajo o actividad
- 2) el consumo y comercio, la logística y distribución comercial,
- 3) el ocio, turismo...



- 4) las gestiones administrativas, sanitarias, etc.
- 5) las relaciones sociales y el ocio.
- 6) otros motivos.

Los Planes de transporte y movilidad incluirán medidas generales y específicas para cada colectivo social y motivo de desplazamiento. Entre ellas: acciones informativas y formativas, planes de transporte y movilidad al centro o actividad, crear la figura de gestora o coordinadora de movilidad, análisis de impacto en los diferentes grupos sociales, disponer la proximidad de los servicios básicos en todos los barrios, etc. Todos los planes deberán contemplar su evaluación de impacto.

#### n+3.1 Entornos escolares, socioculturales y sociosanitarios.

Todos los entornos inmediatos de los centros educativos, infantiles, de mayores, de salud, deportivos u otras actividades similares serán calificados como entornos o zonas saludables caracterizadas por ser de alta calidad socioambiental, de accesibilidad óptima, seguros y saludables (con visión cero), bajas emisiones. Para ello serán zonas abiertas a un uso social y de estancia apoyadas por el mobiliario urbano oportuno, libres de tráfico y aparcamiento de autos, y en sus tendrán prioridad los peatones, seguidos de los ciclos. Las administraciones competentes, tomarán las medidas oportunas para la adecuación y regulación de estos entornos saludables.

**Los centros escolares incorporarán a su plan de centro un programa de movilidad escolar saludable y crearán la figura de coordinadora de movilidad a cargo de un docente apoyado por un equipo de la comunidad educativa. Esta figura podrá abarcar uno o varios centros de la misma zona escolar.**

### T.I. Cap. III. (Nuevo) Movilidad, territorio y accesibilidad urbana: El espacio público urbano y su diseño.

(nota: esto podría pasar al T.I, Cap.II. Secc.2ª bis -nueva-)

#### n+3.1. Papel y características del espacio público.

En el entorno urbano la prioridad de estancia y paso corresponde al ciudadano de a pie, seguido de los medios activos y el transporte público. Se permitirá el uso del automóvil particular cuando sea necesario para funciones: sociales (transporte de personas con dificultades de desplazamiento, o en ausencia de alternativas públicas adecuadas), mercantiles (de logística y distribución..., excepto última milla), o situaciones de urgencia y seguridad.

El diseño y uso de la calle (peatonal, de estancia) o la vía (con tránsito a motor) deberá garantizar que cumple con los estándares de: accesibilidad universal, sistema vial seguro (con visión cero), calidad ambiental y salud, y equidad e inclusión social.

En la planificación y diseño urbano y viario, tanto de iniciativa pública como privada, se seguirán los siguientes criterios:

- Cercanía. Proximidad entre los lugares de: residencia, producción/trabajo, formación, consumo, servicios, etc. de forma que favorezca la accesibilidad a la par que se reduzca la dependencia del transporte motorizado.  
(argumento: Según la ONU-hábitat *“las políticas de movilidad urbana, por tanto, deberían dar prioridad a la accesibilidad en lugar de al transporte.”* (UN-HABITAT, 2013:77))
- Accesibilidad universal. La red viaria se ajustará a la normativa de accesibilidad, en especial la [Orden TMA/851/2021](#). Todas las calles y vías contarán con itinerarios peatonales accesibles, bien señalizados y diferenciados en su diseño.
- Habitabilidad. El espacio público tenderá a ser accesible, vivo, seguro y amable, de forma que invite a la vida activa y a la relación social.
- Equipamiento. El espacio público dispondrá de mobiliario urbano (banco, apoyos isquiáticos, papeleras, farolas, fuentes, arbolado y otros análogos) que permitan el descanso y la sombra para hacer la estancia y el desplazamiento posible y más cómodo.

- Seguridad. El diseño viario deberá evitar el riesgo de que la estancia o paso de personas pueda derivar en un siniestro vial grave, separando en la medida de lo posible el tráfico del uso ciudadano a pie.
- Espacio comprensivo/intuitivo o vías autoexplicadas: El diseño de las calles y vías (tramas, texturas, colores, mobiliario, anchura, marcas en el pavimento, alumbrado, vegetación) responderá claramente a cada tipología (ver punto n+3.2), de forma que cualquier usuario perciba intuitivamente su principal uso y los comportamientos esperados en cada una de ellas.

### n+3.2. Jerarquía del espacio público: calles y vías.

Según la mayor o menor disponibilidad y comodidad de uso por parte de las personas, el espacio público se clasifica en: calles que pueden ser peatonal y residencial; y en vías con circulación: que se dividen en vías de acceso al barrio, de distribución o vía arterial (metropolitano).

#### n+3.2.1. Las calles (peatonales).

La calle es el espacio público urbano para la convivencia y la vida local, extensión del hogar. Las calles habrán de contar altos estándares de calidad según principios de proximidad, seguridad, comodidad, accesibilidad, salubridad...

Las calles tenderán a formar zonas agrupadas (tipo supermanzana) las cuales formarán nódulos de una red que conectará todos los barrios de la ciudad a través de *itinerarios peatonales básicos*. En todo caso, serán calles: los entornos infantiles (parques, escuelas, etc.) y los entornos con alta concentración de peatones.

Tipos de calles: peatonal (no apta para el tráfico, según el art. 121.5 RGC)- o de prioridad peatonal -calle residencial (art. 122.8 del Reglamento General de Circulación).

A las calles y espacios peatonales podrá acceder, bajo su responsabilidad, cediendo la preferencia a las personas presentes, y a velocidad moderada: los ciclos, los vehículos de servicios públicos, de pmr y aquellos otros en situaciones de urgente necesidad.

#### n+3.2.2. Las vías urbanas (con tráfico a motor).

Las vías urbanas son espacios públicos donde, además de la convivencia y estancia personal, se permite la circulación vehicular.

Las vías pueden ser: de barrio (o destino o zonas 30), de distribución (o distrito o enlace) o arterial (o de paso o metropolitana) cada una con sus características diferenciales, claramente apreciable en su diseño. Los automóviles particulares no podrán utilizar las vías de barrio o destino como atajo hacia otros barrios.

La velocidad máxima permitida en todo el espacio urbano será de 30 km/h. El diseño de las vías evitará físicamente que se puedan dar velocidades superiores a las permitidas y asegurará la visibilidad entre conductores y peatones, etc. Así mismo podrá haber vías 20 para las vías de barrio o calles residenciales, y vías 10 en aquellas que sean de plataforma única o cuando así lo establezca el ayuntamiento. Al menos en las calles y zonas 30 o inferior, se podrán eliminar los semáforos teniendo la preferencia siempre el ciudadano de a pie.

#### n+3.2.3. Composición/partes de la vía urbana:

Las vías, en general, estarán compuestas por: la calzada, las aceras y, en su caso, una zona intermedia de transición.

a) La Acera tipo: Ninguna acera tendrá una anchura inferior a 3 m. de ancho libre de obstáculos. Cuando la vía no permita este ancho de acera, se considerará y diseñará como de plataforma única, y por tanto de preferencia peatonal. En la acera se distinguirá diferentes franjas: 1) el frontis, junto a la fachada, 2) zona de el paso, que incluirá delimitado un IPA (itinerario peatonal accesible), y 3) las áreas de estancia, que podrá integrarse o no en la zonas de transición..

b) La Calzada: Podrá diferenciarse en carriles. Entre los carriles podrá haber algunos reservados al transporte público, a la circulación de ciclos y, en su caso, otros que se determinen. Salvo en las rondas y travesías, ninguna vía urbana podrá contar con más de dos carriles de circulación por sentido. La calzada (aparcamiento incluido, en su caso) no podrá superar el 50% de la vía (descontada

la zona verde y de mobiliario urbano), el resto será espacio destinado al uso social y peatonal. No se permitirá el tránsito de automóviles por encima de la capacidad socioambiental de la vía que reglamentariamente se establezca.

c) Banda de transición. Entre acera y calzada podrá haber una zona intermedia, donde además de los espacios de estancia asociados al IPA, se podrán ubicar la jardinería, el arbolado, mobiliario urbano y, en su caso, puestos de mesa para la restauración (“terrazas”), así mismo, por la parte de la calzada podrá disponer de cierto estacionamiento para paradas breves, zonas de carga y descarga, aparcamiento para PMR, para bicis o servicios públicos.

n+3.2.4 El diseño vial urbano debe:

- Mostrar a las claras cuál es el comportamiento que se espera por parte de sus usuarios y en especial de los conductores (vías comprensibles y legibles).
- Advertir con antelación suficiente peligros inusuales.
- Garantizar la visibilidad entre los usuarios de la vía a una distancia suficiente para que les dé tiempo a reaccionar. Evitar obstáculos visuales 10 m. antes de los pasos de peatones y/o cruces.
- Evitar que se puedan superar las velocidades máxima permitidas, a través de: estrechamiento de la calzada, acortamiento de los pasos de peatones, chicanas, slaloms o zig-zag, miniglorietas, resaltes (badenes, lomos, almohadas, cojín berlinés, jorobas, mesas...), bandas sonoras, paso sobreelevado...

n+3.3. **Calidad del espacio público.**

La calidad del espacio público deberá cumplir con unos estándares de calidad según los indicadores que así se establezcan, y que por lo menos incluirá: la accesibilidad, la caminabilidad y ciclabilidad, la seguridad vial, la calidad ambiental (paisajística, ambiental, acústica...), la adecuación a la infancia, personas mayores y personas con movilidad reducida y capacidades diversas...

La mayoría del espacio público urbano (>65%) estará formado por calles de uso ciudadano y al menos otro 15% por zonas 30 (señal S-30 RGC).

Para asegurar el paso de los servicios de emergencia todas las calles y vías dispondrán de una franja con una anchura mínima de 5 m. libre de obstáculos.

## **T.I. Cap.IV. Circulación saludable en modos de transporte activos y limpios.**

n+4.2. El desplazamiento a pie.

Las administraciones competentes pondrán los medios para que las personas, incluidas las de movilidad reducida, puedan estar y caminar, de manera cómoda y saludable, en todas las calles y vías urbanas, con las siguientes criterios:

- a) En las zonas calmadas (30 o inferior) las personas tendrán preferencia sobre los vehículos y en el resto de vías -de no haber pasos señalizados a menos de 50 m.- podrán cruzar la calzada fuera de los pasos de peatones, tras “cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido”. (art. 124 RGC)
- b) En las vías, las aceras contarán en todo caso de una franja de 3 m. de ancho libre de todo obstáculo (mobiliario, arbolado y terrazas incluidas). Cuando el ancho de vía no lo permita la vía será de plataforma única y preferencia peatonal.
- c) Cruces: Por lo general, salvo en las vías arteriales, serán a ras de acera, y siempre en los itinerarios peatonales básicos. En caso de regulación semafórica el tiempo verde para el peatón no podrá ser inferior a 0,7 segundos/metro, + 5 seg. de reacción, y otros 5 seg. de semáforo intermitente para terminar de cruzar. Nunca podrá estar el semáforo intermitente para el tráfico cuando esté verde para el peatón.
- d) Itinerarios Peatonales. Se clasifican en: Accesible, Básico y de Actividad física. a)

- Todas las calles y vías contarán con Itinerarios peatonales accesibles (IPAs) que cumplan con la [Orden TMA/851/2021](#) (si bien no necesariamente irán colindantes a las fachada y cada 50 m. contarán con una ampliación equipada para zona de descanso).
  - Existirá una red de itinerarios peatonales básicos (IPBs) que conecten los principales centros de interés (de barrio, ciudad y metrópoli), donde la preferencia, seguridad y comodidad de los desplazamientos a pie estará reforzada, incluso en los cruces con calzadas, y contará con indicaciones de orientación, destinos, puntos de interés...
  - Podrán existir diversos itinerarios para la actividad física cardiosaludable (IPCs).
- e) Contarán con planes de promoción peatonal e indicadores de calidad peatonal.
- f) Las sillas de ruedas o similar para el autotransporte de personas con movilidad reducida podrán circular por la acera a menos de 5 km/h, por el carril bici a menos de 15 km/h. debiendo usar la calzada si supera esta velocidad.

#### n+4.3. Los ciclos: Medidas para alcanzar su ratio óptimo de circulación ciclista.

- a. Fomento. Las administraciones competentes y especialmente las locales promocionarán el uso de los ciclos y les dotará de un marco normativo y estratégico, unas infraestructuras, capacitación, participación y fiscalidad singular propia.
- b. Los ciclos y el espacio peatonal. En las calles y zonas peatonales (excepto en las aceras) se tolerará el *andar en bici*, siempre que pueda hacerlo sin incomodar a los viandantes presentes. Nunca podrán circular los ciclos por los IPAs.
- c. Red ciclista básica estatal. El gobierno de España diseñará e implementará, para antes del 2030, una red ciclista básica, con una alta calidad en su trazado, infraestructura, equipamiento, ambiente y paisaje, separadas del tráfico a motor y en la medida de lo posible por reconversión de carreteras en pistas ciclistas amplias, directas. Dicha red abarcará todo el territorio del Estado, integrando la red eurovelo y conectando comunidades autónomas, núcleos rurales, pueblos y ciudades, y sus respectivas redes ciclistas, incluidas las vías verdes, y las estaciones de transporte público interurbano para favorecer la intermodalidad. Estarán orientadas al transporte ciclista y también al uso cicloturístico y deportivo. A tal efecto se elaborará un inventario de todas las vías ciclistas interurbanas.
- d. Intermodalidad bici + transporte público. Los operadores de transporte que cuenten con financiación pública adoptarán las medidas para facilitar el acceso de las bicicletas como equipajes.
- e. Ciclo-aparcamientos: serán accesibles, seguros ante sustracciones y fáciles de utilizar según los estándares de calidad de los biciaparcamientos establecidos reglamentariamente. En todo caso los habrá, al menos, en las estaciones de tren, autobús, centros escolares, bibliotecas, zonas comerciales y empresariales, y centros de ocio, así como en los garajes públicos y privados, en número suficiente al de potenciales usuarios. En las en los edificios residenciales (habrá al menos 2 por vivienda en espacios comunes).
- f. Bicis públicas y de uso compartido, con un sistema compatible con los municipios colindantes, y con formatos para diferente tipos de usuarios como pmr, transportar niños o paquetes pequeños.
- g. Obligaciones de los usuarios de ciclos: Mantener su vehículo, circulación responsable, señalar con tiempo sus maniobras, No circular por las aceras (art. 121.5 RGC) ni por espacios peatonales abarrotados (más de 4 peatones/m<sup>2</sup>/minuto), ni por los IPAs.
- h. Derechos de los ciclistas a: 1) Circular por todas las vías por el carril que mejor se adecue a su trayectoria, 2) Usar el paso de peatones sin importunar a éstos, 3) Un espacio avanzado de espera en los semáforos, 4) Girar a la derecha rebasando el semáforo que esté en rojo para los automóviles. 5) Arrastrar/empujar carritos o “remolques ciclistas” transportando personas, animales u objetos. 6) Estacionar sujetando el ciclo al mobiliario urbano siempre que no lo deteriore, ni dificulte el paso. 7) En caso de infracción, la sanción ha de adecuarse a la gravedad real de la misma, y no equiparable a la del coche. 8) Llevar su bici en los transportes públicos

colectivos. 9) Rebasar al resto de vehículos tanto por la derecha como por la izquierda. 10) Circular en doble sentido aunque la vía sea de un sólo sentido para el tráfico rodado. 11) Contar con su propia infraestructura y regulación de su circulación. 12) Que los autos que les sigan guarden una distancia mínima de 5 m. longitudinal y, al adelantarlos, 2 m. lateral.

- i. Educación y formación ciclista. Los centros escolares contarán con módulos para la educación y formación ciclista desde la infancia para el aprendizaje del manejo y circulación ciclista en condiciones de tráfico real al tiempo que las administraciones competentes tomarán las medidas pertinentes para que los entornos escolares y de lugares de actividad infantil (parques, centros deportivos, socioculturales, de tiempo libre....) sean declarados como zonas saludables con apaciguamiento del tráfico a motor.
- j. Plan estatal estratégico ciclista. Cada 10 años, con revisión intermedia, se elaborará de manera participativa por todos los agentes implicados y los actores interesados un plan estratégico de la bicicleta que contemple todas sus dimensiones y de respuesta a las diversas necesidades de los diversos grupos sociales potenciales conductores ciclistas.

#### **n+4.4. Tráfico y aparcamiento de vehículos a motor.**

##### **n+4.4.1. De la circulación de automóviles**

- a) Libertad de circulación. Se podrá circular en automóvil en caso de necesidad, por las vías señalizadas y mientras no se supere la capacidad socio-ambiental de la vía. En todo caso, las administraciones competentes garantizarán una alternativa viable al uso del coche privado.
- b) Los vehículos privados a motor podrán circular sólo por las vías que explícitamente se autoricen, diferenciando el tráfico de paso (vía arterial y de distribución) y el de destino (vías de barrio o zona 30). Las vías de destino no permitirán el atajo en auto a otro barrio.
- c) Cuando se supere la capacidad socioambiental de una vía (por ruido, contaminación, o exclusión de otros usos sociales) se aplicarán medidas de apaciguamiento de tráfico (reducción del número y velocidad de los vehículos) hasta que se recuperen los valores admisibles.
- d) Se prohibirá la circulación de los vehículos que no cuenten con la etiqueta "0" o "eco" de la DGT o no cumplan con euro-6 y no cuenten con determinadas medidas de seguridad vial (sistema inteligente de apoyo a la velocidad, dispositivo de control de alcoholemia...). Esta medida se aplicará paulatinamente a toda la ciudad en 5 años, empezando para 2022 por los entornos declarados saludables.
- e) Todo poseedor de un automóvil debe disponer de un garaje para aparcarlo, en las vías sólo se autorizará estacionamientos de corta duración (menos de 20 minutos) para subida y bajada de personas o carga y descarga.
- f) La Autoridad Municipal, a través de un Bando de la Alcaldía-Presidencia, podrá establecer limitaciones a la circulación y estacionamiento de determinada categoría de vehículos a motor, cuando por motivos de salud, ambientales o sociales lo considere pertinente, en otros supuestos no contemplados en esta ordenanza.
- g) Velocidad. En general, en todas las vías del casco urbano la velocidad máxima permitida será de 30 km/h. (8,3 m/s.). Si bien, en las rondas y travesías se podrá permitir una velocidad de hasta 50 km/h. (14 m/s) siempre que: la calzada no supere la mitad del ancho de la vía, cuente con carriles segregados para las bicicletas y las aceras tengan una anchura mínima de 5 m. y no se supere la capacidad socioambiental de la vía. En las vías de plataforma única la velocidad permitida no sobrepasará los 10 km/h.
- h) Los ayuntamientos podrán establecer medidas restrictivas al tráfico a motor, de manera permanente o temporal, en determinadas vías o zonas, como las declaradas saludables (ZBE), entornos de centros escolares, socioculturales o sociosanitarios o cuando superen la capacidad de carga socioambiental de la vía (por ruido, contaminación o GEI superior a los límites marcados por la OMS como dañinos).
- i) Progresivamente, en el plazo de 5 años, las administraciones competentes impondrán impuestos o peajes a los vehículos a motor para el acceso a sus centros o zonas urbanas hasta

que un monto equiparable a la internalización de impactos del tráfico y a la creación y mantenimiento de las infraestructuras viarias.

- j) La adquisición de vehículos al servicio de las administraciones públicas y para el transporte público deberá cumplir con las mejores medidas de seguridad disponible y fuentes de energía limpias y renovables. En todo caso, el GdE no financiará la compra de vehículos que no cumplan con estos estándares.

#### n+4.4.2. Aparcamiento y estacionamiento de autos en la vía pública.

Los ayuntamientos dispondrán la eliminación paulatina de los aparcamientos de automóviles en los espacios públicos urbanos antes de 2030. Dichas medidas, en su caso, se integrarán en sus PMUs. Entre tanto se aplicarán los siguientes criterios.

1. Permitir el estacionamiento temporal de automóviles en las vías exclusivamente en los espacios reservados para ello, debidamente indicados. En las calles (peatonales) sólo se permitirá estacionar a los vehículos que realicen servicios para personas de movilidad reducida, emergencias/urgencias y eventualmente mudanzas u otros servicios o condiciones de imperiosa necesidad.
2. Serán gratuitos los aparcamientos de corta corta duración (<20'), los de duración media (entre 20' y dos horas) serán de pago, mientras que los de mayor duración serán progresivamente eliminados. Se establecerá una reserva de plazas para determinados vehículos (de pmr, eléctricos, de alta ocupación, de servicios turísticos, etc.)
3. Aparcamiento accesible. Todo aparcamiento de automóviles cumplirá con el principio de accesibilidad universal (largo de 5 m. y ancho de 3,80 m. más 1,5 m. compartido de distancia lateral en batería o de 5 m. de largo y 2,20 + 1,20 de ancho, en cordón), sin perjuicio de una reserva del 3% (o más en caso de necesidad) de plazas debidamente señalizadas para personas con movilidad reducida (pmr). Su ubicación será lo más próximo al origen o destino de sus destinatarios.
4. En relación a la reserva legal de plazas de aparcamiento de uso público se computará también las de bicicletas. En las zonas y polígonos empresariales se podrá establecer ratios máximos de aparcamiento, así como una reserva de aparcamiento para vehículos compartidos de alta ocupación.
5. Otras reglas sobre aparcamientos.
  - a. Por motivos de seguridad vial, queda prohibido el estacionamiento de automóviles -incluidas las motos-, o la instalación de cualquier mobiliario urbano u objeto, que dificulte la visión, en los 10 metros anteriores -en el sentido de marcha del vehículo- a cualquier paso peatonal o ciclista o en las esquinas de las manzanas.
  - b. En su caso, las plazas de aparcamiento no reservadas podrán destinarse, en un 30% a otros usos (terrazas, etc.).
  - c. Aparcamientos disuasorios. El ayuntamiento promoverá la existencia de aparcamientos en la periferia urbana directamente conectados con sistemas de transporte público.

#### n+4.5. Gestión de la demanda del transporte privado.

La gestión de la demanda buscará reducir los viajes obligados y en especial los dependientes del automóvil, a través de un urbanismo de proximidad, la adecuación del espacio público para que favorezca los desplazamientos activos, una oferta de transporte público de calidad, y cambios organizativos y en los estilos de vida que supongan desplazamientos motorizados.

A sí mismo, para trasvasar viajes en coche a modos activos y públicos las administraciones competentes tomarán las medidas oportunas para reducir la velocidad del tráfico, (a un máximo de 30 km/h), eliminar los aparcamientos superiores a 2 horas, diferenciar en el diseño, entre vías y calles y entre las vías las de destino, distribución y paso, y aplicarán formas de peaje urbano que internalice sus impactos negativos del tráfico a motor.

## Anexo I. Marco conceptual de la movilidad.

### Concepto de movilidad.

La “movilidad cotidiana” (urbana o sostenible) era, hasta hace relativamente poco tiempo, un tema banal, sin interés político ni científico. La “movilidad” se refería al cambio de estatus (movilidad social), la migración, la mudanza (movilidad residencial), el turismo, o el cambio de actividad (en tarea o lugar) y también a la movilidad corporal (en el campo de la discapacidad) pero no a la movilidad cotidiana.

La tendencia creciente a vivir en las ciudades, expansión urbanística (urban sprawl) y su división funcional (residencia, trabajo, formación, ocio, comercio...), alimentada por la planificación territorial y urbana, ha disparado la dependencia del automóvil (>1980s). Con ello crecen los efectos negativos del tráfico a motor en la salud de las personas y sobre la sostenibilidad local y planetaria. Ante la mayor conciencia de estos impactos, que la gestión del tráfico y del transporte no está logrando solucionar, aparece la necesidad de un nuevo enfoque, el de la movilidad. que ponga más el acento en las personas y sus necesidades de acceso a bienes y derechos, que en los transportes y su tráfico.

Pese a ser la movilidad cotidiana (urbana o sostenible) un concepto nuevo, aún en construcción, su uso coloquial y mediático ha tenido una gran expansión, principalmente impulsado por las empresas de automoción y los técnicos del sector del tráfico, reconvertidos en servicios y técnicos de “movilidad”, pero sin una consolidación académica de qué se entiende por movilidad.

Si la movilidad cotidiana presenta diferentes significados, según disciplinas y marcos teóricos, la acepción que se está generalizando, pero no la más “potente”, la hace equivalente a movimiento y transporte, con una escasa atención a los diferentes colectivos sociales, su vivencia del viaje, o si los motivos que les lleva a desplazarse se logran de forma suficiente y con satisfacción.

La movilidad cotidiana se ha entendido como: “*un valor, un derecho, una capacidad, un conjunto de competencias, un capital social* (Orfeuil, 2004; Ascher, 2005; Le Breton, 2005; Urry, 2005; Kauffman, 2008).” (Gutiérrez, A. 2010) o un servicio (MaaS), un medio...

### Economía y transporte global y local.

El sector del transporte es, hoy, esencial para el funcionamiento de la economía y la sociedad: permite abastecer de mercaderías nuestras tiendas y para nuestra producción industrial y luego distribuirla. En la UE la libre circulación de personas y mercancías en el mercado único a través del transporte ha favorecido la integración e identidad europea. El transporte no es sólo un medio para acceder a otros bienes (que favorece la economía y la vida en sociedad) sino que se ha convertido en un importante sector económico (aporta el 5% del PIB europeo y emplea directamente a 10 millones de trabajadores), de forma que reducir el transporte motorizado reduciría la economía con el actual modelo. Por eso algunos piden “*disociar el crecimiento del transporte del crecimiento económico... (ya que) la prosperidad de la ciudadanía no se va a lograr con un aumento del tráfico*”. (CdR, 2007: Declaración de Stuttgart)

En la escala local, los desplazamientos cotidianos son básicos para acceder a los centros de trabajo o de formación, a visitar a la familia y amigos, ir a servicios públicos, al comercio o lugares de ocio... Si estas actividades se distancian entre sí y del hogar, se precisa de un transporte a motor para llegar a las mismas.

El automóvil se asocia con bienestar, progreso, libertad, éxito personal y mejor nivel de vida pero también a contaminación, ruido, riesgo vial, fragmentación del territorio, congestión, la exclusión de ciertos colectivos y de ciertos usos del espacio público... que amenazan nuestra salud y la del planeta y el bienestar de los ciudadanos de forma que sus impactos empiezan a superar a sus beneficios.

Aunque las políticas de cambio modal (pasar viajes del autor a caminar, el ciclo o el transporte público) quizás puedan reducir el uso del coche en un 50% de los viajes urbanos/metropolitanos (los más cortos), los km realizados en coche apenas disminuirían un 10%. Poco más se podría lograr si no aumenta la cercanía entre personas y lugares de actividad que haga aumentar la posibilidad de movilidad activa y pública. Los combustibles limpios no evitan los GEI emitidos durante la fabricación y desguace/reciclaje de los autos, ni los muy dañinos pm2,5 del rozamiento de las ruedas y los frenos, ni devuelve espacio público a la ciudadanía, ni garantiza la autonomía infantil y de mayores, ni la accesibilidad universal... ni el acceso a los bienes y servicios de un territorio. Objetivos que una ley de movilidad debería asumir.

#### Del transporte a la movilidad.

La gestión del transporte (y del tráfico) con criterios de sostenibilidad tiene aún un amplio margen de mejora: combustibles limpios, gestión de la demanda, intermodalidad, servicios a demanda, preferencia de modos activos y públicos, restricciones al tráfico y aparcamiento del auto, fiscalidad (por uso de infraestructuras e impacto en la salud), sistema vial seguro de visión cero... sin embargo no parece suficiente para responder con eficiencia a las necesidades de movilidad/desplazamiento (los motivos por los que nos desplazamos) ni a hacerlo en condiciones cómodas y saludables. De ahí que hace falta un nuevo enfoque que ponga su acento en las personas y en satisfacer los motivos por los que se desplaza, más que en los modos de transporte: la movilidad.

El transporte ha de integrarse con las políticas del clima, la salud comunitaria, la ordenación territorial y urbana. La gestión de la demanda de transportes motorizados está más vinculada al planeamiento urbano y los estilos de vida que a los "hábitos" de desplazamiento.

La movilidad, además, favorece las oportunidades de intercambios de conocimientos, ideas, bienes, servicios, productos, lazos humanos... y, con ello, la creatividad, la innovación y la economía urbana. La ciudad amable, compacta y densa, favorece la interacción social y los intercambios entre personas con mínimo esfuerzo (ambientales, temporales y en costos económicos personales y públicos en infraestructuras y transportes...)

El enfoque de la movilidad cotidiana busca lograr que los bienes y servicios básicos sean de fácil acceso. La cercanía física acorta la distancia espacio-temporal, el transporte podría acortar la distancia sólo temporal si no creciera la espacial. La movilidad valora más la proximidad y la equidad que el transporte y la velocidad, el desplazamiento autónomo que el motorizado, la vivencia del ir saludable y llegar con éxito que el viaje frustrado.

#### Movilidad centrada en las personas:

El objetivo de la movilidad no es moverse, es llegar/acceder y cada grupo social tiene unos motivos o intereses diferenciales para viajar/desplazarse. Los medios para ello son: la proximidad (fruto de la planificación territorial), la seguridad, accesibilidad y comodidad (fruto del diseño urbano y vial), la organización empresarial y de actividades (que reduzca viajes, distancias, riesgos...), las TIC (movilidad virtual), y finalmente los diversos modos de transporte, y la regulación del tráfico.

El paso de centrarse en los transportes a centrarse en las personas supone interesarse en cómo vive la gente, incorporar la experiencia/vivencia personal en los desplazamientos y el logro de sus motivos. Más importante que cómo (y en qué) nos movemos es cómo nos al desplazarnos, si el viaje es satisfactorio (agradable, seguro, saludable, cómodo, corto -en distancia y tiempo-) y si resulta exitoso (nos permite llegar a tiempo a nuestro destino/motivo).

La estrategia personal de movilidad casi nunca es individual sino que suele ser de grupo primario u hogar, pues las decisiones de unos afectan a los otros convivientes.

La movilidad pretende que las personas puedan alcanzar un bien o actividad de su interés. Ello pocas veces se logra con un viaje Origen-Destino sino que suele comprender un conjunto de viajes-red con diferentes desplazamientos a diferentes lugares, en diferentes momentos y con diferentes modos. Por ejemplo, para ser atendido de una dolencia hay que ir a pedir cita médica, ir a



la consulta, ir a hacerse pruebas... ir a recibir el tratamiento... La movilidad por un asunto de salud incluye todos estos desplazamientos.

Cada grupo/colectivo o sujeto social (según sus características, condiciones y fase del ciclo de vida) tiene unas necesidades o intereses sobre los bienes que ofrece un territorio y que motivan su desplazamiento. Cada grupo requiere una gestión diferencial de su movilidad. Las mejoras en la movilidad/transporte orientadas a un ciudadano tipo, terminan no respondiendo a las necesidades de la mayoría de sujetos sociales.

Hay un número importante de personas (se ha dicho que se acerca a 1/3 de la población) que permanece inmóvil, que no sale a la calle por falta de accesibilidad, por la lejanía del asunto de su interés o por temor al tráfico. Una ley de movilidad no puede ignorarlos.

La movilidad centrada en las personas tiene otra característica básica y es la necesidad de la participación ciudadana en las políticas de movilidad: las medidas que tome la Administración sólo van a ser efectivas si son respaldadas por una parte importante de los sujetos sociales.

### Movilidad y territorio.

Urbanismo y movilidad son dos caras de la misma moneda, están estrechamente relacionados: por una parte, la configuración de los usos del suelo (clases e intensidades) determina la configuración de la movilidad (flujos y volúmenes); por otro lado, las infraestructuras y servicios de movilidad dotan de accesibilidad al territorio. (MITMA: [EMSSS eje 2, 20221203](#)).

Las personas no se mueven por moverse sino para conectarse con lugares, con otras actividades y con otras personas con quien relacionarse. Poner el foco de atención en el territorio y el acceso a la ciudad supone un cambio de enfoque: ya no se trata principalmente de paliar los efectos del tráfico motorizado (consumo energías fósiles, contaminación, ruido, siniestralidad...) sino de dar respuesta a las necesidades de la gente para acceder a bienes sin depender del automóvil.

El automóvil es el modo más óptimo (en tiempo) para destinos diversos y cambiantes y con densidades de población baja, en distancias superiores a 5 km, por eso la mejor opción está en *“acercar las personas y los lugares creando ciudades enfocadas hacia la accesibilidad, en lugar de aumentar la longitud de las infraestructuras de transporte urbano o incrementar el movimiento de personas o mercancías”* y poner el foco en su derecho a la igualdad de oportunidades. (Joan Clos, [UN-HABITAT, 2013](#)). Si no se interviene sobre el territorio, favoreciendo la proximidad (ciudad 15') para lograr patrones de movilidad más sostenibles supondrá costos económicos, sociales y políticos que son inaceptables en la mayoría de las sociedades. ([Bertolini, L., & le Clercq, F., 2003](#)) e incrementará la exclusión social de quien no disponga de auto.

Además, los problemas del tráfico (congestión, contaminación, siniestralidad...) derivan de la forma en que se ha planificado la ciudad y el territorio. El problema no es de infraestructura sino del diseño urbano y socioeconómico: La producción y consumo locales, el trabajar cerca de casa... son fundamentales para una política de movilidad sostenible. En efecto, la movilidad sostenible requiere de una ordenación del territorio orientada a reducir las necesidades de desplazamiento motorizado, favorecer la proximidad (ciudad 15') y un Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). La planificación urbana y la planificación del transporte deben confluir, y el desarrollo socioeconómico debe desvincularse del crecimiento del transporte. La elaboración de PMUS ha de estar en consonancia con los planes de desarrollo urbano integrado. ([Libro blanco del transporte UE, 2011](#)).

### Enfoque centrado en los medios/elementos o en el funcionamiento/flujos del sistema.

Sabemos que nuestro actual sistema de transporte es insostenible (por inequidad social, daño ambiental e ineficiencia económica, aunque suponga un alto % del PIB y del empleo). La raíz de que sea insostenible está en el planeamiento urbano que hace una distribución, distante y zonal/segregada, de actividades en el territorio lo que genera la dependencia del automóvil. Buscar respuestas en los medios de transporte o en el comportamiento de la gente no va a la raíz del problema que está en el diseño del sistema territorial-movilidad. Hay que pasar de políticas

centradas en los medios (transportes, vehículos, combustibles) a centrarse en los fines (el fácil acceso fácil y próximo a bienes y destinos) y el funcionamiento, lógica o dinámica del sistema.

Los pasos a seguir son: 1) Definir los resultados esperados del sistema urbano-movilidad. 2) Identificar y comprender las dinámicas, los actores y las barreras y 3) Cambiar las prioridades políticas: planificación espacial para acercar personas y lugares, rediseñar las vías para favorecer estilos de vida saludables y fomento del transporte público y la intermodalidad. (ver: [ITF-OCDE, 2022, mapa](#))

Una vez planteado el tema de fondo, el modelo y diseño territorial y urbano es cuando tiene sentido plantearse los medios de transporte, primando los activos y públicos y la intermodalidad, y las fuentes energéticas, etc.

#### Movilidad activa: así, pero no es suficiente!.

La decisión de andar o usar la bicicleta como modo de transporte no suele ser debida a la sensibilidad ambiental, deseo de ejercicio físico saludable o por economía sino porque es más conveniente, eficaz, fácil, barato y rápido.

Mientras no se revierta la dispersión urbana (expansión de las ciudades y suburbanización) y periferización (ciudades dormitorio con fuerte dependencia de ciudades centrales) el desplazamiento activo no podrá ser la opción para un gran número de viajes. De hecho, no es que la gente, gracias al coche, pueda hacer más cosas que antes o tenga más oportunidades, sino que para hacer lo mismo ahora depende del coche, y quien carece de él, queda discriminado, pues las distancias han aumentado para todos.

Antes de priorizar las infraestructuras peatonales o ciclistas es importante crear condiciones óptimas para pasear, andar o ir en bici y eso pasa por separar tráfico y personas y, donde coexistan, apaciguar el tráfico a motor y, si no es posible, es cuando se requieren infraestructuras específicas.

El fomento de la bicicleta requiere de profesionales formados en el diseño de entornos urbanos, y de viales e infraestructuras, en la comunicación y promoción de su uso para diferentes usos (transporte, turismo, ocio, deporte) y en la formación en el uso y circulación ciclista.

#### Cuestiones claves de la movilidad que una ley debería resolver.

La movilidad suele analizarse desde lo que se mueve (individuos, bienes...) y cómo se mueve -flujo- (medios de transporte y su tráfico) pero, pocas veces, se plantea el ¿para qué se desplaza? (para acceder a otros bienes y actividades) o el ¿por qué crece el movimiento motorizado? (por el mayor distanciamiento entre personas y destinos cotidianos y por las facilidades dadas al auto).

- *¿Cómo funciona el sistema movilidad-territorio?*  
Rta. de manera insostenible e ineficiente.
- *¿Quiénes nos movemos?*  
Es importante diferenciar a los sujetos sociales de la movilidad por sus características socio-personales (según género, fase del ciclo de vida, actividad -de los cuidados, mercantil, formación...-, capacidades (económicas, culturales y funcionales...)). Planificar para un ciudadano tipo termina siendo para un varón, adulto, nacional, de clase media, empleado, sin disfuncionalidades... dejando fuera a la mayoría de la población diana.
- *¿Para qué nos movemos?*  
para acceder/llegar a los bienes (recursos, servicios, actividades, oportunidades, derechos, relaciones, etc.) que se dan en un territorio.
- *¿Por qué nos movemos cotidianamente en modos motorizados?*  
Principalmente, porque dichos bienes están distantes y los modos activos no son eficientes, y al estar dispersos (y en entornos de baja densidad de población) tampoco son eficientes el transporte público. También por comodidad, seguridad... etc. que nos ofrece el auto.



- *¿Cuáles son los medios de la movilidad cotidiana?*

La proximidad es el medio más eficiente, sólo ella nos permitirá la movilidad activa y el transporte público. Luego está la organización “empresarial” (puede determinar el número de viajes, y su distancia), las TICs (la movilidad virtual es también un modo de viajar para acceder a bienes), y finalmente los modos de transporte motorizados.